LE DÉPARTEMENT
INDRE
EN BERRY

Schéma Départemental de la Viabilité Hivernale (S.D.V.H.)

HIVER 2025-2026



Le 21.11.2025 Proposé par Le Directeur des Routes Yann MICHON	Le 21.11.2025 Validé par Le Directeur Général Adjoint des Routes, des Territoires, du Patrimoine et de l'Éducation Christophe COURTEMANCHE	Approuvé par l'Assemblée départementale le 24 novembre 2025

Sommaire

PRÉAMBULE 3

1 GLOSSAIRE 5

2 LES ACTEURS 6

2.1 LE MAÎTRE D'ŒUVRE 7
2.2 LES INTERVENANTS 7
2.3 L'USAGER DE LA ROUTE 7

3 LES NIVEAUX DE SERVICE 9

3.1 PRÉSENTATION 10
3.2 DÉFINITION DES SITUATIONS HIVERNALES 10
3.3 DÉFINITION DES INDICATEURS 11

4 CONDITIONS DE CIRCULATION 13

4.1 LES NIVEAUX DE SERVICES PRÉVISIONNELS 16
4.1.1 Niveau de service prévisionnel N2 16
4.1.2 Niveau de service prévisionnel N3 17
4.1.3 Niveau de service prévisionnel N4 19
4.1.4 Autres routes départementales, hors réseau de référence 20
4.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS 20
4.3 LES BARRIÈRES DE DÉGEL 20

5 L'ORGANISATION DU SERVICE HIVERNAL 21

5.1 PÉRIODE D'ACTIVATION DU S.H. 22
5.2 RÔLE DES ACTEURS 22
5.2.1 Le maître d'œuvre 22
5.2.2 Les intervenants 24
5.3 LES PLANS D'EXPLOITATION DE LA VIABILITÉ HIVERNALE (P.E.V.H.) 26
5.4 LA COMMUNICATION 26

6 CARTE DU RÉSEAU DE RÉFÉRENCE 27

PRÉAMBULE

Lors d'une intempérie hivernale (neige ou verglas), la viabilité d'une route se dégrade de façon plus ou moins importante, rapide et durable, avec des effets négatifs sur :

- La sécurité des usagers de la route,
- L'écoulement du trafic routier.

Afin de limiter ou d'éviter ces effets, plusieurs actions sont possibles :

- Maintenir la viabilité de la route dans le cadre du service hivernal qui comprend la veille, la surveillance et les interventions,
- Informer les usagers sur les conditions de circulation et sur leur évolution prévisible,
- Mettre en œuvre des mesures de gestion du trafic.

Le Département assure depuis le 1er janvier 2007 les interventions de viabilité hivernale sur son réseau routier (environ 5 000 km).

A cet effet, le présent Schéma Départemental de Viabilité Hivernale « S.D.V.H » :

- formalise la politique menée en matière de viabilité hivernale par le Département, maître d'ouvrage,
- précise les acteurs de la viabilité hivernale,
- définit les niveaux de service prévisionnels attendus sur les routes départementales en fonction de la hiérarchisation du réseau,
- précise l'organisation mise en place pour atteindre les dits niveaux de service.

Les actions du S.D.V.H. s'inscrivent dans le cadre du titre II « Intervention aléatoires » du décret 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales de durée du travail et de repos.(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.

Par ailleurs, les procédures à appliquer localement par les Unités Territoriales (U.T.), les Centres d'Entretien et d'Exploitation de la Route (C.E.E.R.) et les Points d'Appui (P.A.) sont décrites dans les P.E.V.H. (Plans d'Exploitation de la Viabilité Hivernale).

Les trois P.E.V.H précisent les acteurs locaux, leur rôle, les moyens humains et matériels de l'unité territoriale et déterminent les priorités d'intervention, conformément au S.D.V.H.

1 GLOSSAIRE

C.D. 36 : Conseil Départemental de l'Indre
C.E.E.R. : Centre d'Entretien et d'Exploitation de la Route
C.O.D. : Centre Opérationnel Départemental
DIR-CO : Direction Interdépartementale des Routes du Centre-Ouest
D.R. : Direction des Routes du Département de l'Indre
P.A.. : Point d'Appui
P.E.V.H. : Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale
R.D. : Route Départementale
R.I. : Responsable d'Intervention
S.D.V.H. : Schéma Départemental de la Viabilité Hivernale
S.H. : Service Hivernal
S.I.G. : Système d'Information Géographique
S.M.T. : Service Matériels et Travaux
U.T. : Unité Territoriale
V.H. : Viabilité Hivernale

2 LES ACTEURS

2.1 LE MAÎTRE D'ŒUVRE

La Direction des Routes du Département de l'Indre assure les missions suivantes :

1. l'organisation et le dimensionnement de l'ensemble des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs fixés,
2. la mise en place de l'organisation arrêtée (veille météorologique, surveillance routière, propositions et recommandations aux intervenants),
3. la gestion des ressources,
4. la diffusion de l'information aux usagers,
5. l'élaboration du bilan de l'hiver.

2.2 LES INTERVENANTS

Ce sont les 3 Unités Territoriales (U.T.) et leurs 20 Centres d'Entretien et d'Exploitation de la Route (C.E.E.R.) et Points d'Appui (P.A.). qui mettent en œuvre les actions du service hivernal. Les sièges des Unités Territoriales sont localisés dans les communes de Le Blanc, La Châtre et Vatan.

Le Service Matériels et Travaux (S.M.T.) intervient en tant que prestataire sous l'autorité des U.T. de Vatan et Le Blanc.

