Accusé de réception en préfecture
077-227700010-20260924-D260924_111H1-DE

Date de télétransmission : 28/09/2026
Date de réception préfecture : 28/09/2026
Date de Publication : 28/09/2026

Conseil départemental du 24 septembre 2026 Annexe à la délibération n°1/11

DIRECTION DES ROUTES

Dossier d'organisation de la viabilité hivernale

CAMPAGNE 2026 – 2027



seine &marne
LE DÉPARTEMENT



Conception, maquette et impression : Département de Seine-et-Marne - Rédaction : direction des routes
Mise à jour : juillet 2026 IMPRIM'VERT®

Sommaire

Chapitre 1 : définition et cadre d'élaboration de la viabilité hivernale p.4

A. INTRODUCTION p.4
B. DÉFINITIONS p.4
C. LES DIFFÉRENTS ACTEURS DU SERVICE HIVERNAL p.5
1. Les usagers p.5
2. Les maires p.5
3. Le maître d'ouvrage p.5
4. Le maître d'œuvre p.6
5. Les intervenants p.6

Chapitre 2 : principes de la viabilité hivernale p.7

A. CLIMATOLOGIE HIVERNALE p.7
1. Paramètres climatiques en situation normale p.7
2. Phénomènes hivernaux exceptionnels p.7
B. DÉFINITION DES CONDITIONS DE CONDUITE p.9
C. OBJECTIFS DE NIVEAUX DE SERVICE - CONDITIONS DE CONDUITE SUR LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL ET LES PARTENARIATS p.12
1. Les niveaux de service p.12
2. Les contributions des communes ou intercommunalités p.14
3. Les pratiques avec les départements limitrophes p.15
4. Contribution avec le monde agricole p.15

Chapitre 3 : organisation de la viabilité hivernale p.16

A. ACTIONS À ASSURER p.16
B. ORGANISATION EN SITUATION HIVERNALE CLASSIQUE p.16
C. LES ACTEURS p.17
1. Les permanents VH p.17
2. Le patrouilleur VH p.19
3. Le responsable d'intervention (RI) p.20
4. Les équipes d'intervention p.20
5. Les équipes de renfort p.21
6. Les autres intervenants p.21

Chapitre 4 : situation exceptionnelle - crise p.24

Chapitre 5 : temps de repos p.26

Annexes p28

Chapitre 1 : définition et cadre d'élaboration de la viabilité hivernale

A. INTRODUCTION

Le Conseil départemental est chargé d'organiser la viabilité hivernale pour l'ensemble du réseau routier départemental, représentant 4 423 km. Il définit les objectifs et les niveaux de service de traitement sur les routes départementales et y affecte les moyens correspondants.

Le présent document a pour objectif de définir les principes généraux, les objectifs et l'essentiel de l'organisation du service hivernal. Il est destiné à l'information des divers acteurs concernés.

Durant la période hivernale, les conditions de circulation routière se heurtent à un certain nombre de phénomènes atmosphériques qui, parfois, surviennent brutalement (intempéries, vent, brouillard, neige, verglas).

Aussi, il revient aux services départementaux de faciliter et de sécuriser au maximum les déplacements sur le réseau routier départemental et d'informer régulièrement les usagers de la route des conditions de conduite. La prochaine période de campagne hivernale commencera le lundi 9 novembre 2026 et prendra fin le lundi 15 mars 2027. Toutefois au regard des conditions climatiques, cette période peut être allongée.

B. DÉFINITIONS

- « La viabilité hivernale (VH) »

Correspond à l'état des conditions de conduite en situation hivernale résultant des diverses actions et dispositions prises par tous les acteurs pour s'adapter ou pour combattre les conséquences directes ou indirectes des phénomènes hivernaux sur le réseau routier.

- « Le service hivernal (SH) »
  Il regroupe, directement sur le réseau routier, l'ensemble des actions de surveillance, de prévention et de lutte contre les phénomènes hivernaux (verglas, neige, congères).
- « Le dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) »
  C'est un document général dont l'objectif principal est de faire connaître, aux divers acteurs concernés, les objectifs, les limites et les dispositions (générales et particulières) prises pour limiter ou supprimer les conséquences de l'hiver sur le réseau routier départemental. Il rassemble tous les principes et les modalités d'actions au niveau du département dans différentes situations. Il assure la cohérence aux diverses limites des réseaux et traite des relations entre les divers acteurs.

- « Le plan d'exploitation de la viabilité hivernale (PEVH) »
  C'est un document propre à chaque agence routière départementale en charge de circuits de traitement. Il décrit l'ensemble des moyens et des procédures mis en place pour assurer pratiquement le service hivernal et les diverses actions qui s'y rattachent. Il est mis à jour chaque année par les agences routières départementales.
- « Les limites d'action »
  L'application des directives doit permettre de résoudre les difficultés de circulation dans des délais raisonnables pour les cas d'intempéries les plus courantes mais elle ne permet pas de garantir des conditions de conduite sans aucune gêne, quelles que soient les circonstances. L'efficacité du service hivernal connaît donc des limites techniques qui excluent la garantie de résultats. C'est la raison pour laquelle ce service est modulé en fonction de la nature des voies, de l'importance du trafic et des conditions climatiques.

C. LES DIFFÉRENTS ACTEURS DU SERVICE HIVERNAL

La viabilité du réseau routier en hiver impacte principalement, et de manières différentes, les acteurs suivants :

1. Les usagers

Directement impactés par les conditions de conduite, ils ont avant tout le devoir d'adapter leur conduite aux conditions réelles ou présumées de l'état de la chaussée (cf. article R 413-17 du Code de la route). Cependant, ils sont en droit de demander un effort de maintien ou de rétablissement de ces conditions et de disposer d'une information claire sur l'état des routes et les objectifs de qualité du service (avant l'hiver) ainsi que sur les conditions de conduite (pendant l'hiver) pour adapter les paramètres de leur déplacement aux circonstances.

À ce titre, le Département communique auprès des usagers, via :

- des alertes (sms, mail). Inscription individuelle des usagers depuis le site du Département (www.seine-et-marne.fr) ;
- des alertes "bandeau" en page d'accueil du site internet du Département ;
- une carte du réseau routier illustrant les conditions de conduite.

2. Les maires

Leur contribution est décrite au chapitre II – C – 2.

3. Le maître d'ouvrage

Il s'agit du Département pour le réseau routier départemental. Ses contributions et obligations se déclinent comme suit :

- apprécier les besoins des usagers de la route et les contraintes locales ;
- hiérarchiser ces besoins en dégageant des objectifs clairs par itinéraire ;
- pouvoir juger de l'intérêt du classement d'itinéraires dans le cadre d'une politique routière générale ;
- appréhender les conséquences socio-économiques des choix effectués ;
- intégrer, en outre, l'ensemble des contraintes inhérentes à la viabilité hivernale (phénomènes exceptionnels, comportement des usagers, habitudes locales, textes concernant l'organisation et la sécurité du travail en service hivernal, etc.).

4. Le maître d'œuvre

Il s'agit des responsables de la gestion de la route (services centraux et opérationnels).
Ils ont pour obligation de :

- définir des consignes opérationnelles de surveillance, de décision, de traitement, de suivi et d'information ;
- assurer une cohérence par itinéraire ;
- assurer une gestion rigoureuse des moyens ;
- tenir compte des aspirations des personnels (sécurité, formation, rétribution, confort, etc.) ;
- intégrer les préoccupations de la viabilité hivernale dans la politique d'investissement et d'entretien routier ;
- rendre compte au maître d'ouvrage.

5. Les intervenants

Il s'agit des agents de la route. Ils ont pour obligation de :

- disposer du niveau de compétence adapté aux missions confiées ;
- disposer des moyens correspondant aux objectifs visés ;
- mettre en œuvre les consignes opérationnelles ;
- rendre compte des résultats atteints ;
- coordonner leurs actions (maires, agriculteurs, entreprises de travaux publics).

Chapitre 2 : principes de la viabilité hivernale

A. CLIMATOLOGIE HIVERNALE

1. Paramètres climatiques en situation normale

Le département de Seine-et-Marne est classé en zone « hiver peu rigoureux », **zone H 2** sur un éventail de 1 à 4 (classification établie par la circulaire du 4 septembre 1978 des ministères de l'Intérieur et des Transports). Cette zone H2 correspond à un cumul moyen de jours de neige et de verglas compris entre 10 et 30 jours.

