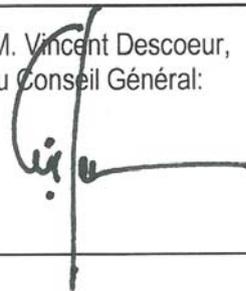


DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE



Conseil Général du Cantal
Version approuvée au CG du 14 novembre 2014

Signature de M. Vincent Descoeur,
Président du Conseil Général:



SOMMAIRE

1	Préambule.....	3
2	Le réseau routier	3
2.1	Le réseau de catégorie 1, niveau 1	3
2.2	Le réseau de catégorie 1, niveau 2	4
2.3	Le réseau de catégorie 2	5
2.4	Le réseau de catégorie 3	5
3	Les caractéristiques socio-économiques et physiques du département	7
3.1	Le contexte socio-économique.....	7
3.2	Le relief	7
3.3	La climatologie et la météorologie routière.....	7
3.3.1	Les zones climatiques de la rigueur hivernale.....	7
3.3.2	Le zonage météorologique	8
4	Principe de l'organisation	12
4.1	La commande du maître d'ouvrage.....	12
4.2	Les objectifs de qualité.....	12
4.2.1	La période de vigilance maximale.	12
4.2.2	La situation météorologique de référence	12
4.2.3	La situation météorologique exceptionnelle.....	12
4.2.4	Les conditions de circulation.....	13
4.3	Des conditions de circulation aux niveaux de service	15
4.3.1	Les niveaux de service.	15
5	Les moyens dédiés à l'organisation	21
5.1	L'organisation du service.....	21
5.1.1	L'astreinte de direction.....	21
5.1.2	Le dispositif de veille.....	21
5.1.3	La veille météorologique.....	22
5.1.4	La surveillance.....	22
5.1.5	Les interventions	23
5.1.6	La communication.....	23
5.1.7	Interaction avec le réseau national	23
5.2	Les moyens.....	24
5.2.1	Les moyens humains:.....	24
5.2.2	Les moyens matériels.....	25
5.2.3	Les matériaux	25
5.2.4	Les intervenants extérieurs.....	25
5.2.5	Les outils d'aide à la décision	26
5.2.6	Les outils de suivi	26
5.3	Les règles de l'organisation du travail	26
5.3.1	Les textes réglementaires:.....	26
5.3.2	La mise en œuvre des textes réglementaires:.....	26
6	Annexes	28

1 Préambule

La politique du Conseil Général en matière de Viabilité Hivernale s'inscrit dans la volonté d'assurer la continuité territoriale par les services apportés à la population. Elle concrétise les objectifs du **Plan d'Action Départemental** notamment en termes de solidarité départementale et de maillage territorial.

Le **D.O.V.H.** du Conseil Général est à la fois un document de politique générale qui définit la commande publique en matière de service hivernal sur le réseau routier du département et un ouvrage technique au travers duquel la maîtrise d'œuvre définit son organisation pour atteindre les objectifs qui lui sont fixés.

Son objectif principal est d'apporter aux services concernés et aux partenaires institutionnels la connaissance des objectifs de la commande publique, ainsi que les grandes lignes de l'organisation mise en place pour les atteindre. Il définit également les limites au-delà desquelles ces objectifs peuvent ne pas être atteints.

Le D.O.V.H. constitue le cadre des Plans d'Exécution de la Viabilité Hivernale (P.E.V.H.) établis par les agences départementales pour sa mise en œuvre au niveau local.

2 Le réseau routier

Le réseau routier départemental est relativement dense. La longueur totale est de l'ordre de 4 000 km, répartis comme suit :

Réseau structurant et liaisons intérieures : 620 km environ

Réseau secondaire : 590 km environ

Réseau maillant : 2 760 km environ

2.1 Le réseau de catégorie 1, niveau 1

Il s'agit du réseau principal qui assure la continuité du réseau routier national ou qui s'inscrit dans des liaisons interdépartementales voire interrégionales participant au désenclavement du département ou assurant les relations entre les principaux pôles socio-économiques du département - Bassin d'Aurillac (préfecture) - secteur de St-Flour et de Mauriac (sous-préfectures) - bassin d'Ydes Bort.

- **La R.D.120** - Cet axe a pour vocation d'ouvrir le Bassin d'Aurillac vers le Limousin (Brive Tulle Limoges) et les départements de l'Ouest de la France. Avec la mise en service de l'A 20 (Paris ⇔ Brive ⇔ Toulouse), la R.D.120 devient un itinéraire de désenclavement du Bassin d'Aurillac vers le Nord (région Centre et région parisienne) au même titre que la liaison par A75 et Clermont Ferrand .

Le trafic moyen est de l'ordre de 5000 vh/J dans ses parties suburbaines avec une pointe à 21200 vh/j en sortie l'agglomération aurillacoise. En secteur rural, ces chiffres tombent à environ 2200 vh/j, notamment en limite de la Corrèze.

- **La R.D.922** - Axe drainant la partie ouest du département, il assure les liaisons intérieures entre le bassin d'Aurillac, la sous-préfecture de Mauriac et le Bassin d'Ydes-Bort. Au-delà, cet axe participe au désenclavement de cette partie du département en assurant les liaisons vers le Puy de Dôme et la Corrèze, vers l'A89 entre autre. Il écoule un trafic moyen journalier de l'ordre de 4 500 vh/j pouvant atteindre 10 200 vh/j en secteur suburbain.

- **La R.D.920** - Cette voie ouvre le bassin d'Aurillac vers le Sud, notamment vers l'A75 par Espalion et Séverac le Château. Elle assure la liaison la plus directe entre Aurillac et Rodez et d'une certaine manière, elle constitue également une alternative pour rejoindre l'extrême partie Sud Est du Département, le massif de l'Aubrac et St Urcize. Le maillage routier desservant la Châtaigneraie s'articule autour de cet axe.
- **La R.D.921** - Cet axe participe à la liaison interdépartementale voire interrégionale entre St-Flour (A75) et le Nord Aveyron en assurant la desserte de la cité thermale de Chaudes-Aigues et les plateaux de l'Aubrac.
- **La R.D.926** - Cette voie s'inscrit à la fois dans les liaisons Aurillac \Rightarrow St-Flour et Bassin d'Ydes-Bort \Rightarrow St-Flour. Il s'agit d'un axe privilégié de desserte interne du département. Le trafic moyen journalier annuel approche les 5500 vh/j. A noter que cette voie fait partie de l'itinéraire de déviation de la circulation en cas de fermeture de l'A 75 entre les échangeurs de Massiac et St-Flour (itinéraires S20 et S21 du plan de gestion de trafic de l'A75).
- **La R.D.3** - Cet axe routier relie le Bassin d'Ydes-Bort à Murat et au delà vers St-Flour par la R.D.926. Il participe au désenclavement de la partie nord du Cantal et joue un rôle stratégique dans la desserte d'une zone essentiellement rurale en reliant plusieurs villes de moyenne importance maillant le nord du département, Ydes, Saignes, Riom-ès-Montagnes, Murat et St-Flour. Le trafic écoulé est de l'ordre de 2 500 vh/J.
- **La R.D.909** entre les deux échangeurs de St-Flour. Dans ces sections, la R.D.909 relie St-Flour à l'A75 et plus largement assure les liaisons Nord Cantal \Rightarrow A75 et A75 \Rightarrow R.D.921 vers Chaudes Aigues.

2.2 Le réseau de catégorie 1, niveau 2

- **La R.D.990** - Cette route draine toute la partie sud des Monts du Cantal en reliant Pierrefort à Aurillac et à St-Flour (A75). Dans sa section centrale elle tangente le département de l'Aveyron et dessert avec la **R.D.600** les bourgs du Nord Aveyron plutôt attirés par l'agglomération d'Aurillac.
- **Les R.D. 601 et 663** - Ces deux axes relient le bassin d'Aurillac à l'Aveyron (Rodez et Décazeville) en desservant au passage les Châtaigneraies de Maurs et Montsalvy ainsi que la Vallée du Lot. En outre la R.D.663 s'inscrit dans le réseau viarie interdépartemental drainant le pôle économique Maurs - Figeac - Décazeville.
- **La R.D.653** dessert le bourg de Laroquebrou à partir de la R.D.120 et le relie ainsi à Aurillac. En outre, au même titre que la **R.D.20**, elle assure une liaison interdépartementale Bassin d'Aurillac \Rightarrow partie Est du département du Lot - Souceyrac, St Céré avec prolongement possible vers Cahors.
- **La R.D.680** - Cet axe, dans ses différentes sections, a le triple rôle de relier en continuité avec la **R.D.681** le bourg de Pleaux (Xaintrie Cantalienne) à la Sous Préfecture de Mauriac, d'assurer une liaison avec l'Est du département de la Corrèze (Xaintrie) très orientée vers le Cantal, et aussi de relier le site touristique de Salers à l'axe principal que constitue la R.D.922.
- **Les R.D.678, 679 et 105** - Ces voies assurent des liaisons avec le département de la Corrèze, entre Mauriac et Neuvic-d'Ussel et surtout pour la R.D.679 entre Champs/Tarentaine et Bort les Orgues en s'inscrivant dans le réseau desservant le bassin d'activités Ydes Bort, au même titre que la **R.D.22** assurant la liaison Saignes \Rightarrow R.D.922 vers Aurillac ou Bort.
- **Les R.D.678 et 16** - Ces R.D. participent à la desserte du secteur de Condat, soit vers Riom-es-Mgns soit vers Murat et au delà, Aurillac. En outre la R.D.678 relie le Nord Cantal au Puy de Dôme et plus généralement Clermont-Ferrand. Elle constitue ainsi l'axe de désenclavement du bassin de Riom-es-Montagnes vers la capitale régionale.

- **La R.D.679** - Dans sa section Nord, cet axe relie Allanche et plus généralement le plateau du Cézalier dans sa partie cantalienne, à la R.N.122, alors que la section Sud assure la continuité de cette liaison vers la sous préfecture de St Flour.
- **La R.D 2** - Cette voie dessert l'extrême partie Ouest du département à partir de la R.D.120. Elle constitue l'axe privilégié de desserte de la région de Pleaux et du barrage d'Enchanet à partir du bassin d'Aurillac.