Chaque Unité Territoriale comprend des Centres d'Entretien et d'Exploitation de la Route (C.E.E.R.) et Points d'Appui (P.A.) :

UT Le Blanc	UT La Châtre	UT Vatan
CEER Le Blanc	CEER La Châtre	CEER Issoudun
P.A. Tournon St Martin	P.A. Ste Sévère/Indre	P.A. Vatan
P.A. Bélabre	CEER Neuvy St Sépulchre	CEER Valençay
CEER Châtillon sur Indre	P.A. Aigurande	CEER Levroux
P.A. Mézières/Brenne	CEER St Benoît du Sault	P.A. Ecueillé
CEER Buzançais	P.A. Eguzon	P.A. Ardentes
CEER St Gaultier		
P.A. Argenton/Creuse		

Les intervenants mettent en œuvre, sous l'autorité de la Direction des Routes, les interventions en matière de viabilité hivernale avec les moyens dont ils disposent.

Ils rendent compte des actions réalisées et font connaître les résultats obtenus.

En cas d'événements exceptionnels, hors situations climatiques normales, il peut être fait appel à des prestataires extérieurs.

2.3 L'USAGER DE LA ROUTE

En période hivernale, l'usager a avant tout, le devoir d'adapter sa conduite aux conditions de circulation dégradées.

D'une manière générale, il se doit de respecter le code de la route notamment l'article R 413-17.

Il est en outre confronté à des situations de visibilité réduite et de risques particuliers.

Pour se prémunir contre ces difficultés, l'usager dispose de plusieurs leviers d'actions :

- Préparation de son véhicule aux conditions hivernales :
  - chausser de bons pneus,
  - vérifier le circuit électrique et les freins,
  - emporter des accessoires particuliers (gants, raclette, etc..).
- Préparation de son déplacement :
  - modifier l'horaire de départ,
  - prévoir une durée plus longue,
  - changer d'itinéraire,
  - choisir un autre moyen de transport,
  - voire reporter son déplacement,
  - consulter les prévisions météorologiques.
- Adapter sa conduite aux conditions hivernales :
  - avoir de bonnes attitudes de conduite,
  - analyser les risques en cours de trajet,
  - respecter la signalisation et les consignes diffusées,
  - faciliter les interventions des engins de service hivernal,
  - ne pas stationner aux endroits dangereux (chutes de pierres ou de neige).

3 LES NIVEAUX DE SERVICE

3.1 PRÉSENTATION

En hiver, un certain nombre de phénomènes d'origine atmosphérique et d'événements soudains, imprévus ou aléatoires dégradent, de façon plus ou moins importante, les conditions de circulation routière.

L'étendue des réseaux routiers du département, la soudaineté et l'ampleur des phénomènes ne permettent pas d'assurer des conditions de circulation idéales, en permanence et en tout point du département.

Le service hivernal vise donc à maintenir des conditions de circulation acceptables suivant des niveaux de service prévisionnels au regard de l'importance socio-économique des différents réseaux routiers départementaux, à l'exclusion de tous les autres réseaux.

Les différents réseaux routiers du département de l'Indre ont été classés suivant leur importance socio-économique.

Cette identification des réseaux à traiter en priorité s'appelle le réseau de référence, composé du réseau routier national (A20 et R.N.151) géré par la DIR-CO et des principales R.D. listées à l'article 4.1

3.2 DÉFINITION DES SITUATIONS HIVERNALES

■ Zone climatique homogène

Une seule zone climatique « H2 » en référence à la RT2012 est retenue pour le département de l'Indre : ce qui signifie qu'en situation normale l'hiver est peu rigoureux (la somme du nombre moyen annuel de jours où se produit une chute de neige blanchissant une chaussée et du nombre moyen annuel de jours d'apparition de verglas sur une chaussée est comprise entre 10 et 30 jours).

■ Situation courante

Les caractéristiques des phénomènes hivernaux en situation courante, sont les suivantes :

*Pour le verglas :

- dépôt de brouillard givrant,
- gelées blanches,
- givre localisé,
- plaques de glace le plus souvent invisibles, qui se déposent dans des lieux habituels, provoquant une adhérence très faible, localement, et apparaissant en général après 5H.

* pour la neige :

- chute de neige fraîche et humide, sur 1 à 5 cm d'épaisseur, en 24 heures.

En situation courante, les interventions sont effectuées sans risque identifié de non respect des niveaux de service prévisionnels.

■ Situations à caractère exceptionnel

Elles correspondent à des phénomènes hivernaux ou à une conjonction d'événements socio-économiques caractérisés par des occurrences particulièrement aléatoires ou des valeurs (intensité, durée,...) très fortes allant au delà de la situation courante.

Par ailleurs, il peut arriver que la disponibilité des agents (épidémie affectant notamment les chauffeurs) ne permette plus d'assurer correctement les interventions y compris en situation courante.

* En période d'activation du Service Hivernal (S.H.)

Les épisodes exceptionnels sont rares et systématiquement de forte intensité.

On peut rencontrer ce type de situation :

* pour le verglas, en cas :

- de pluie sur sol gelé (pluie qui congèle au contact d'une route très froide),
- de pluie en surfusion (précipitation de pluie sous forme d'eau, dont la température est inférieure à 0°C. La pluie en « surfusion » se transforme en glace au moindre choc, quelle que soit la température du sol).

* pour la neige, en cas :

- de chute de neige supérieure à 5 cm en 24H,
- et, quel que soit l'épisode neigeux, dès que la température de l'air atteint - 7°C.

* Hors période d'activation du S.H.

En dehors de la période d'activation du service hivernal, l'organisation mise en place ne permet plus d'assurer les niveaux de service prévisionnels du présent document.

Sans être une des situations exceptionnelles décrites ci avant, cette situation (intervention en dehors de la période d'activation du service hivernal) revêt malgré tout un caractère exceptionnel.

La concomitance de certains phénomènes météorologiques à caractère non exceptionnel peut également conduire à une situation exceptionnelle.