2. Phénomènes hivernaux exceptionnels

a) Les phénomènes hivernaux exceptionnels se caractérisent par :

Leur nature
› certains ne permettent pas d'apporter une réponse efficace aux dégradations de conditions de conduite qu'ils provoquent ;
Leur intensité
› ils peuvent conduire à un débordement rapide des moyens d'intervention et à un blocage généralisé très rapide ;
Leur durée
› un phénomène persistant provoque une asphyxie du dispositif opérationnel lié à son dimensionnement et à son rodage devant de telles durées ;
Leur fréquence d'apparition
› si un événement arrive tous les ans, on ne peut le caractériser d'exceptionnel ;
Autres paramètres
› la présence de certains paramètres associés qui contrarient l'efficacité des moyens.

b) De ces constatations, résulte une liste non exhaustive de phénomènes hivernaux exceptionnels :

Précipitation de pluie en surfusion

- le passage instantané de l'eau à l'état solide conduit à une paralysie généralisée ;
- le passage des saleuses n'est plus possible.

Précipitation de pluie sur sol gelé

- le passage progressif de l'eau à l'état solide peut être traité efficacement par des épandages préventifs ou curatifs. Si le phénomène dure, il convient d'ajouter systématiquement du sel sur la chaussée ;
- les saleuses doivent être maintenues sur les grands axes durant le phénomène.
  Le dégagement des autres voies va devenir problématique.

Neige de forte intensité (> à 5 cm/heure) durant plus d'une heure

- la neige en forte intensité est généralement assez lourde et, surtout si elle suit une période froide, elle va se tasser rapidement sous l'effet de la circulation.
  La vitesse très ralentie du trafic ne permet pas de traiter dans des délais acceptables. L'usage d'outil de raclage type rabot lisse la neige et rend les conditions de conduite difficiles voire impossibles.

Neige en chute persistante durant plus de 24 heures

- une chute persistante pose des problèmes de débit de véhicules, de stockage des bourrelets de neige, d'impossibilité de racler toutes les voies, donc de fortes réductions de débit et des blocages associés.

Neige par température du sol inférieure à - 7° C

- la quantité d'eau libre dans la neige est très faible, donc l'hydratation du sel est compromise ;
- l'emploi de bouillie fortement dosée ne permet de repousser cette limite d'efficacité du sel que jusqu'à - 10 à - 12° C.

Neige sèche suivie de vents supérieurs à 30 km/h

- formation de congères dans les zones sensibles amenant un blocage très rapide.
  Les moyens à mettre en œuvre ne sont pas disponibles dans les centres routiers.

c) Une situation exceptionnelle peut également résulter

- Un phénomène ou d'une suite de phénomènes météorologiques à caractère non exceptionnel, mais dont la persistance dans le temps nécessite un traitement continu ou discontinu ne pouvant pas être assuré, au regard de la réglementation du temps de travail, par les mêmes équipes.
- La concomitance de certains phénomènes météorologiques à caractère non exceptionnel en eux-mêmes avec un trafic particulièrement élevé au regard des capacités du réseau concerné.

d) Le tableau ci-dessous illustre les conséquences de ces interactions

Circulation / Phénomène	Heures creuses (trafic fluide)	Heure de pointe (trafic saturé)
Normal sans précipitation	› Situation normale	› Situation normale
Normal avec précipitation	› Situation normale	› Situation exceptionnelle
Exceptionnel	› Situation exceptionnelle	› Situation exceptionnelle

B. DÉFINITION DES CONDITIONS DE CONDUITE

Pour information, on différencie les conditions de conduite et les conditions de circulation.

- **Condition de conduite :** état (praticabilité) de l'infrastructure routière.
- **Condition de circulation :** état (praticabilité) de l'infrastructure routière combiné à la donnée du trafic routier (sollicitation).

La viabilité hivernale étant la lutte contre la dégradation des conditions de conduite induite par les phénomènes hivernaux, il importe que ces conditions soient décrites explicitement, selon le phénomène rencontré, afin de permettre à chacun des acteurs de disposer d'une référence objective.

Dans la pratique, **quatre niveaux** de conditions de conduite sont utilisés.

C1 = normale	• La condition de conduite est habituelle.
C2 = délicate	• Une baisse localisée et difficile à percevoir de l'adhérence conduit à un problème de sécurité.
C3 = difficile	• Une baisse générale et évidente des conditions de conduite avec un risque élevé de blocage.
C4 = impraticable ou quasi-impraticable	• Un blocage de circulation, lié directement ou non au phénomène météorologique ou à un véhicule en incapacité de progresser sur l'itinéraire.

Illustration des types de situations :

Conditions de conduite	Définition générale	États représentatifs de la chaussée	
		Verglas	Neige
C 1 conduite normale	› pas de piège hivernal particulier	› absence	› absence sur les voies de circulation sauf éventuellement sur les parties non circulées
C 2 conduite délicate	› risques localisés mais réels › peu de risques de blocage	› givre localisé › plaques de glace possibles	› fraîche en faible épaisseur (< 5 cm), ou fondante, ou fondue dans les traces, ou tassée et non gelée en surface
C 3 conduite difficile	› dangers évidents › risques de blocages importants	› verglas généralisé	› fraîche en épaisseur importante (10 à 20 cm), ou tassée et gelée en surface, ou congères en formation
C 4 conduite impraticable	› circulation possible uniquement avec des engins spécialisés	› verglas généralisé en forte épaisseur	› fraîche en forte épaisseur, ou formation d'ornières glacées profondes, ou congères formées.