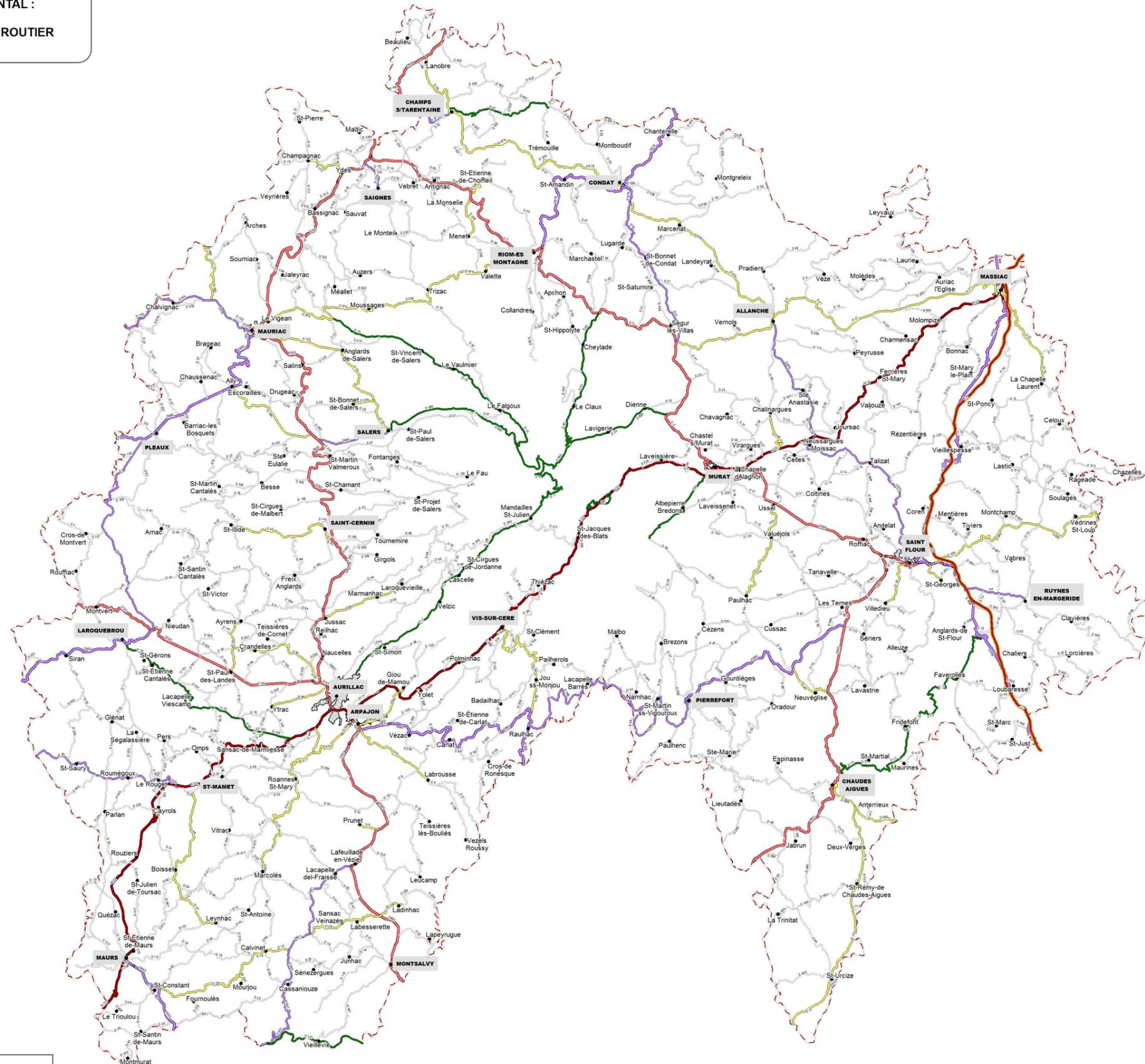
2.3 Le réseau de catégorie 2

Ce réseau assure la desserte du territoire départemental à partir du réseau évoqué dans les paragraphes précédents ou du réseau national. Il comprend la plupart des liaisons internes entre les centres bourgs, sièges des activités économiques et pôles de vie bien identifiés. Ce réseau regroupe également l'ensemble de liaisons internes donnant accès aux sites et aux grands équipements touristiques cantaliens, tel que le secteur des Monts du Cantal (Puy Mary - Salers - vallées rayonnantes - Mandailles - Le Claux...), lacs artificiels (St Etienne Cantales - Grandval...). – La route départementale n°67 joue ce rôle pour la station du Lioran (versant Nord et versant Sud) à partir de la R.N.122. Elle constitue l'itinéraire de déviation de la R.N.122 en cas de fermeture à la circulation du tunnel du Lioran.

2.4 Le réseau de catégorie 3

Ce réseau constitue le chevelu routier diffusant l'ensemble du département et reliant notamment tous les chefs-lieux de communes au réseau structurant ou secondaire.

DEPARTEMENT DU CANTAL :
CATEGORIES DU RESEAU ROUTIER



LEGENDE :

MAURS : Sièges des Centres Routiers Départementaux

Catégories du réseau routier départemental :

- : Routes départementales de Niveau 1 (Catégorie I)
- : Routes départementales de Niveau 2A (Catégorie I)
- : Routes départementales de Niveau 2B (Catégorie I)
- : RID - Routes d'intérêt Départemental (Catégorie II)
- : RIT - Routes d'intérêt Touristique (Catégorie II)
- : Autres routes départementales (Catégorie III)
- : Routes nationales
- : Autoroute

Edité par CG15/DDI/SER le 27/07/2011
Echelle au A1 : 1/170 000
"CatégoriesRéseau DptCANTAL A1.pdf issu de "VH 2011.gcm"



3 Les caractéristiques socio-économiques et physiques du département

3.1 Le contexte socio-économique

Le département compte un peu plus de 150 000 habitants (population sans double compte recensement de 1999) répartis sur un territoire d'environ 5700 km². Sa densité de population de l'ordre de 26 hab au km² est l'une des plus faibles de France (108 hab au km² en moyenne).

La ruralité est une des caractéristiques principales du département du Cantal. Economiquement, les activités dominantes du département sont basées sur l'agriculture et le tourisme d'été et **d'hiver**. Quelques pôles industriels sont présents soit en frange des agglomérations, soit en limite de département dans des bassins d'emploi bien identifiés tels que les bassins d'Ydes - Bort, Massiac - Brioude et Maurs - Décazeville - Figeac.

La préfecture - AURILLAC - et les sous-préfectures - St FLOUR et MAURIAC - accueillent l'essentiel des grands équipements publics structurants (centres hospitaliers, établissements scolaires, antenne universitaire, centres administratifs...).

3.2 Le relief

Le territoire du département du Cantal se développe essentiellement autour du massif montagneux du même nom qui culmine à 1855 m au Plomb du Cantal. Une vingtaine de vallées rayonnent à partir de ce sommet en recoupant les zones de plateau (Planèzes) ceinturant le massif.

L'altitude moyenne du département est de l'ordre de 800m.

Trois zones géographiques caractérisent le relief cantalien :

Les Monts du Cantal en partie centrale dont l'altitude varie de 1000 à 1800 m environ.- Les Monts de la Margeride et de l'Aubrac qui limitent à l'Est et au Sud -Est le département.

Les zones de plateaux ou de planèzes ceinturant le massif du Cantal à une altitude moyenne de 1000 m - plateaux de l'Artense et du Cézaller , planèzes de St Flour et de Salers .

Les bassins Ouest - Saignes, Aurillac et Maurs - dont l'altitude varie de 200 à 800 m .

Plus généralement il apparaît qu'une grande partie des réseaux routiers du Département se développe à des altitudes supérieures à 800 m et allant jusqu'à plus de 1300 m dans les monts du Cantal (Pas de Peyrol exclu sachant que ce col est fermé en période hivernale). Dans la partie Est du département le réseau routier se situe à une altitude moyenne proche de 1000m (Planèzes, Aubrac, Monts du Cantal...).

3.3 La climatologie et la météorologie routière

3.3.1 Les zones climatiques de la rigueur hivernale

La France est divisée en quatre zones de rigueur hivernale, selon la moyenne annuelle de jours de neige et de verglas (avec ou sans précipitation). Les critères servant à la délimitation des quatre zones sont définis comme suit:

Zone H1: $j_1+j_2+j_3 < 10$

Zone H2: $10 < j_1+j_2+j_3 < 30$

Zone H3: $30 < j_1 + j_2 + j_3 < 50$

Zone H4: $50 < j_1 + j_2 + j_3$

Où

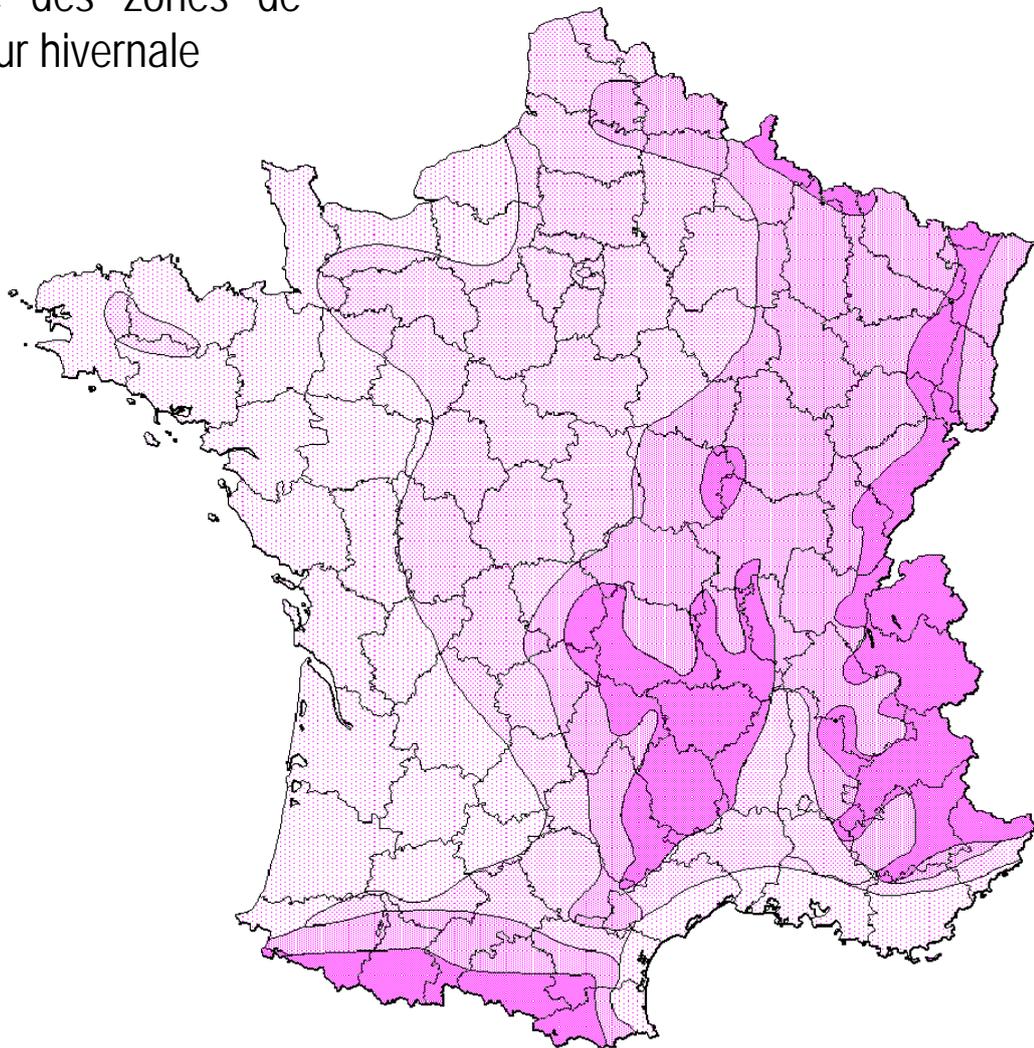
J1 = nombre de jours avec chutes de neige

J2 = nombre de jours avec précipitations verglaçantes

J3 = nombre de jours de verglas sans précipitation

Le réseau routier du Cantal est majoritairement concerné par des hivers assez rigoureux (H3) voire rigoureux (H4) sur la partie nord-est du département.