Ces situations à caractère exceptionnel cessent dès que la condition minimale de circulation correspondante au niveau de service prévisionnel de la voie est rétablie.

■ Situations de crise :

Il s'agit d'événements graves amenant le Préfet à déclencher une Cellule Opérationnelle de Défense en préfecture (C.O.D.).

Dans le cadre d'une situation de crise déclenchée par le Préfet, les sections de routes départementales ou communales qui assurent la liaison entre les réseaux de référence N2-N3 et les centres d'hébergement ou les points de stockage poids lourds seront traitées en priorité par les services routiers du Département.

En fonction de la situation de crise, le Préfet communiquera aux services du Département de l'Indre la liste des points d'hébergement et des aires de stockage des PL à traiter. Le Département sera représenté au Centre Opérationnel Départemental (C.O.D.) afin d'assurer un relais efficace entre le terrain et la cellule de crise.

3.3 DÉFINITION DES INDICATEURS

Les niveaux de service prévisionnels sont définis par les quatre indicateurs suivants :

■ Conditions de circulation de référence

Durant la période hivernale, les différents réseaux routiers doivent être maintenus dans des états de viabilité donnés, compatibles avec les réalités climatiques et avec les attentes des usagers.

Ces états de viabilité donnés sont appelés "conditions de circulation de référence".

■ Conditions de circulation minimales

Durant un phénomène hivernal en situation courante, les conditions de circulation de référence ne peuvent être maintenues en permanence.

Les moyens mis en œuvre, suffisamment dimensionnés, doivent permettre de maintenir des conditions de circulation acceptables, appelées "conditions de circulation minimales". Ces conditions de circulation minimales doivent être assurées pendant toute la durée du phénomène climatique.

■ Durées prévisionnelles de retour

Après que les conditions de circulation minimales aient été assurées, les interventions du service doivent se poursuivre afin de rétablir les conditions de circulation de référence, dans des délais appropriés appelés "durées prévisionnelles de retour".

Le « point de départ » de ces durées prévisionnelles de retour est le suivant :

* pour la neige et les précipitations verglaçantes : la fin de la précipitation ou la fin du phénomène de formation de congères,

* pour le verglas : l'apparition du phénomène.

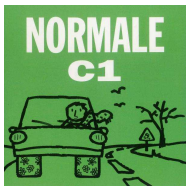
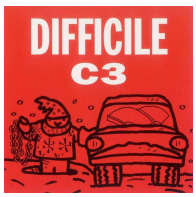
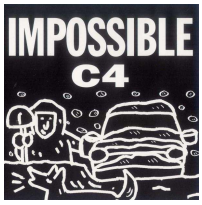
■ Situations à caractère exceptionnel

En situation exceptionnelle, les moyens mis en œuvre ne permettent plus d'assurer les conditions minimales de circulation.

Dans ce cas, aucune durée prévisionnelle de retour aux conditions de circulation de référence ne peut être fixée.

4 CONDITIONS DE CIRCULATION

Pour traiter de la viabilité d'une route en période hivernale, il convient de disposer de critères qui caractérisent l'état de la chaussée :

Condition de conduite hivernale Intitulé		Etat de la chaussée	
		Verglas	Neige
	Normale	Absence	Absence
	Délicate	Formations localisées en faible épaisseur ou plaques de glace	Neige fraîche en faible épaisseur (1 à 5 cm en 24H), fondante, ou fondue dans les traces de roues
	Difficile	Formations généralisées de faible épaisseur	Neige en faible épaisseur (< à 5 cm) tassée dans les traces de roues ou gelée en surface, ou congères en formation
	Impossible	Formations généralisées, pluies verglaçantes	Neige fraîche en très forte épaisseur, ou formation d'ornières glacées profondes ou congères formées

■ **C1 : circulation normale :** Pas de piège hivernal particulier



aucune plaque de verglas.



pas de neige sur les voies de circulation, sauf éventuellement sur les parties non circulées.

■ **C2 : circulation délicate :** Risques localisés mais réels. Peu de risque de blocage



Gelées blanches, givre localisé et plaques de glace invisibles.



Neige fraîche en faible épaisseur, 1 à 5 cm en 24H. Neige fondante ou fondue dans les traces des roues.

■ **C3 : circulation difficile :** Dangers évidents avec risques de blocages importants

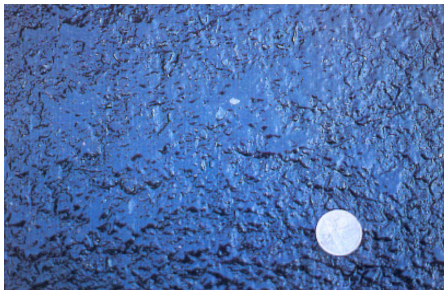


verglas généralisé apparent de faible épaisseur.



neige en faible épaisseur (< 5 cm) tassée dans les traces des roues ou gelée en surface

■ **C4 : circulation impossible :** Paralysie quasi complète de la circulation



verglas généralisé en forte épaisseur, pluie verglaçante.



neige fraîche en forte épaisseur,
ou formation d'ornières glacées profondes,
ou congères formées.

4.1 LES NIVEAUX DE SERVICES PRÉVISIONNELS

Trois niveaux de service N2, N3 et N4 sont arrêtés en fonction de l'importance socio-économique (trafic, chef lieu de département, chef lieu de canton, circuits de transports interurbains de voyageurs, etc...) des axes routiers départementaux.