Vues des conditions de conduite : neige

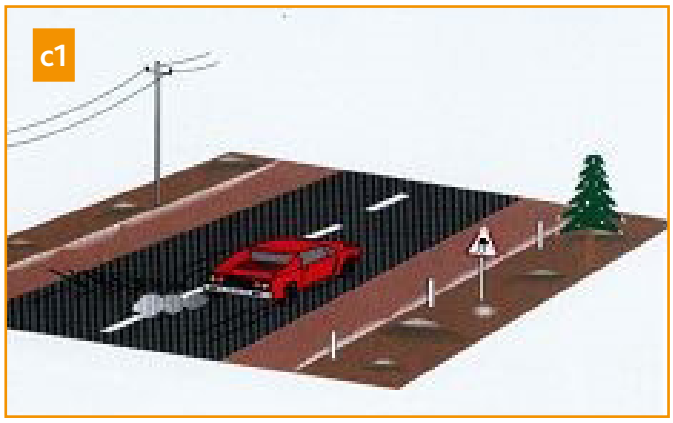




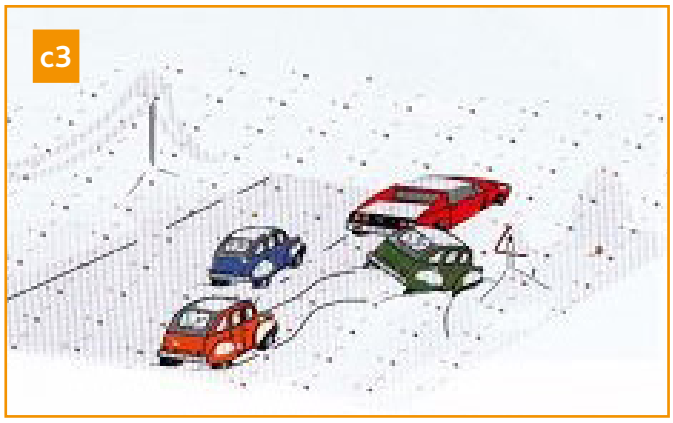




Illustrations des conditions de conduite : neige



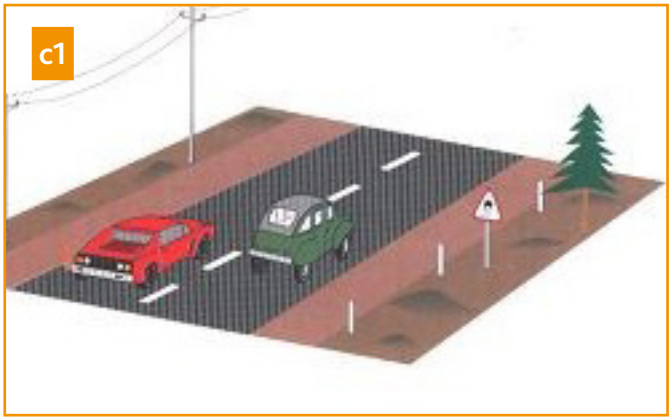




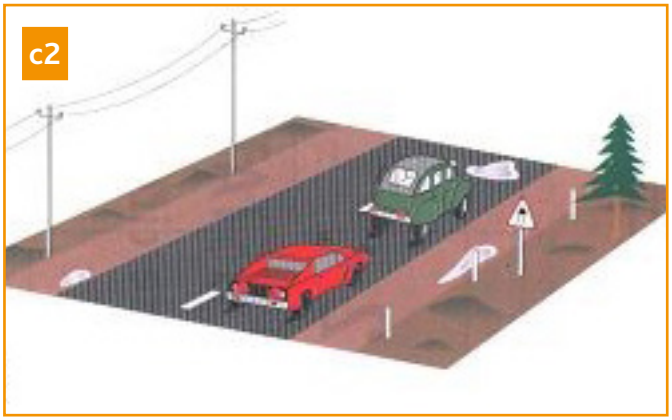


Illustrations des conditions de conduite : verglas

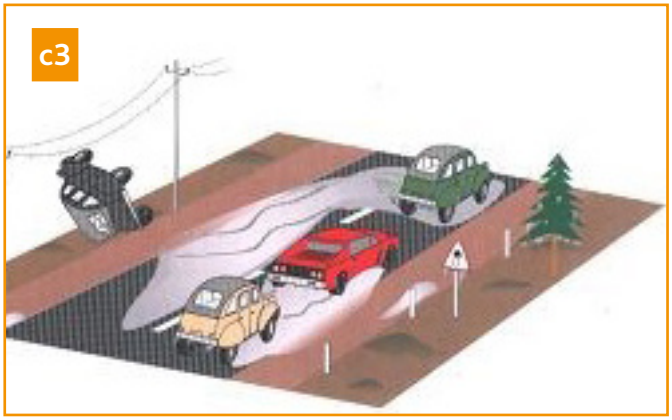
c1



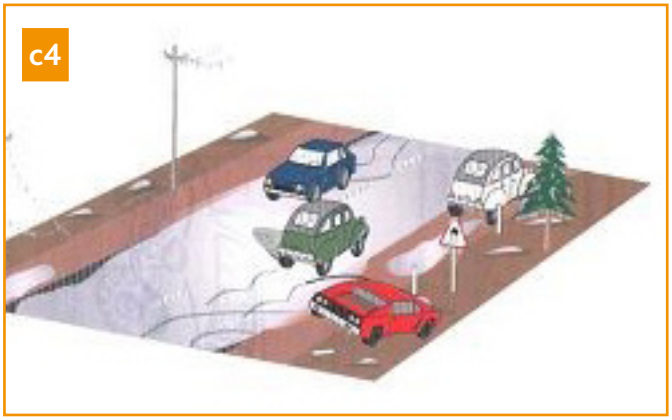
c2



c3



c4



C. OBJECTIFS DE NIVEAUX DE SERVICE - CONDITIONS DE CONDUITE SUR LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL ET LES PARTENARIATS

1. Les niveaux de service

La Seine-et-Marne comporte 4 423 km de routes départementales aux trafics très variables.

Durant un phénomène hivernal significatif, les conditions de conduite peuvent se dégrader malgré les interventions. L'idée de maintenir « au noir » (chaussée visible) une route avec un maximum de moyens, pendant une chute de neige sérieuse, peut s'avérer non réalisable.

Les moyens humains et matériels dont dispose le Département ne permettent pas de traiter uniformément l'ensemble du réseau. Ainsi celui-ci a été hiérarchisé en trois **niveaux de service : N1, N2 et N3** (définis au paragraphe suivant).

Les objectifs pour ces niveaux de service portent sur deux conditions :

- La condition de référence : celle que l'on compte obtenir le maximum du temps ;
- La condition minimale : celle en dessous de laquelle on veut ne pas descendre.

Niveaux de service	N1	N2	N3d et N3
Période d'intervention	› 0/24 h	› 0/24 h › Traitement après le N1	› Dès que possible en situation exceptionnelle en commençant par le désenclavement (N3d)
	Conditions de référence		
	› C1	› C1	› C2
	Conditions minimales de circulation		
Situation hivernale classique	› C2	› C2	› C3
Situation exceptionnelle	› C3	› C3	› C4

a) Niveau N1 – environ 1 074 km

Il s'agit du réseau prioritaire supportant les plus forts trafics.

En situation hivernale classique, pour maintenir des conditions de conduite normale (C1), 31 équipes sont mises en astreinte et mobilisables 24 h/ 24.

En situation hivernale exceptionnelle, des équipes de renfort peuvent être mises en astreinte sur décision du sous-directeur des usagers et de la sécurité, du chef de service aux usagers, de la direction (directeur des routes) ou du cadre d'astreinte sur proposition du permanent. (cf. « Les équipes d'intervention » p. 20)

b) Niveau N2 – environ 748 km

En situation hivernale classique, ce réseau est traité après le réseau de niveau N1 par les mêmes équipes.

En situation hivernale exceptionnelle, les délais d'intervention peuvent être plus longs : en effet, les moyens restent concentrés sur le traitement du réseau de niveau N1 tant que celui-ci n'a pas retrouvé des conditions de circulation acceptables. Les équipes de renfort peuvent également être mobilisées, si besoin, sur ce réseau N2, dès lors qu'elles ne sont plus indispensables sur le réseau N1.

c) Niveau N3 – environ 2 601 km

En cas d'épisode neige / verglas, les interventions sur le réseau N3 sont entreprises uniquement quand les réseaux N1 et N2 ont retrouvé une condition minimale de conduite et que les prévisions météorologiques sont favorables.

En effet, un traitement sur le N3 ne peut être envisagé si cela met en péril les capacités d'interventions ultérieures sur les réseaux N1 et N2. Les équipes doivent systématiquement informer (via un appel téléphonique) le permanent VH de la fin des traitements du N1 et N2 avant d'engager une action sur le N3.

Si besoin, le permanent VH sollicitera la décision de la direction, du cadre d'astreinte, du sous-directeur des usagers ou du chef du service usagers pour valider l'intervention sur le N3.

Le réseau de niveau N3 étant étendu, il est hiérarchisé avec l'identification de 1 130 km de voies de « désenclavement », communément appelé le réseau N3d (cf. annexe 1). Ce réseau permet ainsi à chaque commune d'être reliée plus rapidement au réseau traité prioritairement (N1 et N2).

Dès que la situation le permet, c'est par ce réseau de désenclavement N3d, défini avec les communes concernées, que se prolonge l'action des équipes avant que celle-ci ne porte, le cas échéant, sur le reste du réseau. Afin d'améliorer le niveau de service rendu aux usagers, il est proposé aux communes de conventionner avec le Département, afin de coordonner les interventions sur ce réseau, par leur implication en cas de neige et un échange d'informations sur nos interventions réciproques (cf. chapitre II - C-2). Une incitation sous forme de mise à disposition de sel est prévue. Cette coopération s'étend aux Intercommunalités en charge du déneigement.

De plus, le Département a la possibilité de solliciter l'appui d'agriculteurs volontaires pour réaliser le déneigement des routes départementales de niveau N3.

d) Signalisation des dangers et fermeture momentanée des routes

Pour tout le réseau, l'ensemble des zones sensibles doit faire l'objet d'un recensement avant le début du service hivernal. Une signalisation de danger doit être mise en place (panneau A4 complété par un panonceau « Verglas Fréquent ») pendant toute la période hivernale.

Si les moyens mis à disposition ne permettent pas d'intervenir sur des axes devenus impraticables, il est préférable qu'ils soient fermés à la circulation par la mise en place de barrières et de panneaux KC1 « ROUTE BARRÉE ». Dans la mesure du possible, et conformément à l'article L. 2212-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le gestionnaire de la voie et le maire doivent se concerter pour mettre en place les dispositifs de fermeture et s'informer réciproquement de leur action (mise en place et réouverture).

e) Récapitulatif des niveaux de service

Niveaux	N1	N2	N3	TOTAL
Réseau départemental	› 1 074 km environ	› 748 km environ	› 2 601 km environ	› 4 423 km environ

f) Les circuits

Afin d'organiser le traitement des routes, assuré par les centres routiers et le parc, les réseaux de niveau N1 et N2 sont organisés en circuits détaillés dans les plans d'exploitation de la viabilité hivernale (PEVH). Les PEVH, élaborés par chaque agence routière départementale, décrivent les moyens et procédures mis en place pour assurer concrètement le service hivernal sur ces circuits.

2. Les contributions des communes ou intercommunalités

Les interventions décrites dans ce document sont celles que le Département est en mesure d'effectuer par ses propres moyens. Les situations rencontrées les hivers précédents ont conduit à vouloir mieux coordonner ces interventions avec celles des maires au titre de leur pouvoir de police municipale (article L. 2212-2 du CGCT), en particulier lors des situations exceptionnelles de neige.