Carte des zones de rigueur hivernale



3.3.2 Le zonage météorologique

La partition du Cantal en régions climatologiques s'articule pour l'essentiel autour :

- de l'important axe montagneux Aubrac - Monts du Cantal - Margeride,
- des larges plateaux ceinturant les Monts du Cantal : Cezalier, Planèzes de ST Flour et de Salers, Xaintrie cantalienne,

- des bassins dépressionnaires notamment ceux d'Aurillac, Maurs et Massiac.

Pour le Cantal, les quantités de précipitations, leur répartition dans l'espace et dans le temps, s'expliquent essentiellement par deux facteurs :

- présence de vallées profondes "effet d'encaissement global",
- orientation des pentes dans le sens ouest-est.

• ARTENSE ET XAINTRIE

A l'ouest de l'axe montagneux, l'Artense et la bordure Est de la Xaintrie constituent une zone d'altitudes modestes avec des précipitations modérées (1000-1300 litres/m²/an). Les températures sont douces, légèrement plus élevées que celles d'Aurillac. Sur l'Artense et la Xaintrie règne plutôt un climat océanique légèrement dégradé.

Phénomènes météorologiques :

Plus en altitude le plateau de l'Artense est exposé à des précipitations neigeuses pouvant être importantes. Les vallées profondes situées en bordure de ces plateaux (bassin d'Ydes- Saignes et vallée de la Dordogne) sont particulièrement exposées à des risques de brouillard et de verglas quelquefois persistants.

Sont concernées les antennes de Mauriac , Laroquebrou et en partie Riom es Montagnes.

• CHATAIGNERAIE ET BASSIN AURILLACOIS

Au sud du département, la Châtaigneraie et le bassin d'Aurillac connaissent un large ensoleillement (2060 heures par an) et des précipitations modérément abondantes (1200-1500 l/m²/an). A l'approche du massif montagneux, les températures moyennes s'abaissent légèrement. Le caractère océanique du climat, bien marqué en bordure du Lot, s'altère progressivement vers le nord-est en se transformant en un climat de montagne à caractère océanique.

Phénomènes météorologiques :

Cette région climatique peut être exposée à de fortes précipitations de neige grasse due à l'arrivée d'une perturbation océanique en période de froid. Cet épisode neigeux reste relativement bref dans sa durée mais affecte souvent les points en altitude de la Châtaigneraie tels que la région de St Mamet ou de Montsalvy. Située en altitude par rapport aux vallées du Lot et de la Truyère, les brouillards y sont peu fréquents, sauf à proximité du Lac de ST Etienne-Cantalès qui génère des nappes de brouillard remontant dans la Vallée de la Cère.

Sont concernées les antennes de Laroquebrou et Maurs.

• PLANEZE SANFLORAINE ET BASSIN DE MASSIAC

Sur le versant est des Monts du Cantal, la Planèze et le bassin de Massiac, abrités lors des régimes d'ouest et de nord-ouest, connaissent les précipitations les plus faibles du département (750-900 l/m²/an sur la Planèze et environ 600 l/m²/an à Massiac).

L'altitude assez élevée de la Planèze (environ 1000 mètres) amène des températures moyennes annuelles inférieures de 1 à 2 °C à celles du bassin aurillacois.

L'hiver est froid et souvent sec. La bise de nord ou de nord-est souffle sans rencontrer d'obstacles (Saint-Flour : cité des vents).

Phénomènes météorologiques :

Le climat de la Planèze se caractérise donc par de faibles précipitations cependant susceptibles de prendre une certaine ampleur dès lors qu'elles sont accompagnées d'un régime venteux de Nord. Toutefois situées dans une zone de conflit entre flux de Sud et régime de Nord, les planèzes peuvent être exposées à de fortes chutes de neige prenant un caractère tempétueux en période de fort vent de Nord. C'est un climat de montagne à tendance continentale. Les brouillards matinaux sont nombreux et parfois givrants en hiver.

Sont concernées les antennes de Murat et St-Flour.

• AUBRAC ET MARGERIDE

En Margeride, la continuité climatique avec la Planèze est évidente (régime pluviométrique de Saint-Flour et de Ruynes quasiment identique). Plus à l'est, avec l'altitude, les précipitations sont un peu plus conséquentes. Toutefois, à altitude égale, ces précipitations ne représentent que la moitié de celles relevées sur le versant ouest des Monts du Cantal. Sur l'Aubrac, la continuité avec le climat de la Planèze s'exprime préférentiellement à travers les régimes thermiques (ceux de Chaudes-Aigues et de Saint-Flour quasiment identiques).

Phénomènes météorologiques :

Les précipitations y sont plus marquées que sur la Planèze, notamment lors de remontées de perturbations venant du Sud confrontées à une masse d'air froid. Ce type de phénomène est en mesure de provoquer d'intenses chutes de neige de longue durée.

Sur la Margeride, le caractère continental du climat de montagne s'affirme sans ambiguïté. En ce qui concerne l'Aubrac, les conditions hivernales y sont parfois très sévères. Elles se caractérisent par un froid sec ou de fortes chutes de neige accompagnées de vent.

La proximité du plan d'eau de la retenue de Grandval peut être à l'origine de la formation de brouillards givrants persistants en matinée.

Est concernée l'antenne de St Flour.

• CEZALLIER

Touché de plein fouet par les virulentes perturbations de nord-ouest mais relativement abrité de celles venues du sud-ouest, le Cézallier bénéficie de précipitations modérément abondantes (1100-1300 l/m²/an). Le plateau du Cézallier connaît des températures moyennes proches de la Planèze de St Flour.

Phénomènes météorologiques :

L'hiver, les vents de nord et surtout de nord-est soufflent puissamment et entretiennent de temps à autre une ambiance sévère.

La rigueur du climat de montagne est atténuée par une pluviométrie modérément abondante et harmonieusement répartie, se transformant en période de froid en épisodes neigeux difficiles à gérer sur la zone de plateau (Landeyrat, Marcenat) très exposée au vent.

Sont concernées les antennes de Murat et Riom es Montagnes.

• MONTS DU CANTAL

Les Monts du Cantal constituent le premier véritable relief que doivent surmonter les perturbations venues de l'Atlantique. En dépit de l'altitude relativement modeste des sommets, le versant ouest des Monts du Cantal est donc le siège de précipitations abondantes avec des cumuls de l'ordre de 2100 l/m²/an, des hauteurs de neige de l'ordre de 70 cm ayant pu être relevées en une journée.

Phénomènes météorologiques :

Les Monts du Cantal sont soumis à un climat de montagne à nette tendance océanique. Le versant Est est plutôt soumis à un climat continental avec des chutes de neige accompagnées de vent.

Les vallées recoupant le massif sont très exposées à des risques de verglas

Toutes les antennes sont concernées sauf celle de Maurs.