Ces niveaux de service s'appliquent sur le réseau de référence long de 1459 km (voir carte à l'article 6) et sont définis ci-après :

4.1.1 Niveau de service prévisionnel N2

Ce niveau de service est précisé dans le tableau suivant :

	Période de validité	**6 h / 20 h**	**20 h / 6 h, les jours ouvrés et les week-ends et jours fériés**
	Condition de circulation de référence	C 1 Pas de piège hivernal particulier	C 1 Pas de piège hivernal particulier
VERGLAS	**Condition de circulation minimale**	C 2 Gelées blanches, givre localisé et plaques de glace invisibles	C 3 Verglas généralisé apparent de faible épaisseur
	Durée prévisionnelle de retour	3 h pour revenir à la condition de circulation de référence	4 h pour revenir à la condition de circulation de référence
	Situation exceptionnelle	C 4 Verglas généralisé en forte épaisseur Pluie verglaçante	C 4 Verglas généralisé en forte épaisseur Pluie verglaçante
	Durée prévisionnelle de retour	Pas de durée prévisionnelle de retour à la condition de circulation de référence	Pas de durée prévisionnelle de retour à la condition de circulation de référence
NEIGE	**Condition de circulation minimale**	C 2 Neige fraîche en faible épaisseur 1 à 5 cm en 24H Neige fondante ou fondue dans les traces des roues	C 3 Neige en faible épaisseur (<5 cm) tassée dans les traces des roues Ou gelée en surface
	Durée prévisionnelle de retour	4 h pour revenir à la condition de circulation de référence	Pas de durée prévisionnelle de retour à la condition de circulation de référence
	Situation exceptionnelle	C 4 Neige fraîche en forte épaisseur ou formation d'ornières glacées ou congères formées	C 4 Neige fraîche en forte épaisseur Ou formation d'ornières glacées Ou congères formées
	Durée prévisionnelle de retour	Pas de durée prévisionnelle de retour à la condition de circulation de référence	Pas de durée prévisionnelle de retour à la condition de circulation de référence

Ce niveau de service (N2) est prioritaire et permanent sur les routes départementales suivantes :

RD 920 – rocade de Châteauroux (13.8 km)
RD 927 de La Châtre, Argenton, Saint-Gaultier 927b (46 km)
RD 943 (96 km)
RD 951 (55 km)
Ex RD 951 (traverse d'Ingrandes 3.2 km)
RD 134 (traverse de Saint-Gaultier 3.9 km)
RD 956 (52,5 km)
(soit environ 270.4 km)

4.1.2 Niveau de service prévisionnel N3

Ce niveau de service est précisé dans le tableau suivant :

	Période de validité	6 h / 18 h jours ouvrées	6 h / 18 h, les week-ends et jours fériés
	Condition de circulation de référence	C 1 Pas de piège hivernal particulier	C 1 Pas de piège hivernal particulier
VERGLAS	**Condition de circulation minimale**	C 2 Gelées blanches, givre localisé et plaques de glace invisibles	C 3 Verglas généralisé apparent de faible épaisseur
	Durée prévisionnelle de retour	4 h pour revenir à la condition de circulation de référence	5 h pour revenir à la condition de circulation de référence
NEIGE	**Condition de circulation minimale**	C 2 Neige fraîche en faible épaisseur 1 à 5 cm en 24H Neige fondante ou fondue dans les traces des roues	C 3 Neige en faible épaisseur (<5 cm) tassée dans les traces des roues Ou gelée en surface
	Durée prévisionnelle de retour	Pas de durée prévisionnelle de retour à la condition de circulation de référence	Pas de durée prévisionnelle de retour à la condition de circulation de référence

Il est non prioritaire et non permanent. L'objectif est de revenir sur ce réseau à des conditions de circulation acceptables en période non exceptionnelle, sous réserve des contraintes d'intervention suivantes :

- le service N2 est prioritaire par rapport au service N3,
- au regard des dispositions adaptées pour l'organisation générale du SH, le service N3 fonctionne à partir de 6h00 du matin les jours ouvrés, week-ends et jours fériés, et jusqu'à 18h00. En cas de précipitations neigeuses, le traitement des circuits N3 pourra être engagé sur consignes de la maîtrise d'œuvre après le traitement N2 quel que soit l'horaire. Les équipes d'intervention ne traitant pas de N2 pourront également sur consignes de la maîtrise d'œuvre être amenées à commencer le traitement en même temps que le N2.

Routes départementales concernées :

RD 3 et 10 de Le Blanc à Bélabre (13 km) RD 4 de Valençay au Loir et Cher (14 km) RD 6 de Tournon St M. à Mézières en B. (23km) RD 8 de Ecueillé à Issoudun (53 km) RD 8A et RD 33 Ecueillé, Heugnes et Pellevoisin (13 km) RD 11 de Pellevoisin à Méobecq (30 km) RD13 de la RD 960 à Ecueillé (7 km) RD 14 d'Ardentes à Lothiers (22 km) RD 15 de la RD 10 Bélabre à la RD 951 (7,5 km) RD 15 et 28 Pellevoisin, Villegouin et Argy (8.5 km) RD 16 de la RD 918 aux Bordes (2,7 km) RD 17 et 27b déviation PL au Blanc (3,2 km) RD 25 de Chabris à la RD 960 (20 km) RD 27 de Méobecq à la RD 925 (9 km) RD 34 de Baudres à la RD 956 (2 km) RD 36, 1, 32, 53 et 32B de Lignac à Eguzon (34,5 km) RD 36 de Chaillac à Tilly (8,7 km) RD 40 de Châteauroux à la RD 14 (10 km) RD 45,72,30, 21,75 et 38 de Eguzon à Cluis (22 km) RD 48 de Badecon à Argenton (8 km) + Badecon (0,5 km) RD 49 et 72 liaison La Châtre-Montgivray-RD 943 (3.5 km) RD 55 du giratoire des Narrons à l'échange A20 n°18 (0.5 km) RD 57A de la RD 25 à Parpeçay (1.5 km) **(soit environ 836,2 km)**	RD 57 du car. RD 57A à la RD 25 (1 km) RD 63-77 et 64 Argy,Villegongis, Vineuil, Villers les Ormes au giratoire RD 956-RD64 (25 km). RD 67 et 80B de la RD 943 (Niherne) à La Forge de l'Isle (22.5 km) RD 67 de la RD 943 (rond point Ozans) à la RD 920 (rond point des Menas) (2 km) RD 96 de la RD 925 à la RN 151 (3 km) RD 138 traverse de Buzançais (4 km) RD 913 (25 km) RD 917 (20 km) RD 918 (53 km) RD 920 Vatan (6,5 km) RD 920 de l'échangeur A20 n°17A au giratoire des Narrons (5,7 km) RD 920 de la RN 151 à la RD 80 (aéroport) (2.5 km) RD 925 du giratoire de la RD 67 à Azay le Ferron (50 km) RD 925 limite du Cher à Châteauroux – giratoire rocade échangeur bitray RD920 (31,6 km) RD 926 Levroux à Mézières (32 km) RD 927 de Belâbre à la Vienne (5 km) RD 927E de St Marcel à Argenton Centre (2.5 km) RD 940 (36 km) RD 950 (16 km) RD 951 bis de la Creuse à la RD 940 (19 km) RD 960 d'Issoudun à Luçay le Mâle (54 km) RD 975 (59,6 km) RD 990 de Châteauroux à Aigurande (44 km)