C'est pourquoi, sur le réseau N3d, il est proposé aux communes qui le souhaitent, une convention pour une durée de 3 ans, renouvelable 1 fois pour la même durée par tacite reconduction, visant à coordonner les actions de chacun dans ces circonstances de façon à offrir le meilleur service possible aux seine-et-marnais.

Cette coopération s'étend aux Intercommunalités car elles peuvent être en charge du déneigement.

Au titre de ses pouvoirs de police, il appartient aussi aux maires, en contact direct avec les réalités locales, de compléter l'action du Département en cas d'impossibilité de sa part, par la signalisation des voies restant fermées à la circulation (cf. chapitre 2 - C - 1).

3. Les pratiques avec les départements limitrophes

Des conventions avec les Départements du Loiret, de l'Yonne et de la Marne permettent de définir les modalités d'intervention des services sur le réseau limitrophe.
Les conventions avec le Loiret et l'Yonne ont été conclues pour une durée de 5 ans, renouvelable 1 fois pour la même durée par reconduction tacite, à compter de décembre 2018 pour l'Yonne et de mars 2019 pour le Loiret. Elles arriveront respectivement à échéance en 2028 (Yonne) et 2029 (Le Loiret).
La convention avec la Marne a été renouvelée en 2025. Elle est conclue pour une durée de 1 an renouvelable jusqu'à 10 par reconduction tacite.

4. Contribution avec le monde agricole

Dans des situations exceptionnelles d'enneigement, il pourra être fait appel à des exploitants agricoles, dans le cadre de l'article 10 de la loi n° 99-574 du 09 juillet 1999 d'orientation agricole modifié par l'article 46 de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014.

Dans le cadre du partenariat entre la FDSEA et le Département de Seine-et-Marne, il est proposé aux agriculteurs volontaires, une convention pour une durée de 1 an, renouvelable 3 fois pour la même durée par tacite reconduction, visant à assurer des missions ponctuelles de déneigement des routes départementales (principalement le réseau N3) pour le compte du Département.

Afin que l'ensemble des agriculteurs volontaires soient équipés d'une lame de déneigement, le Département a mis en place un conventionnement spécifique avec mise à disposition d'une lame. Pour la VH 2026-2027, le partenariat implique a minima 57 agriculteurs volontaires.

Face à un phénomène neigeux, dès lors que les équipes de la direction des routes traitent le réseau N1 puis N2, les agriculteurs partenaires sont sollicités par la direction des routes pour intervenir sur les routes départementales N3 / N3d proches de leur exploitation en s'appuyant sur la carte détaillée préalablement transmise par le service aux usagers. Le Département se réserve le droit de modifier les routes départementales à déneiger en concertation avec l'agriculteur.

L'information relative à l'intervention des agriculteurs leur sera transmise par l'envoi de 2 SMS par le permanent VH (Le 1er SMS : pré-alerte ; le 2e SMS : demande d'intervention). Cette procédure est susceptible d'être allégée en cas de phénomène neigeux soudain.

Après chaque intervention, l'agriculteur transmettra, via le formulaire officiel, l'état du réseau routier sur lequel il est intervenu pour indemnisation et traçabilité. Ce formulaire sera à adresser par mail (salle.operationnelle@departement77.fr) et copie à nelly.renaudin@departement77.fr et julien.dufour@departement77.fr ou courrier (Conseil départemental, Direction des routes, 15 place de la porte de Paris, service aux usagers, 77000 Melun). En cas d'urgence pendant le traitement, l'agriculteur pourra se rapprocher du permanent VH : 01 64 10 61 10.

Aucune obligation d'astreinte de l'agriculteur n'est mise en place.

Chapitre 3 : organisation de la viabilité hivernale

L'organisation décrite ci-après s'applique pendant la durée de la saison hivernale, de mi-novembre à mi-mars, éventuellement avancée ou prolongée si les conditions météorologiques l'exigent. L'organisation de la viabilité hivernale est basée sur la liste des actions à réaliser et l'identification des acteurs chargés de leur réalisation.

A. ACTIONS À ASSURER

Les actions à réaliser sont :

- astreintes et permanences ;
- suivi de la météorologie et surveillance de l'état des routes ;
- déclenchement de l'alerte ;
- coordination, centralisation des informations et diffusion interne ;
- interventions, suivis et comptes rendus ;
- information des usagers, des élus, du cadre d'autorité, de la Préfecture ;
- information de l'agent d'astreinte de la direction des transports ;
- approvisionnement en fondants, entretien, maintenance ;
- contacts avec les autorités administratives, les services extérieurs, la presse ;
- présence en cellule de crise à la Préfecture ;
- mobilisation des moyens supplémentaires extérieurs.

Pour mémoire, les véhicules de service pendant les astreintes VH ne peuvent être utilisés que, par ordre de priorité, pour des activités liées à la VH, aux accidents ou aux autres activités de service.

B. ORGANISATION EN SITUATION HIVERNALE CLASSIQUE

Durant ces quatre mois de saison hivernale, les acteurs opérationnels sont :



* L'organisation repose également sur d'autres acteurs qui assurent un rôle de pilotage, de coordination ou d'établissement de bilan des actions lors de la viabilité hivernale. Leurs actions sont détaillées dans le paragraphe « autres intervenants ».

C. LES ACTEURS

1. Les permanents VH

Profil

Agents de catégorie B technique, ils reçoivent une formation spécifique pour cette mission.

Les permanents peuvent se faire assister par :

- le gardien : de 18 h à 8 h en semaine et 24 h/24 le week-end et les jours fériés ;
- la sous-direction des usagers et de la sécurité (SDUS) de 8 h à 18 h les jours ouvrés.

Organisation de travail

En semaine :

- de 8 h à 20 h : un permanent est mobilisable ;
- de 20 h à 8 h : les deux permanents sont mobilisables.

Le week-end et les jours fériés :

- du vendredi 20 h jusqu'au lundi 8 h par période de 12 heures : les deux permanents sont mobilisables.

La SDUS tient à jour le planning d'astreinte des permanents. Celui-ci est établi **avant** la période hivernale. Lors de la relève entre deux permanents, une transmission par main courante et éventuellement orale est réalisée. Les actions et les décisions de la direction des routes sont centralisées et consultables en interne dans l'application "Infos Usagers". En situation exceptionnelle, la présence du (des) permanent(s) en salle opérationnelle est continue.

Les conditions de dérogation aux garanties minimales en matière de temps de repos sont détaillées et expliquées dans la fiche spécifique (cf. chapitre 5).

Ses missions

→ Le suivi météorologique

Pendant toute la période hivernale, le permanent est responsable du suivi de la météorologie et de l'établissement des prévisions.

Le ou les permanent(s) assurant l'astreinte 8 h - 20 h, après coordination éventuelle avec le(s) permanent(s) assurant l'astreinte 20 h - 8 h, est ou sont chargé(s) d'assurer l'information concernant les risques d'intervention pour la période nocturne suivante.

Pour cela, les permanents sont chargés d'enregistrer chaque jour (en semaine, le week-end et les jours fériés), avant 17 h, un message sur le serveur vocal (0 800 077 001), destiné à l'usage interne et au grand public.
Par ailleurs, le permanent VH saisit, via l'application "Infos Usagers", le bulletin météo qui est consultable par le grand public sur le site internet du Département. Ce bulletin accompagne également la fiche d'activation / non activation des permanents de nuit transmise en parallèle par mail.

Ce message vocal, ou la fiche d'activation doit être obligatoirement consulté par les responsables d'intervention, les patrouilleurs, les chefs de service exploitation, le chef de parc et les chefs d'agences routières départementales.

Si les conditions météorologiques sont favorables et qu'il n'y a donc aucune nécessité d'intervention pour la période nocturne qui suit, **et après enregistrement du message**, le permanent reste en astreinte.

Dans les cas d'incertitude, le message doit contenir l'heure à laquelle le permanent s'active et se rend en salle opérationnelle pour assurer un suivi précis des données météorologiques et des conditions de conduite en ayant, le cas échéant, donné des consignes de patrouillage (cf. patrouilleur p. 19).

S'il estime nécessaire la mobilisation des équipes de renfort, il en informe le sous-directeur des usagers et de la sécurité, le chef du SU ou le cadre d'astreinte qui prendra la décision de leur mise en astreinte.

→ Décision d'intervention

Après analyse des informations météorologiques provenant des patrouilleurs, des stations météorologiques routières, de nos partenariats ou de divers services extérieurs (direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) et son PC zonal, départements limitrophes, etc.), le permanent alerte le RI du début d'une situation hivernale en précisant le phénomène attendu. **La décision d'intervention est du ressort du RI.**

En effet, en traitement curatif, par exemple, le RI peut disposer d'informations locales beaucoup plus précises que celles fournies par le prestataire météorologique ou les stations météorologiques routières.