**ZONES METEOROLOGIQUES
DU DEPARTEMENT DU CANTAL**

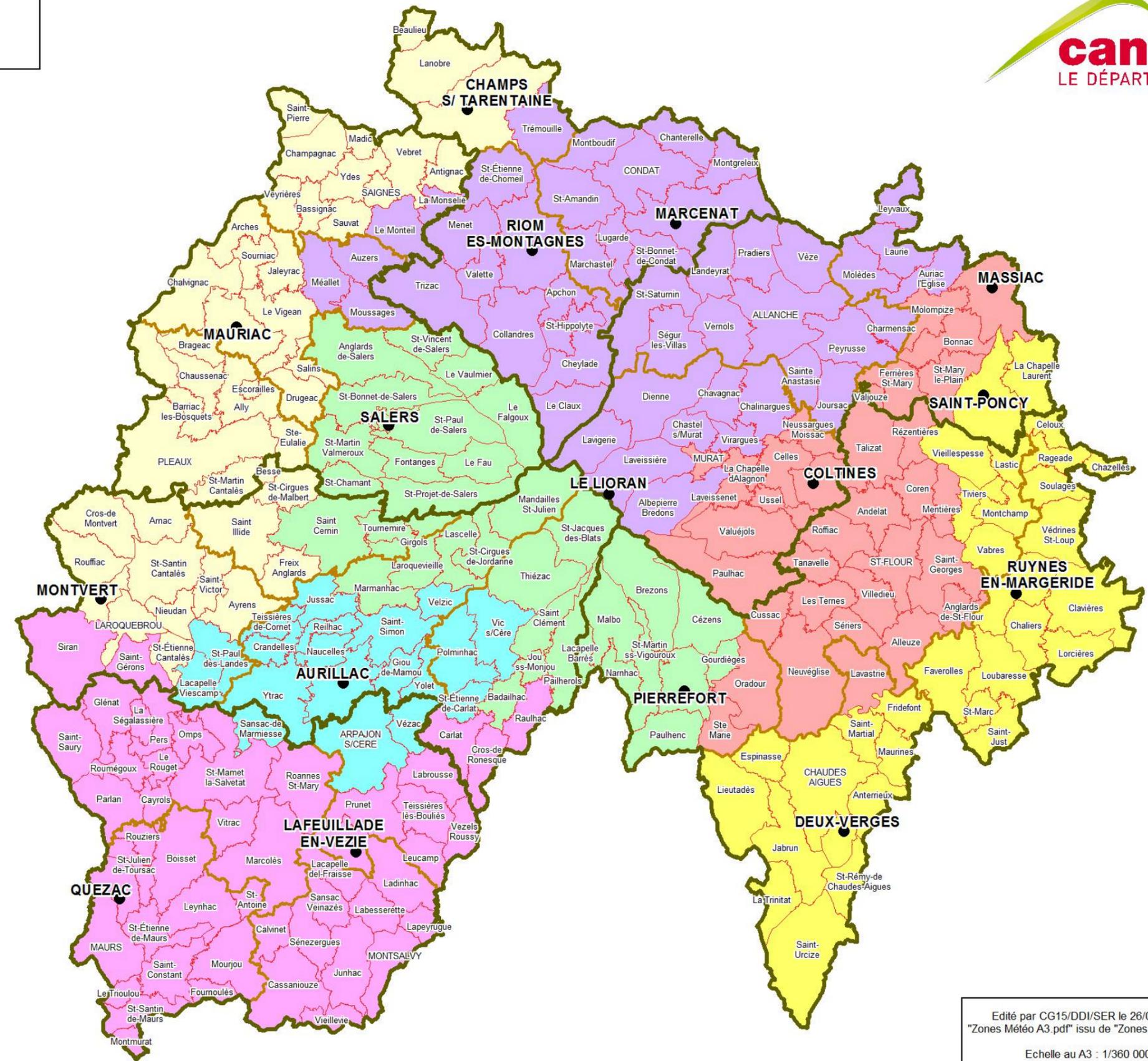


LEGENDE :

- : Antennes Techniques Départementales
- : Centres Routiers Départementaux
- : Limites Communales

ZONES METEOROLOGIQUES :

- : CHATAIGNERAIE
- : BASSIN D'AURILLAC
- : XAINTRIE - ARTENSE
- : MONTS DU CANTAL
- : CEZALLIER
- : PLANEZE
- : AUBRAC - MARGERIDE
- : Points de référence de la prévision



Edité par CG15/DDI/SER le 26/07/2011
 "Zones Météo A3.pdf" issu de "Zones Météo gcm"
 Echelle au A3 : 1/360 000

4 Principe de l'organisation

4.1 La commande du maître d'ouvrage

Les intempéries hivernales, neige et verglas, ayant pour conséquence de dégrader l'état des chaussées et la fluidité du trafic l'objectif du service hivernal est de maintenir la route dans un état de viabilité compatible avec le niveau de service défini par le maître d'ouvrage, en fonction des réalités climatiques, dans le respect des règles fixées par l'organisation du travail en service hivernal.

4.2 Les objectifs de qualité

La définition de niveaux de service est attachée aux différentes catégories de route qualifiant le réseau routier pour formaliser la politique que le Conseil général, maître d'ouvrage entend voir mener. Un niveau de service exprime des objectifs de résultats déterminés en matière de viabilité, constatés par l'utilisateur.

Ces objectifs de qualité sont exprimés et appréciés en termes de conditions de circulation, sur une période donnée, pour une situation météorologique de référence.

4.2.1 La période de vigilance maximale.

La période de vigilance maximale débute globalement à la mi-novembre et s'achève à la mi-mars. Elle est plus précisément définie avant chaque saison.

Aux marges de cette période, la vigilance consiste en une surveillance renforcée des prévisions météorologiques.

4.2.2 La situation météorologique de référence

La situation météorologique de référence doit être considérée comme une référence nécessaire à la définition d'une organisation. Elle est définie selon les cinq critères suivants, considérés séparément ou concomitamment :

1 - Intensité de chute de neige

Moyenne horaire de chute de neige non fondante inférieure à 10 cm/h.

2 - Durée de chute de neige

Chutes de neige non fondante continues (ou intermittentes à intervalles inférieures à 6 h) pendant une durée totale inférieure à 36 heures.

3 - Chute de neige et basse température (pendant ou immédiatement après car risque de congélation et d'adhérence au sol) : Température supérieure ou égale à - 8°C pendant la chute ou immédiatement après.

4 - Pluie verglaçante

Absence de pluie provoquant une formation de verglas (pluie en surfusion ou pluie sur sol gelé)

5 - Vent et congères

Chute de neige froide, sèche ou poudreuse et vitesse du vent inférieure à 10 km/h à 20 cm du sol

4.2.3 La situation météorologique exceptionnelle

Lorsque la situation météorologique de référence est dépassée, les services d'exploitation sont confrontés à une situation exceptionnelle qui induit des adaptations comme :

- Le basculement vers une organisation du travail pour circonstances exceptionnelles sur l'ensemble du département.

- La concentration des moyens sur les niveaux de service les plus élevés
- Des mesures spécifiques de gestion du trafic
- Une information renforcée des usagers

4.2.4 Les conditions de circulation

Le critère le plus pertinent de définition de la qualité de la viabilité hivernale est la description de la détérioration des conditions de circulation induite par les phénomènes hivernaux. Ces conditions codifiées simplement doivent permettre de disposer d'une référence objective, elles peuvent être classées en 4 états bien différenciés selon la difficulté à circuler.

CONDITION DE CIRCULATION	C1 CIRCULATION NORMALE	C2 CIRCULATION DELICATE	C3 CIRCULATION DIFFICILE	C4 CIRCULATION IMPOSSIBLE
DÉFINITION GÉNÉRALE	condition de circulation quasi non hivernale correspondant au pire à la chaussée mouillée.	Circulation possible mais délicate, nécessitant une attention particulière, rendue plus aisée par l'utilisation d'équipements hivernaux qui est recommandée	Circulation délicate même avec des équipements hivernaux obligatoires	Circulation très difficile voire impossible même avec des équipements spéciaux .
ÉTATS REPRÉSENTATIFS DE LA CHAUSSÉE	DÉFINITION GÉNÉRALE	Risques localisés mais réels peu de risque de blocage	Danger évident Risque de blocage important	Circulation possible uniquement avec les engins spécialisés
	VERGLAS	Givre localisé Plaques de glace possibles Humidité congelée en faible épaisseur	Verglas généralisé	Verglas généralisé en forte épaisseur plujie tombant sur le sol gelé, plujie en surfusion.
	NEIGE	En chute : petite à moyenne Tombée: fraîche en faible épaisseur : (< 10 cm) ou fondante ou fondue dans les traces ou tassée et non gelée en surface	En chute : forte (gros flocons) Neige fraîche sur une épaisseur de l'ordre de 20 cm neige fondante avec formation d'ornières profondes neige gelée et tassée en surface	En chute : exceptionnelle tourmente Tombée : fraîche d'épaisseur > 20 cm ou avec présence d'ornières très profondes ou gelée en forte épaisseur et glacée en surface.
CONGERES	Absence	En formation ou stabilisées	En formation (hauteur croissante)	Formées (de grande hauteur)
CONDITIONS DE SÉCURITÉ ET DE PERCEPTION DU DANGER	Adhérence : normale, correspondant au pire à une chaussée mouillée	Absence de pièges non garantie, surtout si le phénomène est discontinu. Adhérence pouvant être localement très faible.	Sécurité détériorée souvent en continu. Adhérence très faible souvent sur de grandes longueurs. Risques très importants de perte d'adhérence.	Adhérence : nulle Obstruction de chaussée Problèmes de sécurité civile et de récupération éventuelle d'usagers bloqués dans leur véhicule.
RECOMMANDATIONS VIS-À-VIS DE L'USAGER	Prudence habituelle	Vitesse réduite. Équipements spéciaux recommandés surtout dans les secteurs difficiles (pentes, rampes, virages)	Vitesse très réduite. Équipements spéciaux indispensables sur tous secteurs.	Choix d'un autre itinéraire ou remise du déplacement.
EQUIPEMENTS SPÉCIAUX	néant	conseillés	indispensables	indispensables, mais d'une efficacité toute relative

4.3 Des conditions de circulation aux niveaux de service

Les objectifs fixés aux services d'exploitation sont définis ci-dessous. Ils sont valables jusqu'à ce que la situation météorologique limite soit atteinte. Pour chacun d'eux, les moyens mis en œuvre en termes de surveillance, de personnels, de matériels et de types de traitement sont précisés.

4.3.1 Les niveaux de service.

Les niveaux de service sont définis dans les tableaux ci-après, le premier traitant de la situation de neige, le second de la situation du verglas.

Situation de Neige

	Plages horaires	Condition de référence	Surveillance	Plages horaires de surveillance	Interventions	Plages horaires d'intervention	Moyens humains	Moyens matériels	Traitement
S1	6h30 - 21h00	C2	Patrouille décidée la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météo.	4h30 - 21h00	Les interventions débutent sur décision du patrouilleur et se poursuivent sans discontinuer pendant toute la durée du phénomène jusqu'à la fin de la plage horaire des interventions	5h00 - 21h00	1 patrouilleur par circuit de patrouille en astreinte systématique et 2 agents en astreinte systématique par circuit.	1 camion/circuit équipé d'une lame braise et d'une saleuse avec éventuellement un réservoir à saumure	Raclage de la neige, épandage mesuré de sel ou de bouillie de sel ou d'abrasif (en fonction de la T° et du Trafic) à la fin de l'épisode neigeux.
	21h00 - 6h30	C3	Pas de patrouille organisée. (déplacement éventuel sur signalement du CTA CODIS)		Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*) ou pour traiter des situations de blocage avéré				
S2	7h00 - 20h00	C2	Patrouille décidée la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météo.	5h00 - 20h00	Les interventions débutent sur décision du patrouilleur et se poursuivent sans discontinuer pendant toute la durée du phénomène jusqu'à la fin de la plage horaire des interventions	5h30 - 20h00	1 patrouilleur par circuit de patrouille en astreinte systématique et 2 agents en astreinte systématique par circuit.	1 camion/circuit équipé d'une lame braise et d'une saleuse avec éventuellement un réservoir à saumure	Raclage de la neige, épandage mesuré de sel ou de bouillie de sel ou d'abrasif (en fonction de la T° et du Trafic) à la fin de l'épisode neigeux.
	20h00 - 7h00	C3	Pas de patrouille organisée. (déplacement éventuel sur signalement du CTA CODIS)		Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*) ou pour traiter des situations de blocage avéré				
S3	8h00 - 19h00	C3	Patrouille réalisée à la suite de celles du S1 et S2, ou décidée la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météo.	5h30 - 19h00	Elles débutent sur décision du patrouilleur et peuvent être reconduites sur la plage horaire des interventions	5h30 - 19h00	2 agents en astreinte à la carte par circuit. La mobilisation de tous les équipages n'est pas systématique.	1 camion/circuit équipé d'une étrave et d'une sableuse.	Raclage de la neige et épandage de matériaux abrasifs sur des points singuliers
	19h00 - 8h00	C4	Pas de patrouille organisée. (déplacement éventuel sur signalement du CTA CODIS)		Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*)				
S4	10h00 - 17h30 (**)	C3	Patrouille réalisée à la suite de celles du S1, S2 et S3, ou décidée la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météo.	8h00 - 17h30	Elles commencent après celles du S3 et se terminent avant la fin de la plage horaire des interventions	8h00 - 17h30	Les moyens humains intervenant sur le S4 sont ceux du S3.	Les moyens matériels intervenant sur le S4 sont ceux du S3	Raclage de la neige et épandage de matériaux abrasifs sur des points singuliers
	17h30 - 10h00 (**)	C4	Pas de patrouille organisée. (déplacement éventuel sur signalement du CTA CODIS)		Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*)				
S5 "Non traité"	Sans distinction	C4	Mise à jour de la signalisation		Les interventions sont réalisées en dehors des périodes météorologiquement perturbées, lorsque les niveaux de service prioritaires ont été traités ou en toute circonstance pour répondre à des situations d'urgence (*). Dans ce dernier cas, elles sont facturées aux usagers s'étant mis délibérément en danger.		Pas d'astreinte	Pas de moyens matériels dédiés	Raclage de la neige et épandage de matériaux abrasifs sur intervention de secours