4.1.3 Niveau de service prévisionnel N4

A l'issue du traitement des deux niveaux de service prévisionnel N2 et N3, la priorité est donnée aux itinéraires N4 identifiés sur la carte « réseau de référence », dans la mesure du possible, et en tout état de cause, pendant les horaires de travail des jours ouvrés.

Le maître d'œuvre peut être amené à lancer des opérations de traitement de chaussées en dehors des heures de travail des jours ouvrés (mode dégradé transports scolaires, jours fériés de forte circulation…).

Routes départementales concernées :

RD 1 du carrefour RD 920 au carrefour RD 36 St Benoît du Sault (14 km) RD 1 - RD 10 du CEER à la RD 920 Rhodes (11,5 km) RD 6 de Tournon à la limite de département 86 (5 km) RD 7 - RD15 de la RD 8 à Pellevoisin (9.8 km) RD 9 Issoudun à la RD16 vers Lignières (7.2 km) RD 927 (0,6 km) et RD 10 (23,4 km) Bélâbre à St Benoît du Sault RD 11 Méobecq à St Gaultier (12 km) RD11 Pellevoisin à Ecueillé (12,2 km) RD13 – de la RD11 Ecueillé à la RD975 (16,8 km) RD 14 Saint Août à Ardentes (10.5 km) RD 16 du carrefour RD 9 à la limite du Cher (4,3 km) RD 17,20 et 43 de la RD 27 à St Michel en Brenne (19 km) RD 19 Vouillon à Ardentes (12 km) RD 21 – RD 36 de Orsennes à la RD 990 (12,4 km) RD 21 et 43 de Mézières en Brenne à Châtillon sur Indre (19 km) RD 26 de Ste Sévère au RD 940 (9,8km) RD 27 du giratoire RD17/27 à Méobecq (27,3 km) **(soit environ 353 km)**	RD 33 et 17A de Luçay le Mâle à la limite du Loir et cher (13 km) RD 35, 35A de Chabris à la RD 956 (8,4 km) RD 37 de la RD 956 à Villentrois (8 km) RD 39 et 40 de Badecon à La Jarrige (12 km) RD 52 de Faverolles à Villentrois (5,2 km) RD 63B de St Genou à la RN 143 (2,4 km) RD 69 de la RD 940 à la RD 918 (10,2 km) RD 72 de la RD 913 à l'A20 échangeur n°19 (5 km) RD 74c de la RD990 à la RD 927 (3,1 km) RD 951Bis de Thevet à la limite du Cher (9 km) RD 920 et 20 – Luant au giratoire BUT (8,5 km) RD 920 – Les Maisons Neuves à Lothiers (4,4 km) RD 920 du giratoire des Narrons à la RD 1 (2,6 km) RD 926 Vatan à Levroux (18,8 km) RD 960 du RD 13 Luçay le Mâle à la limite de département (4,3 km) RD 922 de Vatan à Reboursin (3 km) RD943A du Giratoire CHAMBON au giratoire de SURIN (6,3km)

4.1.4 Autres routes départementales, hors réseau de référence

Les équipes interviennent successivement sur le réseau classé N2, N3 puis N4. Le reste du réseau routier départemental (3 530 km environ) est traité après le réseau de référence pendant les horaires de travail des jours ouvrés.

Les opérations de salage et/ou de déneigement engagées, lors d'une intempérie, seront également effectuées sur les R.D. des agglomérations traversées « en continuité d'itinéraire » sans que la responsabilité du Département soit engagée. La surveillance et l'entretien des chaussées en agglomération est de la responsabilité du maire.

En cas de basculement de trafic (travaux, accident,…) d'un itinéraire classé dans le réseau de référence, l'itinéraire de substitution pour la déviation sera traité selon le même niveau de service que l'itinéraire auquel il se substitue.

Les interventions hors du réseau de référence s'opéreront prioritairement comme suit :

1. désenclavement des bourgs et itinéraires de transports collectifs,
2. réseau de R.D. restant à traiter.

4.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A la demande de l'autorité compétente en matière de transports voyageurs ou scolaires, la situation peut conduire à adapter les actions du service en termes de priorité de traitement, notamment lors des épisodes neigeux.

4.3 LES BARRIÈRES DE DÉGEL

Une longue période de froid entraîne la pénétration du gel dans les couches d'assise des chaussées. Ce phénomène provoque une remontée de l'eau du sous-sol qui gèle sous forme de lentilles de glace dans le sol support des chaussées.