→ Coordination, centralisation, diffusion interne

Le permanent assure la coordination du service hivernal, la centralisation des informations et leur diffusion externe auprès des gestionnaires de voirie : direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) et son PC zonal, départements limitrophes… et diffusion interne : chefs d'agences routières départementales, chefs de service exploitation, responsables d'intervention, chef de parc départemental et cadre d'astreinte.

En cas de possible interdiction des transports scolaires, il transmet l'information et peut demander la mobilisation de l'agent d'astreinte de la direction des transports.

→ Interventions en cas d'incident ou d'accident

En cas de demande d'intervention sur accident ou incident, **la priorité est donnée à la viabilité hivernale.**

Si le permanent est activé, le responsable d'intervention le consulte pour évaluer les probabilités d'intervention dans le cadre du service hivernal. En cas de nécessité, le permanent peut consulter le cadre d'astreinte en dehors des heures ouvrées. Celui-ci décidera éventuellement de déroger à la règle « priorité au service hivernal ».

→ Contacts avec la presse

Le permanent orientera vers le cadre d'astreinte en cas de sollicitation par la presse pour des réponses factuelles sur l'état du réseau.

En cas de crise ou pour des questions d'ordre plus général sur l'organisation du service hivernal, le permanent transmettra les demandes au sous-directeur des usagers et de la sécurité ou au chef du SU qui assurera la prise en charge de la demande par le directeur des routes, en liaison avec la direction de la communication.

→ Crise

Lorsque les conditions météorologiques se dégradent et que l'action classique des équipes doit être adaptée (concentration des moyens sur le réseau N1, mise en astreinte ou activation des équipes de renfort, affectation des équipes de renfort sur les circuits le nécessitant, mise en œuvre du désenclavement...), le permanent doit alerter le sous-directeur des usagers et de la sécurité, le chef du SU ou le cadre d'astreinte qui décidera de l'organisation à mettre en place avec notamment la mobilisation de moyens supplémentaires extérieurs (monde agricole ou travaux publics).

→ Plan neige et verglas d'Île-de-France (PNVIF)

En cas d'activation des niveaux 2 ou 3 du plan par le Préfet de police de Paris en charge de la zone de défense, le rôle du permanent est décrit en annexe 3.

2. Le patrouilleur VH

Profil

Le patrouilleur est un agent de catégorie B technique, un agent de maîtrise, ou un agent de catégorie C technique. Il reçoit une formation spécifique à cette fonction.

Organisation de travail

Il est affecté à un circuit pour une semaine, du lundi matin à 8 h au lundi suivant à 8 h. La liste d'astreinte des patrouilleurs est dressée sous la responsabilité des chefs d'agence routière départementale qui la transmettent à la SDUS. Le service aux usagers assure la diffusion hebdomadaire du planning VH reprenant les noms des responsables des équipes de jour, des équipes d'astreinte, des patrouilleurs, du cadre d'astreinte (DR) et du cadre d'autorité.

Missions

Dès le début d'une situation hivernale, le permanent peut demander au patrouilleur de démarrer son circuit. Pour ce faire, un appareil embarqué permet une remontée d'information en continu et en temps réel aux permanents (température air et chaussée, humidité). Le long de son parcours, il réalise les mesures ponctuelles nécessaires aux endroits prédéfinis sur le circuit. Le patrouilleur assiste également le permanent par téléphone en l'informant des conditions de circulation et météorologiques qu'il observe sur le terrain.

Le permanent peut demander au patrouilleur de s'écarter de son parcours initial afin, par exemple, de relever les conditions de circulation sur d'autres itinéraires. L'outil doté d'une géolocalisation permet de suivre et d'assister le patrouilleur (incident technique, problème d'orientation).

Le patrouilleur doit consulter **quotidiennement** le message vocal, ou la fiche d'activation, enregistré par le permanent.

Les conditions de dérogation aux garanties minimales en matière de temps de repos sont détaillées et expliquées dans la fiche spécifique (cf. chapitre 5).

De retour au centre routier, et après repos, le patrouilleur transmet la main-courante de ses mesures et observations à la SDUS (salle.operationnelle@departement77.fr).

3. Le responsable d'intervention (RI)

Profil

Le RI est un agent de catégorie B technique, agent de maîtrise, agent de maîtrise principal ou chef d'équipe du parc. Il reçoit une formation spécifique à cette fonction.

Missions

Le RI doit consulter quotidiennement le message enregistré par le permanent sur le serveur vocal.

Dès lors qu'il est alerté par le permanent, du début d'une situation hivernale, le RI, en fonction des informations locales qu'il détient, décide d'intervenir ou de ne pas intervenir. Deux possibilités s'offrent à lui :

- le RI décide de ne pas intervenir ou de différer son intervention : il en informe formellement le permanent ;
- le RI décide d'intervenir : il active les équipes d'intervention.

Il définit le type de traitement à mettre en œuvre.

Il assure le suivi de l'intervention, informe le permanent de son déroulement et des conditions de conduite ainsi que des problèmes particuliers rencontrés par les équipes d'intervention.

Le RI adresse la synthèse des interventions à son responsable hiérarchique et au permanent.

Le RI est responsable des équipes mises en place, de l'utilisation des matériaux et des matériels.

Il veille au respect des temps de travail des agents.

Intervention sur accident pendant la période hivernale

Le principe de priorité donnée à la viabilité hivernale est appliqué comme suit :

- Pour toute demande d'intervention sur accident, le RI prend en considération les risques à court terme en matière d'intervention hivernale possible. Pour cela il vérifie l'activation ou non du permanent :
  - le permanent n'est pas activé : il peut intervenir sur l'accident ;
  - le permanent est activé : la décision d'intervention sur l'accident est prise en concertation avec celui-ci et ce en fonction de l'imminence de l'intervention VH.

Les conditions de dérogation aux garanties minimales en matière de temps de repos sont détaillées et expliquées dans la fiche spécifique (cf. chapitre 5).

4. Les équipes d'intervention

Profil

Les équipes d'intervention sont composées d'adjoints techniques et d'agents du parc. Ils reçoivent une formation spécifique à cette fonction ou ont déjà une expérience de ce poste.

Une équipe est composée de deux agents :

- un chauffeur ;
- un aide.

Les agents concernés par la conduite d'engins spécifiques à la VH (camions, chargeurs) sont titulaires des permis de conduire correspondants.

Missions

Les agents des équipes d'intervention sont responsables de l'entretien courant et de la maintenance des matériels qui leur sont confiés.

Ils sont responsables de la bonne application des directives de traitement données par le responsable d'intervention et rapportent à celui-ci les problèmes particuliers rencontrés sur le terrain.

Ils l'informent du déroulement de l'intervention, de la fin de celle-ci, et des conditions de conduite sur le réseau.

Ils prennent également en charge, les interventions sur incidents/accidents avec priorité à la viabilité hivernale.

Au cours des interventions, les équipes doivent pouvoir bénéficier d'un temps de pause minimum correspondant à ¼ d'heure pour 2 heures de travail, à la fin du circuit si celui-ci dure plus de 2 heures.

La liste d'astreinte des équipes d'intervention est établie par le chef du service exploitation et gérée par les responsables d'intervention.

Les conditions de dérogation aux garanties minimales en matière de temps de repos sont détaillées et expliquées dans la fiche spécifique (cf. chapitre 5).

5. Les équipes de renfort

Profil

Sur décision du sous-directeur des usagers et de la sécurité, du chef du SU, ou du cadre d'astreinte de la DR, des équipes de renfort peuvent être mobilisées (cf. chapitre 3 - C - 6) selon les conditions météorologiques annoncées.

La consigne pour constitution d'équipes de renfort le week-end est transmise avant le jeudi midi, au regard du suivi météorologique réalisé par le SU et les permanents VH qui alertent si besoin la direction d'un risque de phénomène sévère le week-end. Toutefois, le caractère évolutif de la météo ne permet pas toujours d'anticiper autant la survenue de phénomènes hivernaux majeurs. Il est fixé un 2nd délai de recours pour activer l'équipe de renfort avant vendredi midi (mobilisation potentiellement plus difficile), dans le cas où cela n'aurait pas été possible de le faire avant jeudi midi.

Organisation de travail

<u>En semaine, nuit et jour</u>

- Les équipes de renfort sont mobilisées pour soutenir les équipes traitant en priorité le réseau N1 ou N2.

<u>Le week-end, de jour</u>

- Pour assurer la continuité du service sur les réseaux N1 et N2 si possible.