(*) Situation d'urgence: mise en danger des personnes et des biens

(**) Toujours après les interventions du S3

Situation de Verglas

	Plages horaires	Condition de référence	Surveillance	Plages horaires de surveillance	Interventions	Plages horaires d'intervention	Moyens humains	Moyens matériels	Traitement
S1	6h30 - 21h00	C2	Patrouille décidée la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météo.	5h00 - 21h00	Les interventions débutent sur décision du patrouilleur et peuvent être répétées si nécessaire jusqu'à la fin de la plage horaire des interventions.	5h30 - 21h00	1 patrouilleur par circuit de patrouille en astreinte systématique et 2 agents en astreinte systématique par circuit.	1 camion/circuit équipé d'une saleuse avec éventuellement un réservoir à saumure	Epannage de sel ou de bouillie de sel voire d'abrasif selon l'exposition et la T°.
	21h00 - 6h30	C3	Pas de patrouille organisée. (déplacement éventuel sur signalement du CTA CODIS)		Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*) ou pour traiter des situations de blocage.				
S2	7h00 - 20h00	C2	Patrouille décidée la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météo.	5h30 - 20h00 5h00 - 20h00 sur les centres sans S1	Les interventions débutent sur décision du patrouilleur et peuvent être répétées si nécessaire jusqu'à la fin de la plage horaire des interventions.	6h00 - 20h00 5h30 - 20h00 sur les centres sans S1	1 patrouilleur par circuit de patrouille en astreinte systématique et 2 agents en astreinte systématique par circuit.	1 camion/circuit équipé d'une saleuse avec éventuellement un réservoir à saumure	Epannage de sel ou de bouillie de sel voire d'abrasif selon l'exposition et la T°.
	20h00 - 7h00	C3	Pas de patrouille organisée. (déplacement éventuel sur signalement du CTA CODIS)		Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*) ou pour traiter des situations de blocage.				
S3	8h00 - 19h00	C3	Pas de patrouille avant 8h00. Pas de patrouille le WE.	8h00 - 19h00	Elles débutent sur décision du patrouilleur et peuvent être reconduites sur la plage horaire des interventions.	8h00 - 19h00	Pas d'astreinte	1 camion/circuit équipé d'une saleuse.	Epannage de matériaux abrasifs sur des points singuliers
	19h00 - 8h00	C4			Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*).				
S4	10h00 - 17h30 (**)	C3	Pas de patrouille avant 8h00. Pas de patrouille le WE.	8h00 - 17h30	Les interventions sont destinées à éviter des situations de blocage. Elles commencent après celles du S3.	8h00 - 17h30	Pas d'astreinte	Les moyens matériels intervenant sur le S4 sont ceux du S3	Epannage de matériaux abrasifs sur des points singuliers
	17h30 - 10h00 (**)	C4			Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*).				
S5 "Non traité"	Sans distinction	C4	Mise à jour de la signalisation		Les interventions n'ont lieu que pour répondre à des situations d'urgence (*). Elles sont facturées aux usagers s'étant mis délibérément en danger.		Pas d'astreinte	Pas de moyens matériels dédiés	Epannage de matériaux abrasifs sur intervention de secours

(*) Situation d'urgence: mise en danger des personnes et des biens

(**) Toujours après les interventions du S3

- Le niveau de service S1

Réseau concerné: d'une façon générale, il s'agit du réseau structurant supportant les trafics les plus importants.

Surveillance: les patrouilleurs sont placés en astreinte systématique sur toute la période de vigilance maximale. Les patrouilles sont décidées la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météorologiques.

La mobilisation des personnels d'intervention: comme pour les patrouilles, les circuits S1 bénéficient d'une importante capacité de mobilisation, les personnels étant placés en astreinte systématique sur la période de vigilance maximale.

Traitement: considérant le trafic généralement suffisant sur ces itinéraires, le réseau classé en S1 bénéficie d'épandage de sel lorsque celui-ci est approprié. Selon les conditions météorologiques, cela n'est pas toujours le cas.

- Le niveau de service S2

Réseau concerné: d'une façon générale il s'agit comme pour le S1, du réseau structurant mais supportant des trafics légèrement inférieurs ou encore de certaines sections de routes d'intérêt départemental ou touristique.

Surveillance: les patrouilleurs sont placés en astreinte systématique sur toute la période de vigilance maximale. Les patrouilles (souvent communes avec le S1) sont décidées la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météorologiques.

La mobilisation des personnels d'intervention: les circuits S2 bénéficient d'une importante capacité de mobilisation, les personnels étant placés en astreinte systématique sur la période de vigilance maximale.

Traitement: considérant le trafic généralement suffisant sur ces itinéraires, le réseau classé en S2 peut bénéficier d'épandage de sel lorsque celui-ci est approprié. Selon les conditions météorologiques, cela n'est pas toujours le cas.

- Le niveau de service S3

Réseau concerné: d'une façon générale, il s'agit du réseau de troisième catégorie ou de certaines sections de routes d'intérêt départemental ou touristique dont les trafics sont plus faibles.

Surveillance: la surveillance du réseau S3 se fait en cas de prévisions neigeuses à la suite du S1 et S2. Les patrouilleurs sont ceux placés en astreinte systématique sur le S1 et S2, il n'y a pas de patrouilleur spécifique S3.

La mobilisation des personnels d'intervention: la mobilisation se fait "à la carte" sur la base de prévisions neigeuses, il n'y a pas d'astreinte systématique pour ce type de réseau.

Traitement: Considérant le faible trafic de ces itinéraires, le réseau classé en S3 n'est pas salé.

- Le niveau de service S4

Réseau concerné: il s'agit uniquement du reste du réseau de troisième catégorie. Ce niveau de service se caractérise par des interventions plus tardives que sur le S3, puisque les routes concernées sont généralement traitées sur la fin des circuits regroupant du S3 et du S4.

Surveillance: la surveillance du réseau S4 se fait en cas de prévisions neigeuses à la suite du S1, S2 et S3. Les patrouilleurs sont ceux placés en astreinte systématique sur le S1 et S2, il n'y a pas de patrouilleur spécifique S4.

La mobilisation des personnels d'intervention: la mobilisation se fait "à la carte" sur la base de prévisions neigeuses, les personnels intervenant sur ce réseau sont ceux intervenant sur le S3, il n'y a pas d'équipage spécifique.

Traitement: considérant le faible trafic de ces itinéraires, le réseau classé en S3 n'est pas salé.

- Le niveau de service S5

Réseau concerné: il s'agit uniquement de routes de troisième catégorie qui ne desservent aucune maison d'habitation et pour lesquelles il existe un itinéraire de substitution. Les interventions sont réalisées en dehors des périodes météorologiquement perturbées, lorsque les niveaux de service prioritaires ont été traités ou en toute circonstance pour répondre à des situations d'urgence. Ces itinéraires pourront être réouverts lorsque les niveaux de service prioritaires auront été traités.

Surveillance: il n'existe pas de surveillance spécifique au service hivernal sur le réseau S5. Par contre, en raison de son statut de la route "ouverte à circulation", un niveau d'entretien normal doit être assuré. Les services d'exploitation continuent de supprimer ou de signaler tout danger excédant ceux que les usagers doivent s'attendre à rencontrer et contre lesquels il leur appartient de se prémunir par les précautions adéquates.

La mobilisation des personnels d'intervention: la mobilisation des personnels est possible exceptionnellement pour répondre à des situations d'urgence. En dehors des heures de travail, elle se fait à partir des personnels placés en astreinte systématique ou en astreinte à la carte le cas échéant.

Traitement: Les traitements sont adaptés en fonction des phénomènes météo routiers à traiter.

- Les points particuliers

Les points particuliers correspondent à des sections de routes bien localisées appartenant à du réseau classé S3 ou S4 où un traitement particulier doit être appliqué en certaines circonstances afin de rétablir des conditions de circulation sécurisées. Ces sections de routes se distinguent généralement de l'itinéraire auquel elles appartiennent par leur caractéristiques physiques (rampes, pentes, virages, exposition, etc...) et/ou par leur fonction routière exceptionnelle (desserte dangereuse de zones d'habitat, d'établissement recevant du public, de zones d'activité avec un trafic PL important, etc...).

Lorsque les conditions le permettent, ces points particuliers peuvent faire l'objet d'un traitement au sel.

- Les transports scolaires

La problématique de la circulation hivernale des transports scolaires est une préoccupation forte du Conseil Général. Dans quelques cas, les horaires des véhicules de transports scolaires ne sont pas compatibles avec les horaires de passage des engins de déneigement.

Aussi, depuis 2011 l'obligation est faite aux titulaires des contrats de transports scolaires d'équiper leur véhicule de pneumatiques adaptés à la circulation hivernale. Ils ont également comme consignes de ne pas assurer le service s'ils considèrent que l'itinéraire ne présente pas toutes les garanties de sécurité notamment en cas de difficultés liées à la viabilité hivernale.