Au dégel, cette couche gelée fond et se transforme en boue, ce qui provoque une chute brutale de la résistance du sol et rend les chaussées extrêmement vulnérables au passage des poids lourds.

La mise en place de barrières de dégel consiste à limiter la charge appliquée sur les chaussées durant la période de dégel pour éviter qu'elles ne se déforment, voire se détruisent sous le passage répété des charges lourdes. La mise en place de barrières est donc nécessaire pour assurer la sauvegarde de notre patrimoine routier.

Le réseau routier départemental compte parmi ses axes des structures de chaussées épaisses, prévues pour les forts trafics, non sensibles au gel. Ces dernières restent « libres » à la circulation pour les poids lourds lors du dégel.

Le reste du réseau est classé en deux catégories avec des restrictions de tonnage plus ou moins fortes de 12 tonnes ou 7,5 tonnes selon l'importance de la voie.

Ces restrictions sont signalées par des panneaux informant l'usager de la situation temporaire.

La levée des barrières de dégel s'effectue lorsque le sous-sol a retrouvé sa portance initiale.

5 L'ORGANISATION DU SERVICE HIVERNAL

5.1 PÉRIODE D'ACTIVATION DU S.H.

Pour l'hiver 2025 – 2026, la période d'activation court du :

vendredi 28 novembre 2025 à 17h au vendredi 6 mars 2026 à 7h45.

5.2 RÔLE DES ACTEURS

5.2.1 Le maître d'œuvre

La maîtrise d'œuvre est assurée par la Direction des Routes.

Le maître d'œuvre a pour mission d'organiser et de coordonner les moyens et les actions des Unités Territoriales et du S.M.T. en matière de Viabilité Hivernale.

Pour ce faire, la Direction des Routes du Département se doit d'assurer les fonctions suivantes :

■ **Période de préparation du S.H.:**

* proposition d'un S.D.V.H. au Conseil Départemental en concertation avec les acteurs,

* mise en cohérence des P.E.V.H.,

* mise en place d'un planning des astreintes des agents,

* organisation d'un point presse,

* organisation de l'information des usagers en cas de fortes perturbations.

* pour mi-novembre, installation ou activation des panneaux A4 + bavette "VERGLAS" afin d'informer les usagers des points sensibles sur chaque secteur concerné.

■ **Hors période d'activation du S.H. :**

A compter du vendredi 14 novembre 2025, le maître d'œuvre assure la veille météorologique et le suivi des conditions de circulation.

Il propose au maître d'ouvrage la mise en astreinte d'agents en cas d'événement climatique dégradé.

Le maître d'ouvrage peut alors décider d'activer le S.H.

■ **En période d'activation du S.H. :**

Pendant les heures de service, le maître d'œuvre assure les missions qui lui sont confiées et place en astreinte un cadre et un responsable de permanence en dehors des heures de service les jours ouvrés et 24 h/24 h les week-ends et jours fériés.

Hors période de crise, le maître d'œuvre organise la communication au quotidien en diffusant un bulletin météo et les consignes associées ainsi que la mise à jour du site www.inforoute36.fr

- en C1 si absence de prévisions d'évènement,

- en C2 dès le déclenchement des opérations de traitement. Le retour aux conditions de circulation est ajusté au fur et à mesure des retours de patrouilles.

Le week-end, cette tâche est dévolue au responsable de permanence.

L'astreinte téléphonique confiée au responsable de permanence, est assurée du vendredi 12h au vendredi suivant 12h (24h sur 24h), sauf cas exceptionnel (repos compensateur, etc..).

Les missions du responsable de permanence :

- assurer la veille météorologique,
- réceptionner les appels téléphoniques liés au S.H.,
- renseigner une main courante des appels reçus des responsables d'intervention,
- faire le point avec les Responsables d'Intervention (R.I.) sur l'état du réseau routier, et si nécessaire communiquer avec les responsables de permanence de la DIRCO et des départements limitrophes pour s'assurer de la continuité de traitement des itinéraires,
- rendre compte au cadre de permanence des situations les plus sensibles,
- communiquer avant 7h l'état du réseau routier à France Bleu Berry,
- transmettre à la Direction de la Communication et aux cadres de la Direction des Routes une information sur les premières opérations de traitement engagées.

Durant cette période d'activation, 3 situations de vigilance doivent être distinguées :

1 : Situation de surveillance du réseau routier

Si la situation météorologique l'impose, le maître d'œuvre élaborera et diffusera un bulletin météo routier à 11h et 16 h les jours ouvrés. Ce bulletin donnera les consignes applicables pour la nuit à venir.

Les veilles de week-ends et jours fériés, ce bulletin comportera les consignes (patrouilles, traitement chaussée,…) à appliquer pour la nuit à venir.

Le maître d'œuvre dispose, à cet effet, de données météorologiques locales fournies par le centre Météo France.

Ces données météorologiques sont établies pour un nombre restreint de zones climatiques homogènes dans le département de l'Indre, à savoir :

- la Champagne Berrichonne
- le Boischaut Nord
- la Brenne
- le Boischaut Sud
- le Pays Blancois

Au vu de ces données, le maître d'œuvre peut solliciter une patrouille de surveillance du réseau routier (à des points singuliers).

Par ailleurs, la décision de réaliser un traitement préventif sera prise par le maître d'œuvre à l'occasion du bulletin de 16h après concertation avec les UT si nécessaire.

Pendant les week-ends et jours fériés, le responsable de permanence doit assurer une veille météorologique (pas d'aggravation de la situation, nouvelle perturbation,…) de chez lui en consultant le répondeur téléphonique de Météo France ou le site de Météo France auquel le Département est abonné et rendre compte au cadre de permanence.