Missions

Le sous-directeur des usagers et de la sécurité, le chef du SU ou le cadre d'astreinte de la DR décide de l'intervention des équipes de renfort en soutien aux équipes de jour, y compris les week-ends et les jours fériés.

Cependant, les interventions **de nuit** sur le N3d, en semaine ou le week-end ne peuvent être qu'exceptionnelles (accident, urgence médicale…).

6. Les autres intervenants

Toutes les informations à destination des médias ou des élus départementaux seront diffusées en concertation avec la direction de la communication du Département ou le cadre d'autorité.

Le directeur des routes

Il pilote l'élaboration et la mise en œuvre de l'organisation de la viabilité hivernale.

Il fixe les dates de début et de fin de la période dite de « viabilité hivernale » (VH).

Il se rapproche de la SDUS, des ARD et du parc en amont des épisodes hivernaux afin de prendre les décisions concernant les consignes de traitement et la stratégie de mobilisation des équipes et matériels, et les relayer rapidement.

Le sous-directeur des usagers et de la sécurité

Il est chargé d'organiser la période de « VH ». Il procède au recensement des listes d'astreintes pour la durée de la période hivernale.

Lors d'un phénomène hivernal en dehors de la période de « VH », il met en place une organisation adaptée. Il est également le lien direct avec les autorités administratives.

En période hivernale, le sous-directeur des usagers et de la sécurité ou le chef du service aux usagers (SU) :

- juge de déroger à la « priorité au service hivernal » en cas d'accident ;
- décide de l'activation de moyens supplémentaires (équipes de renfort) et de faire appel si besoin à des moyens extérieurs ;
- assure les contacts avec les autorités administratives en liaison avec le permanent ;
- pilote et constitue la cellule de coordination du service hivernal (CCSH-cf. chapitre 4) ;
- participe si besoin au centre opérationnel départemental à la préfecture en cas de situation hivernale exceptionnelle ;
- assure l'information aux usagers via les outils mis à sa disposition : internet, newsletters, etc ;
- assure la diffusion d'information via le bandeau dédié sur le site internet du Département.

En fin de période hivernale, la SDUS est chargée de la réalisation du bilan de la VH.

Le cadre d'astreinte

Référent de la direction des routes, il assure le rôle du sous-directeur des usagers et de la sécurité ou du chef du SU :

- en dehors des périodes ouvrées ;
- en cas d'empêchement du sous-directeur des usagers et de la sécurité ou du chef du SU pendant les périodes ouvrées.

En outre, lors de situation exceptionnelle, il peut mobiliser et constituer la CCSH (cf. chapitre 4) ou bien en assumer les missions en lien avec le permanent.

Le chef d'agence routière départementale et le chef de service exploitation

Au sein de chaque ARD, ils fonctionnent en coordination afin d'assurer la capacité de leurs équipes à intervenir suivant les consignes de traitement définies par la direction. À ce titre, ils :

- établissent les listes d'astreinte des agents à mobiliser (responsables d'intervention, patrouilleurs, équipes d'intervention et de réserve) en veillant aux moyens affectés entre les différents centres ;
- veillent au bon état de fonctionnement du matériel mis à sa disposition ;
- contribuent à une coordination optimale des moyens en cas de situation exceptionnelle ;
- assurent le suivi du temps de travail des agents et du stock de fondants ;
- assurent de façon générale l'échange d'informations avec les élus locaux en concertation avec le service de la communication ;
- sont associés aux décisions de traitement et d'intervention en participant aux points d'étapes en situation de crise et pré-crise avec la direction et le parc.

Le chef de parc départemental

Il est responsable de l'approvisionnement en fondants routiers des centres routiers. Il veille au bon état de fonctionnement des matériels dédié à la viabilité hivernale qu'il met à disposition des agences, assortis de leurs préconisations de maintenance. Il s'assure de disposer de matériel de remplacement en cas de défaillance de celui affecté aux divers centres routiers. À la fin de la période hivernale, le chef de parc réintègre le matériel dans ses locaux pour en assurer l'entretien ou le renouvellement. Il assure la mise en œuvre des moyens nécessaires au traitement des circuits dont il a la charge.

La sous-direction des usagers et de la sécurité

La SDUS est chargée de l'élaboration du DOVH. A la fin de la période hivernale, elle réalise le bilan.

En période hivernale, la SDUS est chargée :

- de contrôler le bon fonctionnement de l'application "Infos Usagers" en lien avec la DSIN ;
- de l'organisation de la veille téléphonique 24 h/24 ;
- de la maintenance de la salle opérationnelle et de ses équipements ;
- de la mise à disposition de systèmes d'alerte en état de fonctionnement notamment pour les données météorologiques ;
- du suivi et de la mise à jour des différents tableaux d'astreinte et de permanence ;
- d'assister, le cas échéant, le permanent activé pendant la journée ;
- de la mise en place de comptes rendus et de suivis journaliers contribuant à l'établissement du bilan.

La permanence téléphonique

En semaine de 18 h à 8 h, les week-ends et jours fériés, la permanence téléphonique est joignable via un numéro unique du Département **01 64 10 61 10** (numéros de portables : **n° 1 - 06 77 43 43 74, n° 2 - 06 37 02 05 65** en cas de défaillance de la ligne fixe) et assurée par le gardien. En cas de défaillance du numéro usuel (01 64 10 61 10) de la permanence téléphonique, une ligne de secours indépendante est activée (01 64 10 31 86).

Entre 8 h et 18 h les jours ouvrés, cette permanence est assurée par les agents de la DR, situés 15, place Porte de Paris à Melun.

Le rôle du gardien, ou des agents assurant la permanence téléphonique, est de filtrer les appels et les transmettre au permanent lorsqu'il est activé et que la demande concerne le service hivernal.

Entre 18 h et 8 h, le gardien assistera, dans la mesure du possible, le permanent dans ses tâches de collecte et de diffusion d'information.

Réception des appels des alertes météorologiques routières :

Dans ce cas, le gardien ou les agents de la DR, situés sur le site 15, place Porte de Paris à Melun, doivent alerter le permanent d'astreinte si celui-ci n'est pas activé.

Chapitre 4 : situation exceptionnelle - crise

Lorsque les conditions météorologiques s'aggravent et que les conditions de circulation se dégradent, le permanent informe, selon l'heure, le sous-directeur des usagers et de la sécurité (SDUS) ou le cadre d'astreinte de la DR.

Le sous-directeur des usagers et de la sécurité, le chef du SU ou le cadre d'astreinte de la DR décide de la concentration des moyens (personnels, véhicules) sur le réseau prioritaire N1. Ils décident également de la mobilisation (si besoin) des équipes de renfort en fonction des informations que lui communique le permanent, et des moyens supplémentaires extérieurs prévus avec le monde agricole ou les entreprises de travaux publics.

En cas d'activation d'un centre opérationnel départemental (COD) à la préfecture, la présence du sous-directeur des usagers et de la sécurité, du chef du SU, d'un cadre de la DR ou d'un représentant du service aux usagers peut être demandée. En dehors des heures et jours ouvrés, c'est le cadre d'astreinte de la DR qui organise cette participation.

Cellule de coordination du service hivernal (CCSH)

Le sous-directeur des usagers et de la sécurité ou le chef du SU ou le cadre d'astreinte de la DR est responsable de la constitution et de la mobilisation d'une cellule de coordination du service hivernal (CCSH) d'après les informations transmises par le permanent. Dès lors le sous-directeur des usagers et de la sécurité ou le chef du SU ou le cadre d'astreinte en prend la direction et en assume les décisions. Il doit également s'assurer du bon fonctionnement de la cellule dans la durée (roulements).

Missions de la cellule en situation de crise

La cellule, avec le permanent, prend en charge les missions suivantes :

- suivi des phénomènes météorologiques et annonce des changements de situation hivernale ;
- suivi de l'état des routes sur l'ensemble du département ;
- définition d'itinéraires prioritaires ;
- organisation des moyens humains pour assurer, si besoin est, une action continue ou du moins pérenne de nos services sur les itinéraires identifiés comme prioritaires ;
- décision d'intervention en liaison avec les responsables d'intervention ;
- coordination, centralisation et diffusion interne des informations ;
- coordination avec les maires pour les fermetures ou les interventions sur le réseau de désenclavement (N3d) ;
- information des usagers et des médias ;
- contact avec les autorités administratives ;
- appel éventuel, via les ARD, à des moyens d'intervention extérieurs ;
- information des entreprises ;
- alertes les gestionnaires des transports scolaires ou poids-lourds en cas de restrictions de circulation ;
- coordination avec le monde agricole pour interventions spécifiques ;
- coordination avec la permanence transports scolaires ;
- mise en œuvre des interventions spécifiques liées aux accès à des sites sensibles définis en accord avec la Préfecture ;

- transmission de points de situation réguliers par les permanents VH et les représentants de la DR en COD Préfecture à la direction, au cadre d'astreinte, au sous-directeur des usagers et de la sécurité et au chef du SU (fréquence adaptée aux phénomènes et au fonctionnement du COD en Préfecture).