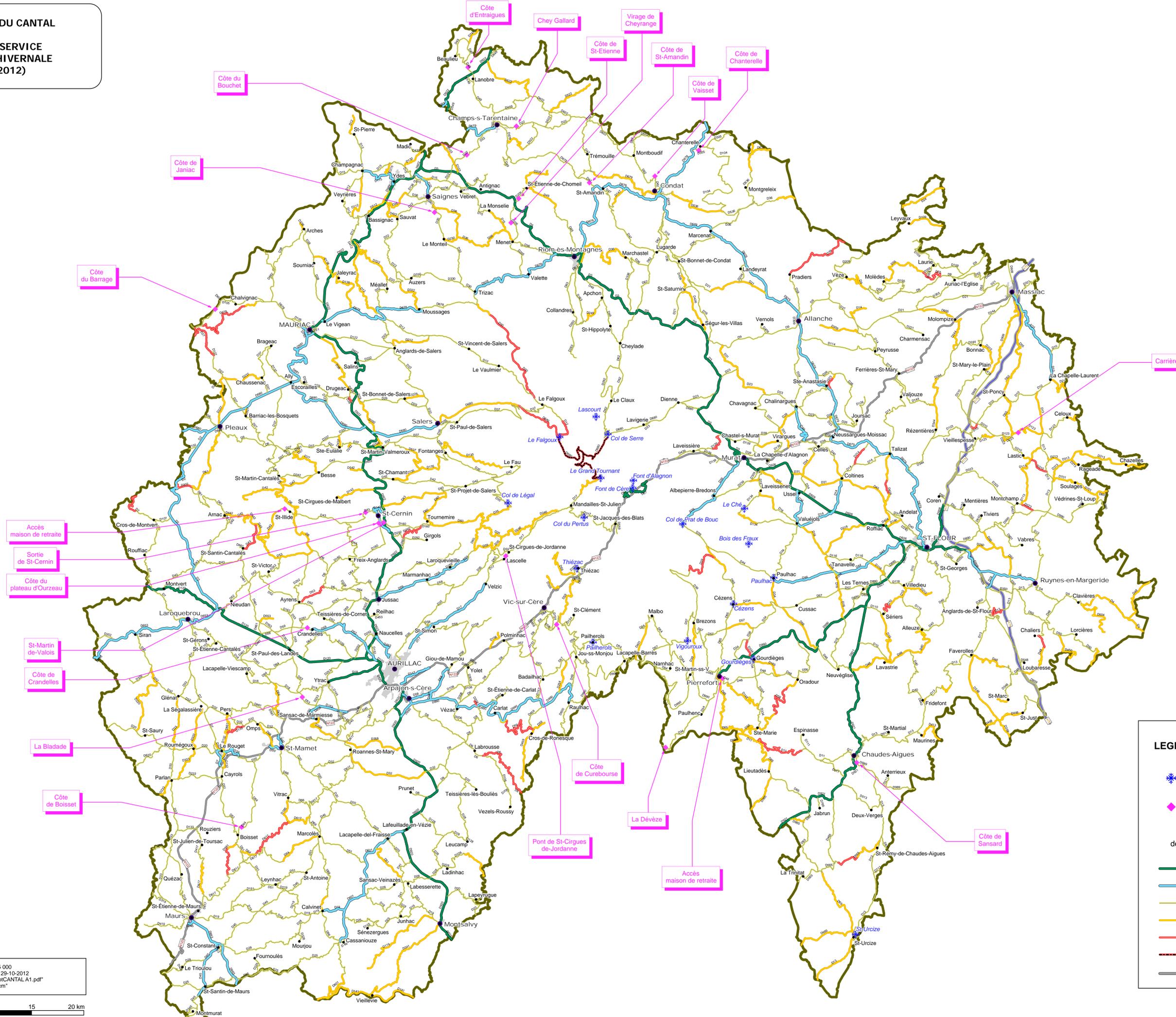
Pour ce qui concerne le service d'exploitation de la route, l'organisation des circuits de traitement doit prendre en compte autant que possible les circuits de transports scolaires. Cette prise en compte s'entend bien entendu dans la limite des moyens qui lui sont alloués, qu'ils soient humains, matériels ou financiers.

A cette fin, la Mission Exploitation Géomatique et Laboratoire transmet courant septembre la liste des circuits de transports scolaires à chaque agence afin que cette donnée soit prise en compte.

- Les accès aux champs de neige

Les routes d'accès aux champs de neige bénéficient d'une attention particulière. Ces routes sont classées pour la plupart en S3, certaines en S4. Sur les week-ends ou pendant les vacances scolaires, les centres routiers départementaux concernés par des accès aux champs de neige veillent à disposer d'une capacité d'intervention disponible dès lors que des prévisions météorologiques défavorables laissent augurer des difficultés d'accès.

L'objectif de ce dispositif particulier est de faciliter l'accès à ces sites sur des périodes où la fréquentation est théoriquement plus importante. Pour autant, les objectifs de service (cf. condition de référence) restent inchangés. L'effort lorsqu'il est nécessaire, porte sur la mobilisation particulière d'une équipe d'intervention.



Accès maison de retraite
Sortie de St-Cernin
Côte du plateau d'Ourzeau

St-Martin de-Valois
Côte de Crandelles

La Bladade
Côte de Boisset

Pont de St-Cirgues de-Jordanne

La Dèvéze

Accès maison de retraite

Côte de Sansard

LEGENDE :

- Stations de ski ou champs de neige
- Points particuliers

Niveaux de service de Viabilité Hivernale :

- : S1
- : S2
- : S3
- : S4
- : S5
- : Routes fermées en période hivernale
- : Réseau National

5 Les moyens dédiés à l'organisation

5.1 L'organisation du service

5.1.1 L'astreinte de direction

En 2006, une astreinte de direction avait été mise en place au sein des services du Conseil Général pour gérer "tout évènement susceptible de demander une intervention à caractère particulier ou exceptionnel des services du Conseil Général".

Afin de mieux répondre aux attentes de nos agents et aux sollicitations extérieures, l'astreinte de direction a été dissociée en 2 domaines principaux avec des compétences bien spécifiques, les routes et le social.

Dans le domaine des routes, l'astreinte de direction est assurée par l'un des cadres suivants:

- Le Directeur des Routes Départementales
- Le chef du SEER
- Le chef du SIP
- Les 3 chefs d'agence
- Le chef du Parc

Pour les cas où l'urgence et les délais de route ne permettraient pas à ce cadre de répondre dans les délais à la sollicitation (COD en Préfecture réuni en urgence par exemple), il pourra être fait appel, en tant que de besoin, au Directeur Général des Services ou au Directeur des Déplacements et des Infrastructures pour gérer cette urgence.

5.1.2 Le dispositif de veille

Les appels d'urgence émanant des forces de l'ordre sont dirigés vers le Centre de Traitement des Appels (CTA) du CODIS. Les opérateurs en place relaient les évènements vers les numéros d'astreinte exploitation des antennes, ces numéros étant fixes et dédiés.

Les principales règles de fonctionnement du dispositif de veille sont les suivantes :

- le chef d'agence est responsable de l'organisation des astreintes et de l'acheminement des appels vers le responsable d'astreinte (cas de la viabilité hivernale).
- l'opérateur du CTA CODIS relaye l'évènement vers le numéro unique d'astreinte exploitation de l'antenne. En cas de non aboutissement de l'appel, il laisse un message et oriente son deuxième appel vers le cadre de permanence "Route" (en dehors des heures de bureau) ou la DRD (pendant les heures de bureau). Dès que le responsable d'astreinte prend connaissance du message, il rappelle le CTA CODIS (04.71.48.23.25).
- en dehors des heures de bureau, lorsqu'un appel est relayé par erreur (renvoi incorrect, oubli, etc...) vers un autre agent non placé en astreinte, celui-ci a l'obligation de prendre en charge l'évènement, soit pour le relayer vers la personne d'astreinte soit pour le traiter directement.
- pendant les heures de bureau, tout agent de la DRD (siège, agence, antenne, CRD) réceptionnant un appel à l'obligation de le prendre en charge.

Les six numéros d'astreinte exploitation des antennes sont les suivants:

Agence d'Aurillac :
Antenne de Laroquebrou : 04.71.49.82.02
Antenne de Maurs : 04.71.49.05.89

Agence de Mauriac :
Antenne de Mauriac : 04.71.68.38.07
Antenne de Riom-ès-Montagnes : 04.71.78.28.11

Agence de Saint-Flour :
Antenne de Saint-Flour : 04.71.60.57.57
Antenne de Murat : 04.71.23.18.08

Sauf sur St-Flour, la fonction de responsable d'astreinte est assurée, au niveau de l'agence, à tour de rôle par l'adjoint au chef d'agence, les chefs d'antenne et les adjoints aux chefs d'antenne.

Lorsque les conditions deviennent ou s'annoncent difficiles au point d'augmenter le nombre et la durée des interventions à un niveau où il n'est plus possible de les gérer sur un territoire aussi vaste que celui de l'agence, si l'effectif en personnels d'encadrement de l'agence et des antennes le permet, cette fonction peut être dédoublée au niveau des antennes. Sur l'agence de St-Flour, cette disposition est systématiquement appliquée.

5.1.3 La veille météorologique

La consultation des bulletins de prévision météorologique est la première étape de la connaissance d'une dégradation possible de la viabilité liée à la neige ou au verglas. La direction des Routes dispose d'un service de fourniture de bulletins réguliers de prévision météorologique, établis plusieurs fois par jour pour toutes les zones du département. Un bulletin texte de prévision à 7 jours est également fourni ainsi qu'un commentaire spécifique à la viabilité hivernale.

Toutes ces données sont consultables sur un site internet dédié dont les modalités d'accès sont communiquées par la « Mission Exploitation Géomatique et Laboratoire » du PDI aux personnels d'encadrement des agences, antennes et centres routiers départementaux.

En dehors de la période de vigilance maximale, les services du siège (Mission Exploitation Géomatique et Laboratoire) et les agences départementales assurent la veille météorologique. En cas de prévisions défavorables, les agences prennent les dispositions nécessaires pour dimensionner les éventuelles interventions à partir des moyens mis à leur disposition (régie, Parc, prestataires extérieurs).

5.1.4 La surveillance

Les patrouilles sont programmées la veille pour le lendemain sur la base des prévisions météorologiques et concernent le réseau classé S1 et S2 voire S3 et S4 en cas d'astreinte à la carte. Une grille de décision, élaborée avec l'aide des experts en météorologie routière sur la base de plusieurs critères objectifs, donne au chef d'agence un cadre de référence unique pour sa prise de décision. Cette grille, permet l'harmonisation des processus de décision sur l'ensemble du territoire départemental.