2 : Situation d'intervention préventive ou curative

Dès modification du système de gestion courante (traitement des chaussées) ou apparition d'une situation C2, le maître d'œuvre dresse un bilan de l'état du réseau dont il assure la viabilité. Il rapporte les données climatiques constatées localement et établit les perspectives d'amélioration ou de dégradation de la situation.

Le maître d'œuvre assure la rédaction et la diffusion d'un bulletin de synthèse départemental à l'ensemble des autres services et partenaires concernés (Préfecture, maître d'ouvrage, médias, service des transports et unités territoriales).

3 : Situation de crise

Lorsque le réseau routier est dans une situation C4 pour le verglas ou C3-C4 pour la neige, ou qu'un événement climatique dégradé est annoncé par Météo France correspondant à un niveau d'alerte orange ou en cas d'événement exceptionnel, une cellule de crise est activée à la D.R. (Direction des Routes).

L'organisation des moyens est décrite dans le document interne à la Direction des Routes « Référentiel Gestion de Crise ».

5.2.2 Les intervenants

■ Les Chefs d'Unités Territoriales :

En qualité de responsables des intervenants, ils sont chargés de la mise en œuvre des tâches définies dans le Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale (P.E.V.H.) de leur U.T. :

- établir des cartes des circuits de salage et déneigement, de désenclavement des bourgs (déneigement), de pré-salage, de patrouille et des points de chargement en sel,
- coordonner les limites d'interventions avec les Unités Territoriales limitrophes,
- exploiter les bulletins météorologiques routiers fournis par le maître d'œuvre,
- mettre en place une main courante de suivi des informations et des évènements, ainsi que des décisions et des interventions survenues,
- gérer l'utilisation des matériels, les stocks de sel et des panneaux de signalisation « verglas »,
- établir les tableaux des astreintes (responsables d'intervention, patrouilleurs, agents d'intervention),
- mettre en place les règles d'organisation et de sécurité du travail en service hivernal en particulier les règles relatives au temps de travail,
- mettre à jour l'annuaire (téléphonique) des différents intervenants,
- rechercher des moyens privés pouvant intervenir en cas d'événement exceptionnel.

■ Les responsables d'intervention :

La liste des responsables d'intervention est composée de techniciens et d'agents de maîtrise de la D.R.

Leurs missions hors intervention :

- suivi du tableau des astreintes des équipes d'intervention,
- transmission de données, au maître d'œuvre par courriel électronique, sur l'état des routes,
- suivi du matériel et des matériaux du service hivernal,
- suivi des temps de travail et de repos des personnels,
- ils restent toujours joignables en cas de difficulté.

Leurs missions en intervention :

Les interventions sont généralement déclenchées par le responsable d'intervention à partir des patrouilles qu'il aura effectuées sur demande du maître d'œuvre ou de sa propre initiative.

Ces patrouilles sont réalisées sur des zones dites « sensibles aux phénomènes hivernaux » définies préalablement sur la carte des circuits de patrouilles (voir P.E.V.H.) ou sur les zones où il le jugera nécessaire.

Il doit regagner, dans la mesure du possible, son U.T., son C.E.E.R. ou son P.A. pour suivre l'évolution des interventions et pour répondre aux différents appels téléphoniques et radio. Par ailleurs, il doit consigner sur une main courante toutes les informations qui lui sont communiquées ainsi que les décisions qu'il sera éventuellement amené à prendre.

Ses missions :

- appeler les agents placés en astreinte,
- appeler les responsables d'intervention des secteurs et U.T. limitrophes
- prévenir le maître d'œuvre et lui rendre compte de l'état des routes,
- suivre les actions des équipes en intervention,
- donner les consignes (circuit, dosage sel, etc…),
- gérer le temps de travail des personnels,
- suivre les stocks de sel et autres,
- transmettre, à la fin de sa période d'astreinte, le bilan de ses interventions au nouveau responsable d'intervention.

Pendant la période d'activation du service hivernal, les responsables d'intervention sont placés en astreinte du vendredi 17h au lundi 7h45 et/ou du lundi 17h au vendredi 7h45.

■ Les équipes d'intervention :

Les équipes interviennent sous l'autorité des responsables d'intervention.

Les agents doivent :

- respecter l'ensemble des conditions de sécurité pour eux-mêmes, les usagers, les riverains et le matériel,
- veiller à la pérennité du dispositif opérationnel (maintenance des engins de service hivernal,…).

A ce titre, les agents d'intervention :

- assurent la conduite des engins de service hivernal dans un contexte souvent difficile (glissance des chaussées, importance du gabarit, importance du trafic, faible visibilité et difficulté de perception du tracé, réactions particulières du porteur équipé de certains outils, géométrie de la chaussée et des abords, évitement des obstacles cachés etc…),
- veillent au bon fonctionnement des engins de service hivernal (débit et largeur d'épandage, pression et angle de raclage, etc…),
- veillent à l'efficacité de leurs interventions,
- tiennent compte des usagers (comportement sur la route et réactions devant les engins, usagers en difficulté, dégagements éventuels, assistance à personne en danger, etc..),
- anticipent leurs propres limites physiologiques.

Pendant la période d'activation du service hivernal, les équipes d'intervention sont placées en astreinte du vendredi 17h au vendredi suivant à 7h45.

5.3 LES PLANS D'EXPLOITATION DE LA VIABILITÉ HIVERNALE (P.E.V.H.)

Chaque U.T. doit produire un P.E.V.H. qui décrit les moyens et les procédures à mettre en œuvre pour atteindre les niveaux de service fixés dans le S.D.V.H.