Barrières de dégel

Lors d'une période de froid intense et continu, le gel atteint les couches de chaussée progressivement du haut vers le bas. Le corps de la chaussée ainsi gelé devient une véritable dalle indéformable.

Lors du dégel, la glace contenue dans les matériaux du corps de chaussée se transforme en eau, fragilisant considérablement la portance de la chaussée qui n'a plus la capacité de résister aux contraintes de la circulation des poids lourds.

Pendant la période nécessaire à l'évaluation de ce surplus d'eau, la pose de barrières de dégel pour certaines routes est indispensable pour limiter la circulation des véhicules lourds.

- Qu'est-ce qu'une barrière de dégel ?

  C'est une mesure de restriction de la circulation des véhicules lourds applicable à certaines routes lors des périodes de dégel afin de préserver la structure de la chaussée.

  Elle prend la forme d'une limitation de tonnage variable selon la qualité des structures de chaussées.

  Un arrêté du Président du Département de Seine-et-Marne en date du 18 décembre 2023 (arrêté 2023-0318) détermine, en fonction des conditions climatiques, le réseau départemental à protéger par la pose de barrières de dégel.

  Lorsqu'il est décidé de protéger une route, un arrêté temporaire d'activation de barrières de dégel est pris pour la période concernée et un dispositif de communication dédié est activé :
  Ligne téléphonique : **01 64 10 61 65** - adresse mail : **degel@departement77.fr**.

Chapitre 5 : temps de repos

Les garanties en matière de temps de repos sont fondées sur les textes s'appliquant dans ces cas spécifiques et autorisant des dérogations aux temps de repos habituels, à savoir :

- **décret n° 2007-22 du 5 janvier 2007** permettant de déroger aux garanties minimales de durée du travail et de repos, dans les conditions prévues au décret 2002-259 du 22 février 2002 en cas d'interventions aléatoires ou d'action renforcée.

Une intervention aléatoire est une action destinée à répondre à un événement incertain ou imprévisible survenant de façon soudaine, qui requiert une action immédiatement nécessaire pour assurer la continuité du service, ou la protection des personnes et des biens. Les interventions aléatoires donnent lieu à des dérogations particulières supplémentaires aux garanties minimales.

Les éléments ci-dessous sont un extrait de l'annexe au règlement intérieur du Département de Seine-et-Marne (mis à jour le 20/10/2022 -CT- et adopté en assemblée départementale le 15/12/2022) portant sur les cycles de travail spécifiques de la filière exploitation et du parc de la direction des routes.

Repos quotidien de sécurité

Deux dispositions complémentaires s'appliquent au niveau national et concernent :

- les interventions de nuit, entre 22 h et 7 h ;
- la durée minimale de repos continu.

Par mesure de simplification de gestion et afin d'assurer, en toutes circonstances, le respect de ces garanties aux agents, les mesures proposées dans ce document sont plus favorables que celles prévues dans le décret :

- Aucune mesure particulière de récupération n'est prévue pour les agents assurant la tranche horaire habituelle, ceux-ci bénéficiant de plus de 11 heures de repos quotidien consécutif, la nuit.
- Pour les interventions de semaine, mise en œuvre d'un repos de sécurité de 11 heures si l'une des conditions suivantes est remplie :
  - la durée des interventions dans une même période, comprise entre 22 h et 7 h, est supérieure ou égale à 4 heures ;
  - une intervention sur tout ou partie du créneau entre 23 h et 2 h, ne permettant pas la garantie de 9 heures de repos continu entre 17 h et 8 h ;
  - plusieurs sorties, quelles qu'en soient les durées, ne permettant pas non plus cette dernière garantie d'un repos quotidien continu de 9 heures.
- Pour les interventions de week-end, mise en œuvre d'un repos de sécurité de 11 heures si l'une des conditions suivantes est remplie :
  - la durée des interventions dans une même période, comprise entre 22 h et 7 h, est supérieure ou égale à 4 heures et si l'agent n'a pas bénéficié d'un repos quotidien continu de 11 heures ;
  - plusieurs sorties, quelles qu'en soient les durées, ne permettant pas la garantie d'un repos quotidien continu de 9 heures.

Si l'application de ces 11 heures de repos conduit à réduire à moins de 2 heures une demi-journée de travail, cette demi-journée ne sera pas travaillée.

Le repos de sécurité de 11 heures pourra être réduit en cas de demande de sortie au début de la période d'astreinte suivante (soit par exemple pour une sortie à 17 h après un repos de sécurité pris entre 8 h et 17 h et consécutif à une sortie au cours de la nuit précédente).

Ce cas très rare s'inscrit dans le cadre des dérogations pour actions renforcée avec un temps de repos récupérateur accordé de 7 heures au minimum.

En cas de sortie unique débutant entre 2 h et 5 h, on constate que, à la fin de l'intervention aléatoire, les agents ont bien eu un repos quotidien continu (entre 17 h et 2 h) de plus de 9 heures. Toutefois, au vu de la durée de l'intervention complétée par le travail habituel du matin, un repos de sécurité est accordé pendant l'après-midi qui suit (à prendre à partir de midi).

Repos hebdomadaire de sécurité

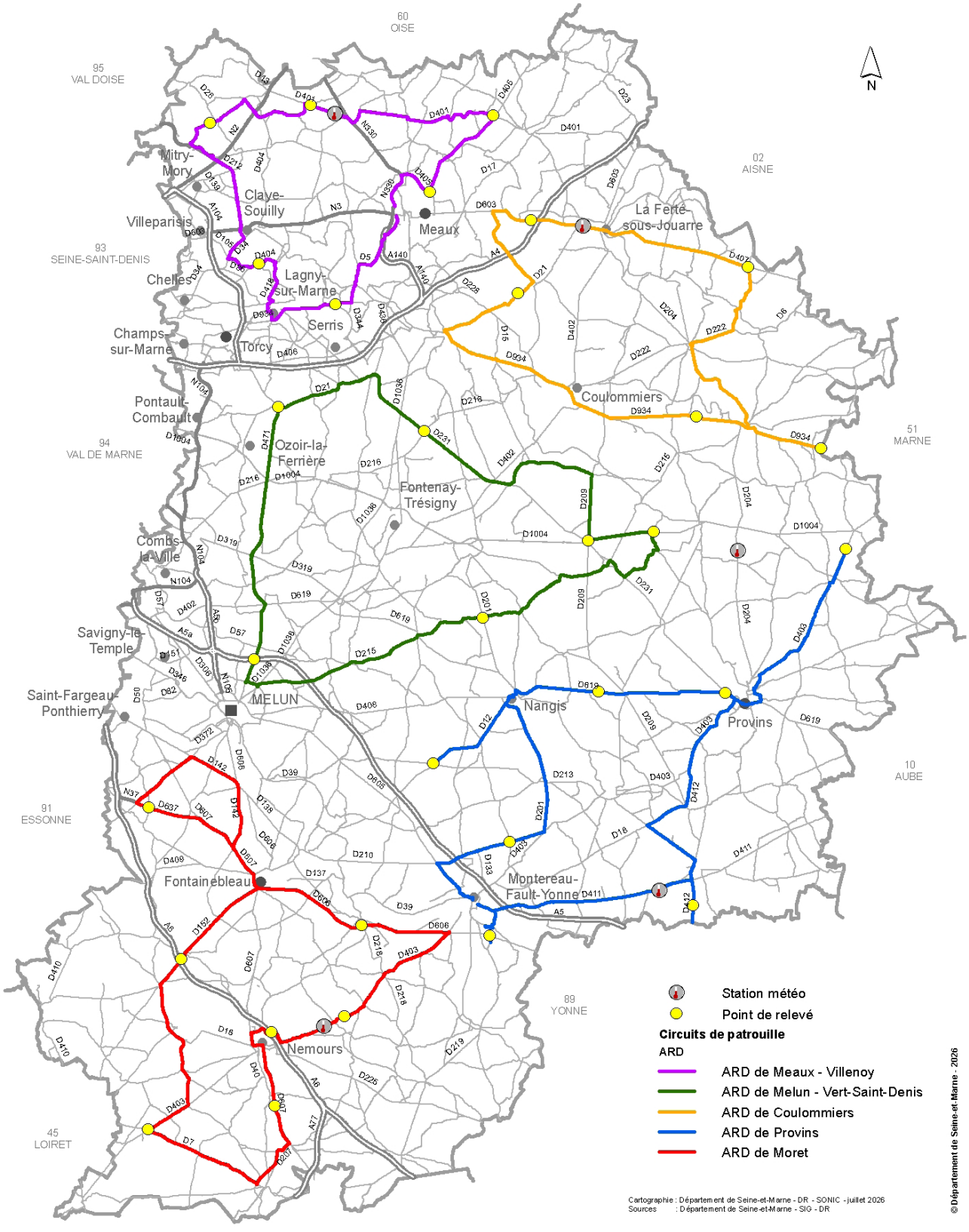
En cas d'une ou plusieurs sorties successives pendant le week-end ne permettant pas de dégager au moins 24 heures consécutives de repos au cours de la semaine, un repos de sécurité sera accordé pendant autant de demi-journées que nécessaire le lundi et éventuellement le mardi de manière à obtenir au moins 35 heures consécutives de repos après la dernière sortie.