Les veilles de week-ends, où il convient de s'interroger pour une période de plusieurs jours, la décision de patrouille devra soit être considérée chaque jour pour le lendemain soit prise de façon prévisionnelle pour chaque jour de la période. La décision ainsi que l'heure d'exécution peuvent être différentes pour chacun des jours de la période. Lorsque la décision est prise en début de période de façon prévisionnelle pour chacun des jours qui la compose, elle pourra être reconsidérée quotidiennement selon l'évolution de la prévision météorologique.

Dans tous les cas, l'heure de patrouille est impérativement fixée dans la plage horaire de surveillance définie dans le tableau des niveaux de service.

Les décisions de patrouille sont saisies tous les soirs sur Trust.Gco au niveau des antennes.

Les patrouilles sont assurées par les chefs d'équipe complétés prioritairement par des personnels issus des antennes pour conserver le maximum d'agents mobilisables pour les interventions.

5.1.5 Les interventions

Les patrouilleurs déclenchent les interventions en téléphonant directement aux agents ou aux prestataires extérieurs. Ce déclenchement doit se faire sans attendre la fin de la patrouille, dès que l'état de la chaussée fait apparaître sa nécessité.

Les patrouilleurs informent les antennes voisines si un itinéraire commun est concerné.

Dans tous les cas, les interventions sont impérativement faites dans la plage horaire d'intervention définie dans le tableau des niveaux de service.

5.1.6 La communication

Pendant toute la période de vigilance maximale, une permanence "état des routes" est mise en place au siège tous les matins y compris les week-ends entre 6h00 et 7h45. L'agent de permanence réceptionne les informations sur l'état des routes, les conditions de circulation et l'avancement des interventions transmises par les patrouilleurs. Toutes ces informations sont transmises par téléphone au 0471465975 entre 6h00 et 6h30 uniquement lorsque des interventions ont été déclenchées. Lorsque les conditions sont normales, l'appel n'est pas nécessaire car il pourrait encombrer sans utilité la ligne téléphonique.

L'agent de permanence actualise le site internet Inforoute (www.inforoute.cantal.fr) et enregistre le message sur le répondeur téléphonique entre 6h30 et 7h00. Un bulletin est diffusé aux médias et aux institutionnels à 7h00.

5.1.7 Interaction avec le réseau national

Le réseau départemental se connecte en de multiples endroits au réseau national sans que cela nécessite de mesure particulière de viabilité hivernale. Il existe par ailleurs des cas où des routes départementales peuvent être utilisées comme itinéraires de déviation du réseau national. Ces cas sont connus des différents services et ont été identifiés, en raison de leur exposition élevée aux risques hivernaux, comme devant faire l'objet d'un traitement particulier et concerté.

Il s'agit de:

- la RD67 en cas de fermeture du tunnel du Lioran sur la RN 122,
- la RD 926 en cas de fermeture du Col de la Fageolle sur l'autoroute A75

Pour le cas de la RD67, les responsabilités ainsi que les modalités d'intervention de chacun des services en cas de fermeture en période hivernale sont définis dans une convention tripartite (Conseil Général du Cantal, Syndicat Mixte du Lioran et DIR Massif Central).

Pour le cas du col de la Fageolle, le plan de gestion de trafic de l'A75 vient d'être diffusé aux services. Il reprend le principe d'utilisation de la RD926 comme itinéraire de déviation possible de l'A75 (itinéraire S20 et S21). La question des moyens, ainsi que les modalités de basculement seront abordés dans la phase de consultation qui débute.

5.2 Les moyens

5.2.1 Les moyens humains:

Sur ce volet, la politique de la collectivité privilégie le recours aux moyens internes aux services du département. La mutualisation de ses moyens propres sera préférée aux solutions externes.

La Direction des Routes Départementales:

Le Directeur des Routes Départementales est responsable de l'application du Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale.

En cas de nécessité, il prend les décisions en ce qui concerne notamment :

- la modification éventuelle des priorités,
- le transfert temporaire des matériels d'une antenne à l'autre
- la fermeture d'itinéraires intéressant plusieurs antennes

En dehors des heures de bureau, cette responsabilité est exercée par le cadre de permanence.

La Mission Exploitation Géomatique et Laboratoire

Au sein du service Entretien Exploitation et Réglementation, la Mission Exploitation Géomatique et Laboratoire assure le pilotage de l'organisation du service hivernal. En période d'astreintes systématiques, elle assure le recueil des informations sur l'état des routes et les conditions de circulation. Elle est chargée de l'information des usagers, des médias et des institutionnels. Elle assure l'information du DRD, du DDI et du DGS. Il assure l'information du Préfet, dans les situations de pré-crise.

Elle gère les basculements d'une situation à une autre y compris l'information de tous les partenaires.

Elle est tenue au courant des conditions particulières d'exécution des PEVH (pannes de matériel, fermetures d'itinéraires, accidents...).

Les agences

Les chefs d'agences sont responsables de la Maîtrise d'œuvre locale qu'ils exercent dans le respect du document d'organisation générale qu'est le DOVH. Ils veillent à la cohérence des PEVH de leurs antennes et à leur conformité au DOVH. Ils sont responsables de la gestion du service hivernal sur leur territoire et en particulier de la gestion des moyens dont ils disposent (humains, matériels, financiers).

Il leur appartient de prendre les décisions qui s'imposent et d'adapter la mise en œuvre de ces moyens aux conditions climatiques et de circulation afin de se rapprocher des objectifs définis pour chacun des niveaux de service. En cas de difficultés, les **fermetures d'itinéraire prioritaire devront être proposées à la Direction des Routes Départementales**.

Enfin, les chefs d'agence sont chargés de faire connaître à la Mission Exploitation Géomatique et Laboratoire, l'évolution des conditions météorologiques ou les conditions de circulation qui seraient de nature à déclencher un basculement d'une organisation à l'autre.

Le Parc

Le Parc assure l'entretien de deuxième niveau et la maintenance du matériel de viabilité hivernale (y compris les équipements radio). Ses personnels d'exploitation participent également aux interventions de service hivernal, dans le respect des règles du DOVH et conformément aux PEVH élaborés par les antennes départementales. Les personnels du Parc sont soumis aux mêmes règles d'organisation du travail (hors spécificités statutaires) que les personnels d'exploitation des centres routiers départementaux.

Il donne à la Mission Exploitation Géomatique et Laboratoire toute information utile relative aux matériels et participe à la coordination, lors d'éventuels transferts et de mise en place de moyens de secours.

Les antennes

Elles représentent le maître d'œuvre sur le territoire de l'antenne dont elles ont la responsabilité. Les chefs d'antenne assurent l'élaboration des PEVH d'antenne et sont responsables de leur application. Ils assurent le suivi quotidien de

l'activité et en rendent compte régulièrement au chef d'agence. Ils mettent en œuvre les moyens nécessaires afin de posséder, à chaque instant, la connaissance quantitative et qualitative de l'activité sur le territoire de l'antenne. Ils proposent, le cas échéant, des mesures exceptionnelles afin de modifier ou d'adapter l'organisation des moyens aux conditions de circulation et/ou météorologiques constatées.

Les CRD

Les centres routiers départementaux sont l'organe d'exécution du service hivernal. Ils réalisent à la fois la surveillance du réseau et les interventions de service hivernal. Ils assurent pour cela l'entretien de premier niveau des matériels. Ils sont également le premier maillon dans la chaîne de remontée d'information vers les services du siège, et leur rôle en la matière est capital. Ils ont aussi de fortes responsabilités en matière de suivi d'activité, de rédaction de compte-rendu et de maintenance, que ce soit pour la surveillance du réseau ou pour les interventions.

5.2.2 Les moyens matériels

Pour l'essentiel, les moyens matériels sont positionnés dans les centres routiers départementaux. Les antennes du Parc départemental d'Aurillac et de St-Flour disposent également de moyens d'intervention propres et de quelques engins en pool de dépannage.

Sur l'hiver 2013/2014, le parc de véhicules porteurs était ainsi réparti:

- CRD: 56 engins
- Antenne Parc Aurillac: 5 engins
- Antenne Parc StFlour: 13 engins

Selon le niveau de service sur lequel ils interviennent, les engins sont équipés de lames ou d'étraves. De la même façon, ils sont équipés d'une saleuse ou d'une sableuse. Certains véhicules intervenant sur les niveaux de services les plus bas peuvent ne pas être équipés d'appareil d'épandage.

5.2.3 Les matériaux

Les matériaux utilisés en viabilité hivernale se classent en deux catégories, les fondants et les abrasifs. Comme fondant, le Conseil Général du Cantal utilise principalement du sel (chlorure de sodium). Le parc d'Aurillac disposant des équipements de fabrication, quelques circuits du secteur sont également traités en bouillie de sel. Cette technique qui présente de multiples avantages devrait également être utilisée sur l'agence de Mauriac au cours de l'hiver à venir, et probablement au-delà sur les saisons hivernales suivantes.

Pour ce qui est des abrasifs, plus l'hiver est neigeux plus les gravillons sont préférés à la pouzzolane.

Deux marchés spécifiques permettent aux agences de commander le sel et la pouzzolane dont elles ont besoin.

5.2.4 Les intervenants extérieurs

En dehors des personnels des Centres Routiers Départementaux et du Parc Départemental, la collectivité fait appel à des intervenants extérieurs pour l'exécution du service hivernal. Des contrats sont passés avec des collectivités territoriales ou des entreprises privées, uniquement pour du réseau classé en S3 ou S4. Il s'agit pour les premières, de conventions incluant une rémunération ou une prestation d'échange, ou de marchés attribués après mise en concurrence pour les derniers.

Le cas de la RD67 classée en S2, surveillée et déneigée par le Syndicat Mixte du Lioran, est une exception.

Aujourd'hui, de nouvelles conventions, peuvent encore être mises en place. Dans le souci de respect des règles de l'achat public, lorsque le conventionnement avec une collectivité n'est pas envisageable, toute prestation s'exécutant contre rémunération doit faire l'objet d'une mise en concurrence.

Dans le futur, la collectivité souhaitant favoriser le mode de gestion en régie, la recherche de solutions internes plutôt que l'externalisation sera privilégiée.