Il doit comprendre notamment à partir d'un cadre préformaté :

- Un annuaire téléphonique des partenaires ;
- Les consignes pour les interventions aux patrouilleurs et aux équipes d'intervention ;
- Les tableaux d'aides à la décision ;
- Une fiche type de compte rendu de patrouille ;
- Les règles d'utilisation des ESH ;
- Une fiche type de compte rendu d'intervention ;
- Les moyens humains (tableaux d'astreinte,...) ;
- Les moyens matériels (liste des matériels, les stocks de début de VH, la liste des entreprises pouvant intervenir localement en cas de renfort,…) ;
- Les cartes des circuits d'intervention (patrouille, points sensibles, de salage et déneigement, de pré-salage, de désenclavement des bourgs (déneigement) ;
- Les dates de présentation du SDVH et PEVH en Bases routières.

5.4 LA COMMUNICATION

Elle est destinée à sensibiliser les usagers de la route sur les particularités de la circulation hivernale, les moyens de lutte directement utilisables par eux mêmes, les objectifs et les limites du S.H.

Un point presse pourra être organisé avec les médias locaux (presse écrite, radiophonique et télévisuelle).

Le site internet du Département www.indre.fr et le site www.inforoute36.fr permettent de présenter l'organisation du service hivernal et de diffuser, aux usagers, les informations actualisées en période de fortes perturbations.

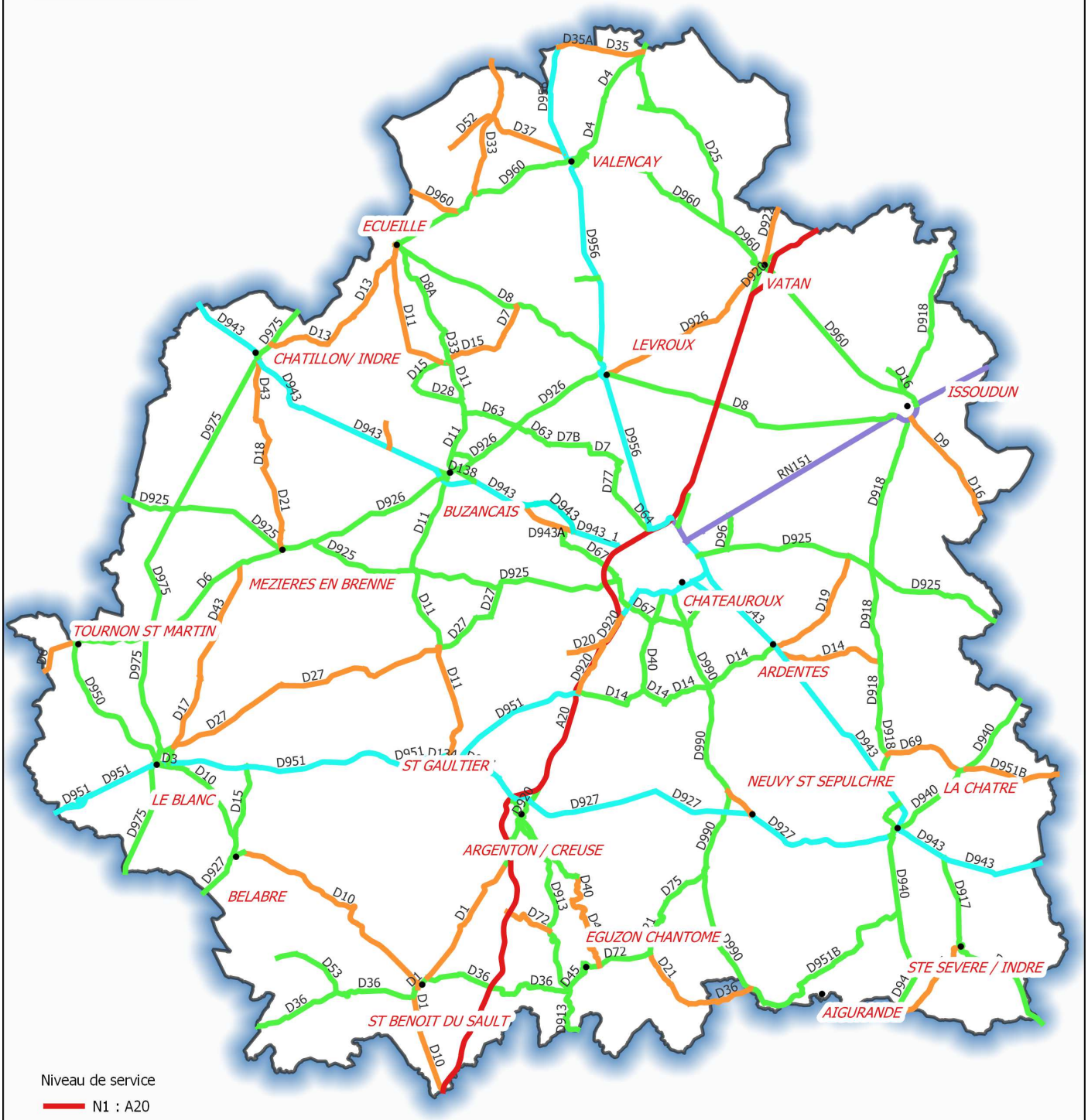
En période d'intervention, le responsable de permanence transmet par mail une notification de l'engagement des opérations de traitement à la Direction de la Communication et aux cadres de permanence et communique par téléphone à ici Berry une information sur l'état du réseau routier.

Lorsque les conditions de circulation sont difficiles, le responsable et/ou le cadre de permanence sont parfois appelés à intervenir en direct sur les ondes de ici Berry pour répondre aux questions des journalistes de la station.

6 CARTE DU RÉSEAU DE RÉFÉRENCE

LE DÉPARTEMENT
INDRE
EN BERRY

RESEAU DE REFERENCE
2025-2026



Niveau de service

- N1 : A20
- N2 : RN151
- N2
- N3
- N4

Département de l'Indre
DGARTPE - Direction des Routes - SIG
Date : 2025-09-26