ANNEXE 1 – Carte des niveaux de service et réseau de désenclavement prioritaire (N3d)

VIABILITE HIVERNALE

Hiver 2026 - 2027

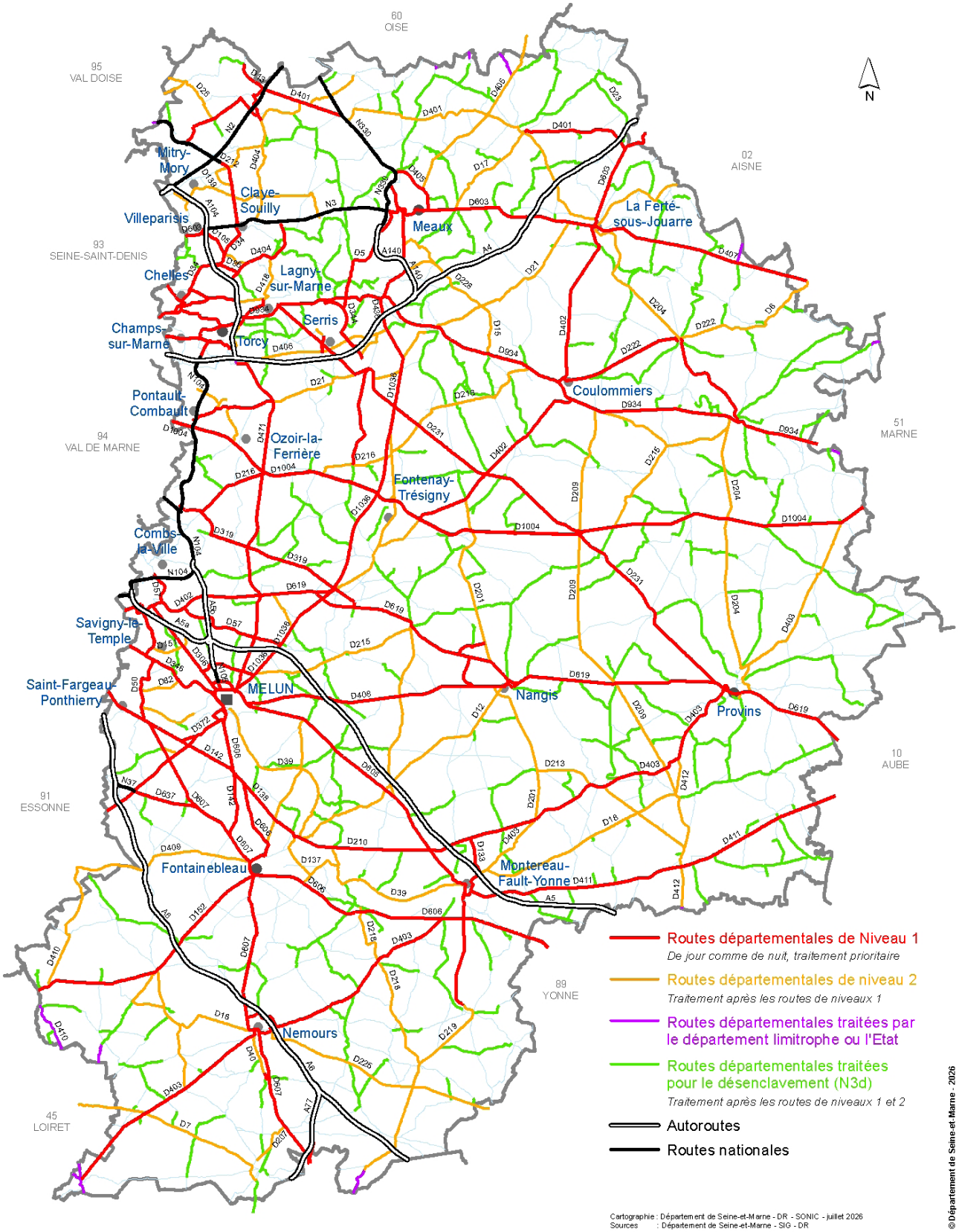
Circuits de patrouille et points de relevé



VIABILITE HIVERNALE

Hiver 2026 - 2027

Niveaux de service et réseau de désenclavement prioritaire (N3d)



© Département de Seine-et-Marne - 2026

Annexe 3 – Plan neige et verglas de la région Île-de-France (PNVIF)

Le plan neige et verglas de la région Île-de-France est un document réalisé à l'initiative du préfet de Police de Paris (Préfet en charge de la zone de défense et de sécurité de Paris) et qui a pour objectif :

- de prévenir les conséquences d'un épisode de neige ou de verglas sur les principaux axes d'Île-de-France ;
- d'éviter le blocage en pleine voie de nombreux usagers en maîtrisant la gestion du trafic poids-lourds ;
- de coordonner, en appui des préfets de département de la zone de défense, l'assistance et le secours aux usagers qui seraient bloqués.

D'un point de vue organisationnel, le plan fonctionne de la façon suivante :

- **Niveau 1 du plan : « Veille du groupe de vigilance »** (du 15 novembre au 15 mars)

Ce niveau correspond à la mise en place du groupe de vigilance, comprenant le Service Exploitation de la DIRIF et Météo France. Le niveau 1 n'engage pas le Département.

- **Niveau 2 du plan : « Veille renforcée »**

Le niveau 2 est activé sur proposition du groupe de vigilance après diagnostic de la situation, lorsqu'un des départements d'Île-de-France est en « vigilance jaune » sur les cartes de météo France, ou à la demande d'un gestionnaire de voirie.

Le groupe de vigilance informe alors les gestionnaires de voirie du passage au niveau 2 du plan.

Au niveau du Département de Seine-et-Marne :

- si le permanent est activé, il est informé, en salle opérationnelle, par téléphone ou messagerie électronique du passage au niveau 2 du PNVIF ;
- si le permanent n'est pas activé, le gardien ou l'agent de la SDUS qui réceptionnera l'appel ou le message électronique du groupe de vigilance contactera le permanent pour l'avertir de la situation.

Les obligations qui en découlent :

- bien qu'aucune route du réseau départemental ne fasse partie du réseau principal francilien, dès que le niveau 2 du PNVIF est activé, le permanent doit effectuer un diagnostic météorologique local. Il prendra ensuite la décision de s'activer ou non.
  Il devra, dans tous les cas, modifier le message du répondeur pour informer de l'activation du niveau 2 et de la décision qu'il aura prise ;
- si le niveau 2 du PNVIF est activé et si le permanent est également activé, le permanent informe la DIRIF et le PC zonal (par écrit ou oralement) des interventions et de leurs synthèses.

> ***L'ACTIVATION DU NIVEAU 2 DU PNVIF N'ENTRAÎNE DONC PAS L'ACTIVATION SYSTÉMATIQUE DU PERMANENT.***

- **Niveau 3 du plan : « Activation du PC zonal de circulation »**

Le permanent est activé en salle opérationnelle tant que le niveau 3 du PNVIF n'est pas levé.

Si besoin, le sous-directeur des usagers et de la sécurité, le chef du service SU ou le cadre d'astreinte de la DR décide d'activer une « cellule de crise » (cf. C4).

seine &marne
LE DÉPARTEMENT

Département de Seine-et-Marne
Hôtel du Département
CS 50377
77010 Melun cedex
01 64 14 77 77

seine-et-marne.fr

POUR SIGNALER UNE DIFFICULTÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL :

WWW.SEINE-ET-MARNE.FR/NOUS CONTACTER