De plus, pour ce qui concerne les contrats signés à partir de l'année 2012, la possibilité est désormais donnée de façon plus large au représentant de la maîtrise d'œuvre, si les conditions le nécessitent et le permettent, de faire intervenir les équipes du Conseil général sur tout ou partie des circuits externalisés. Cette possibilité n'a cependant vocation à être utilisée que pendant les horaires normaux de travail, lorsque la disponibilité des personnels et des matériels le permet.

5.2.5 Les outils d'aide à la décision

Le site de prévisions météorologiques est un outil indispensable à la gestion de l'activité. Ce site est accessible à l'ensemble de la Direction des Routes et permet à tous de disposer de données d'observation et de prévision précises (pas de trois heures) et actualisées régulièrement (4 fois par jour pour les données à court terme). Les prévisions météorologiques sont attachées à dix points de référence qui couvrent l'ensemble du territoire départemental. Les données de quelques zones frontalières sont également accessibles.

5.2.6 Les outils de suivi

L'activité de viabilité hivernale est suivie sur le logiciel Trust.cha. L'ensemble des interventions est saisi sur l'outil par le biais de chantiers spécifiques (appelé aussi modèle de chantier). Il en est de même des opérations de surveillance, de la préparation de l'activité ou des interventions de clôture.

Les données ainsi renseignées permettent d'améliorer la connaissance de l'activité et leur exploitation participe notamment à la préparation du budget.

5.3 Les règles de l'organisation du travail

5.3.1 Les textes réglementaires:

L'organisation du travail des agents de la Direction des Routes est définie par le règlement intérieur du Conseil Général du Cantal et le règlement d'application de l'Aménagement et de la réduction du temps de travail. Ce dernier est établi en application du décret n°2000-815 du 25 août 2000. Le décret n°2002-259 du 22 février 2002 précise les dérogations possibles aux dispositions du précédent pour des activités spécifiques, dont la viabilité hivernale.

Le décret n°2007-22 du 5 janvier 2007 transpose aux personnels de la fonction publique territoriale les règles relatives aux garanties minimales définies par les décrets susvisés jusqu'alors applicables à certaines catégories de personnel du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

5.3.2 La mise en œuvre des textes réglementaires:

La situation courante :

Les agents des structures déconcentrées de la Direction des Routes du Conseil Général du Cantal travaillent en horaires fixes, selon une organisation de travail programmé, conformément aux dispositions du titre Ier du décret n°2002-259 du 22 février 2002.

En **travail programmé**, ces horaires sont les suivants :

- du lundi au jeudi 8 :00 – 12 :00 et 13 :30- 17 :30
- le vendredi 8 :00 – 12 :00 et 13 :30- 16 :30

Ces horaires respectent les garanties minimales du travail programmé, elles ne sont donc pas contrôlées quotidiennement par le personnel encadrant.

En **interventions aléatoires**, afin de garantir la sécurité des agents, considérant que les interventions peuvent accroître considérablement le temps de travail individuel, l'attention de l'encadrement doit être maintenue sur ce point.

En conséquence, les 60 heures de travail hebdomadaires reste un objectif "plafond" pour les personnels des services routiers. A titre exceptionnel, il pourra être admis d'aller au-delà des 60 heures pour achever une intervention ne relevant pas du travail programmé.

Cet objectif ne doit pas non plus conduire à des situations de blocage et doit être considéré comme un seuil au-delà duquel l'encadrement, lorsque le dépassement concerne une part importante de l'effectif, se doit d'alerter la direction pour envisager un basculement en situation exceptionnelle.

Au-delà de ces horaires, les interventions peuvent se faire dans le cadre des dispositions réglementaires définies au titre II du décret n°2002-259 du 22 février 2002, celles relatives aux interventions aléatoires.

Les garanties minimales à vérifier sont les suivantes:

- le repos quotidien continu ne peut être inférieur à 7h00. Dans le cas contraire, l'obligation est faite à l'employeur de placer l'agent en repos récupérateur de 11h00.
- au cours d'une même semaine (7 jours glissants), s'il n'a pas bénéficié du repos récupérateur de 11h00 évoqué à l'alinéa précédent, un agent ne peut réduire plus de deux fois son repos quotidien en deçà de 9 heures. Si cela se produit, l'employeur doit placer l'agent en repos récupérateur de 11h00.
- Si l'agent travaille plus de quatre heures entre 22h00 et 7h00 et si son précédent repos quotidien était inférieur à 11 heures, l'employeur doit placer l'agent en repos récupérateur de 11h00.
- le repos hebdomadaire continu ne peut être inférieur à 24h00. Dans le cas contraire, l'employeur doit placer l'agent en repos récupérateur de 35h00.

La situation exceptionnelle:

L'organisation du service hivernal du Conseil Général du Cantal prévoit que, lorsque les conditions météorologiques deviennent particulièrement difficiles de par leur durée et leur intensité, le Directeur des Routes Départementales peut décider d'un basculement en situation exceptionnelle pour l'ensemble du département.

Cette organisation est décidée en dérogation à la situation courante, elle permet de maintenir une capacité d'intervention suffisante au sein du service tout en garantissant la sécurité des personnels.

La situation exceptionnelle autorise une seule dérogation, celle prise pour la règle des 60 heures maximales de travail effectif hebdomadaire:

- En situation exceptionnelle, la durée hebdomadaire maximale de travail effectif ne doit pas dépasser 66 heures avec les mêmes modalités d'application que celles prévues pour le seuil de 60 heures.

Toutes les autres règles restent inchangées.

Les basculements:

L'organisation pour circonstances exceptionnelles est le dispositif extrême prévu par les textes réglementaires. Dans ce cas, il appartient au Directeur des Routes, ou au Cadre de permanence, **de prendre la décision de basculement** au regard des moyens dont dispose le service, de la sévérité des conditions climatiques constatées ou prévues et de la situation des équipes vis à vis de la sécurité du travail ainsi que vis-à-vis des règles et règlement en vigueur.

Les représentants du personnel en sont immédiatement informés.

La possibilité de déroger aux garanties minimales ne pourra être mise en œuvre qu'après un examen complet de la situation dont le but est d'apprécier le niveau de risque auquel le service doit faire face (continuité du service public) par rapport au niveau de risque pris, notamment vis à vis des agents (sécurité des personnes et des biens).

Les décisions de basculement d'une situation à une autre sont annexées au présent document.

6 Annexes

ORGANISATION DU TRAVAIL EN SERVICE HIVERNAL
Basculement en organisation pour circonstances exceptionnelles

DÉCISION

Le Directeur des Routes Départementales,

- Vu les circulaires des 29 décembre 1994 et 31 octobre 1996 relatives à la viabilité hivernale,
- Vu l'instruction du 26 juillet 2001 sur l'aménagement du temps de travail
- Vu le décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'ARTT,
- Vu le décret n° 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogation aux garanties minimales de durée de travail et de repos applicables à certaines catégories de personnes
- Vu le décret n° 2007-22 du 5 janvier 2007 portant dérogations aux garanties minimales de durée du travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels exerçant des compétences transférées aux collectivités territoriales
- Vu le Dossier d'organisation de la viabilité hivernale,
- Vu le décret n° 2007-22 du 5 janvier 2007
- Vu la délégation de signature
- Vu les prévisions météorologiques données par MÉTÉOFRANCE pour le département,
- Vu les conditions de trafic
- Vu l'examen de la situation des équipes au regard des garanties minimales définies par les décrets sus-visés

DÉCIDE

du basculement de l'organisation de travail programmé à une organisation pour circonstances exceptionnelles à compter du

Cette décision fera l'objet de la diffusion décrite dans le DOVH.

Le Directeur des Routes Départementales

Philippe Fabregue

DEROGATIONS AUX GARANTIES MINIMALES

Le Temps de Travail hebdomadaire Cumulé (THC) ne peut être supérieur à 66h00

Les garanties minimales non évoquées ci-dessus ne font l'objet d'aucune dérogation. Elles seront respectées dans les conditions définies à l'article 5 - titre 1er du décret n°2002-259 du 22 février 2002 (organisation du travail programmé)

MESSAGE DESTINÉ :

- à M. le Directeur Général des Services (courriel)
- à M le Directeur des déplacements et des Infrastructures (courriel)
- aux chefs d'agences et chefs d'antennes (courriel)
- à M. le chef du parc départemental - (courriel)

- à Mr le Directeur Départemental des Territoires Fax 04.63.27.68.10
- à M. le Préfet du Cantal - Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
Fax week-end : 04.71.64.88.01. - Fax semaine : 04.71.48.93.91.
- à M. le représentant du personnel - (courriel : cgtcgcantal@orange.fr; udcgt15@orange.fr)
- au CTA CODIS- Fax : 04.71.46.82.78

ORGANISATION DU TRAVAIL EN SERVICE HIVERNAL
Retour vers une organisation de travail programmé

DÉCISION

Le Directeur des Routes Départementales,

- Vu les circulaires des 29 décembre 1994 et 31 octobre 1996 relatives à la viabilité hivernale,
- Vu l'instruction du 26 juillet 2001 sur l'aménagement du temps de travail
- Vu le décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'ARTT,
- Vu le décret n° 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogation aux garanties minimales de durée de travail et de repos applicables à certaines catégories de personnes
- Vu le Dossier d'organisation de la viabilité hivernale,
- Vu le décret n° 2007-22 du 5 janvier 2007
- Vu la délégation de signature du 24 septembre 2007
- Vu la décision de passage en organisation pour circonstances exceptionnelles en date
- Vu les prévisions météorologiques données par MÉTÉOFRANCE pour le département,
- Vu les conditions de trafic,

DÉCIDE

d'un retour de l'organisation pour circonstances exceptionnelles à une organisation de travail programmé à compter du

Cette décision fera l'objet de la diffusion décrite dans le DOVH.

Le Directeur des Routes Départementales

Philippe Fabregue

DEROGATIONS AUX GARANTIES MINIMALES

Le retour en organisation de travail programmé s'accompagne de la désactivation des mesures dérogatoires relatives à l'organisation pour circonstances exceptionnelles.

MESSAGE DESTINÉ :

- à M. le Directeur Général des Services (courriel)
- à M le Directeur des déplacements et des Infrastructures (courriel)
- aux chefs d'agences et chefs d'antennes (courriel)
- à M. le chef du parc départemental - (courriel)

- à Mr le Directeur Départemental des Territoires Fax 04.63.27.68.10
- à M. le Préfet du Cantal - Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
Fax week-end : 04.71.64.88.01. - Fax semaine : 04.71.48.93.91.
- à M. le représentant du personnel - (courriel : cqtcgcantal@orange.fr; udcgt15@orange.fr)
- au CTA CODIS- Fax : 04.71.46.82.78