Dossier d'Organisation de la **Viabilité Hivernale 2019-2020**

Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Systèmes d'Information

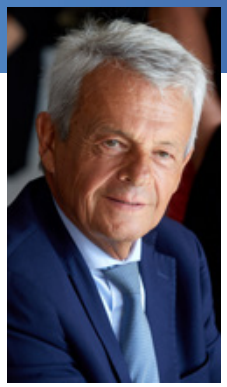
DOVH 2019-2020

Carte « Yonne Routes » des conditions de circulation hivernales disponible sur www.yonne.fr

l'Yonne
CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Yonne ROUTES

BCS



L'ÉDITO DU **PRÉSIDENT**

Comme chaque année à pareille époque, le Conseil Départemental de l'Yonne met en œuvre son dispositif de Viabilité Hivernale, afin d'assurer aux usagers, les meilleures conditions de circulation.

Ce dispositif, qui débutera le 22 novembre prochain, organise l'ensemble des actions de surveillance, de prévention et de traitement des phénomènes hivernaux.

Il restera actif jusqu'au 13 mars 2020.

La réussite de ce dispositif tient avant tout, aux agents du Conseil Départemental (une centaine), qui assureront les astreintes tout au long de cette période.

Je tiens déjà à les remercier pour la disponibilité, la réactivité et le professionnalisme dont ils feront preuve encore cette année.

Car les enjeux de cette viabilité sont nombreux et importants, la sécurité des icaunais, sur nos routes, en premier lieu, comme la continuité de l'activité économique et des échanges entre territoires, y compris hors de l'Yonne.

Ainsi, et dans une dynamique de cohérence avec les services de secours, de la préfecture, de la Région, qui par ailleurs, organise une partie non négligeable des transports dans nos campagnes ; nos voisins de l'Aube, du Loiret, de la Nièvre, de la Seine-et-Marne et de la Côte-d'Or, assureront, eux aussi, une continuité de la circulation au-delà de nos frontières administratives.

Enfin, la sécurité routière est l'affaire de tous, nous ne le répéterons jamais assez. Je demande à chacune et chacun de redoubler de vigilance lors des épisodes hivernaux et à ne pas hésiter à consulter ce « Document d'Organisation de la Viabilité Hivernale » (DOVH), présentant l'ensemble des moyens prévus pour la saison 2019-2020, ainsi que la carte des conditions de circulation sur le site yonne.fr

Entretenons l'esprit de citoyenneté et de solidarité sur nos routes…

Bonne lecture à toutes et à tous.

Patrick Gendraud
Président
du Conseil Départemental

SOMMAIRE

> **Édito du Président** 2

> **1 • Quelques définitions** 4

> **2 • Délais de retour aux conditions de circulation** 5
- Les différentes situations de viabilité hivernale

> **3 • Conditions de circulation** 6

> **4 • Indicateurs de qualité** 7
- Durée de retour à la condition de référence

> **5 • Niveaux de service** 8

> **6 • Récapitulatif des objectifs de qualité** 10

> **7 • Rôle des acteurs au Conseil Départemental** 11

> **8 • Cellules de crise** 12
- En Préfecture
- Au sein du Conseil Départemental

> **9 • Organisation des astreintes** 13

> **10 • Surveillance du réseau routier départemental** 15
- La démarche des CTID
- Les moyens techniques : la météo
- L'alerte

> **11 • Interventions** 17
- Organisation des CTID

> **12 • Information aux usagers et partenaires** 18
- Diffusion de l'information
- Mise en ligne des conditions de circulation
- Consultation des conditions de circulation hivernale
- Service des Transports scolaires

> **13 • Retour sur la viabilité hivernale 2018-2019** 20

1 • QUELQUES **DÉFINITIONS**

La gestion des conditions de circulation lors d'épisodes hivernaux fait partie des missions du Conseil Départemental sur le réseau routier dont il a la charge.

La viabilité hivernale

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

La période de mise en place de l'organisation hivernale des équipes départementales débutera le **22 novembre 2019 et prendra fin le 13 mars 2020**.

Toutefois, pour tenir compte de conditions climatiques particulières ou de spécificités locales, la période d'astreinte peut être allongée localement.

Compte tenu de la nature et de l'ampleur des phénomènes hivernaux, le département de l'Yonne est classé en une seule zone climatique, H3, dite de climat océanique de transition.

Le service hivernal

Le service hivernal regroupe l'ensemble des actions de surveillance, de prévention et de lutte, directement sur le réseau routier, pour pallier les phénomènes hivernaux (verglas, neige, congères).

Le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale - DOVH

C'est un document général de présentation des objectifs, limites et dispositions d'ensemble et particulières prises pour pallier les conséquences de l'hiver sur le réseau routier départemental. Il n'est mis à jour que lorsqu'il y a des changements dans les définitions des objectifs, des niveaux de service ou dans l'organisation du travail.

Il regroupe tous les principes et modalités d'actions au niveau départemental et cela dans les différentes situations (courante, exceptionnelle, imprévisible) et traite des relations entre les divers acteurs.

Le Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale - PEVH

C'est un document propre à chaque Centre d'Interventions Techniques Départemental (CITD) ou centre d'intervention hivernale. Il décrit l'ensemble des moyens et des procédures mises en place pour assurer pratiquement le service hivernal et les diverses actions qui s'y rattachent. Il est mis à jour annuellement par le Centre d'Ingénierie de Gestion du Trafic (CIGT).

Les limites

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 circulation 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.

2 • DÉLAIS DE RETOUR AUX CONDITIONS DE CIRCULATION

Les différentes situations de viabilité hivernale

Situation courante dite « de référence »

Période durant laquelle se déroulent des interventions sans qu'il y ait de risque identifié de non respect des niveaux de service prévisionnels attendus par le maître d'ouvrage.

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

- **Le verglas** qui est un dépôt de brouillard givrant, de gelées blanches, de congélation d'eau sur la route, de faible intensité. Cela se manifeste par du givre localisé ou des plaques de glace le plus souvent invisibles.
- **La neige** sous toutes ses formes, fraîche et humide en faible épaisseur (de l'ordre de 5 cm), fondante ou fondue dans les traces, ou tassée et non gelée en surface.

Situation à caractère exceptionnel

Elle correspond à des phénomènes hivernaux rares et le plus souvent de forte intensité. Ce type de situation se rencontre en cas de pluie sur sol gelé ou pluie verglaçante (pluie qui congèle au contact d'une route froide), de verglas généralisé sur certains secteurs du département, de chute de neige importante (épaisseur > 5 cm et durée du phénomène > 8 h en continu), de formation de congères localisées (conjonction de vent et de neige), de températures < -7° C (inefficacité des fondants).

En dehors de la période d'activation du service hivernal, l'organisation du Conseil Départemental ne permet pas d'assurer les niveaux de service prévisionnels du D.O.V.H.

Situation à caractère imprévisible

Elle correspond 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 dite "de référence".

Un phénomène météorologique à caractère imprévisible nécessite, en raison de sa soudaineté, une intervention immédiate non intégrable dans l'organisation en place au moment de son apparition.

Il peut s'agir de :

- **Une pluie en surfusion** (précipitation de pluie dont la température est < à 0° C). La pluie en surfusion se transforme en glace au moindre choc (quelle que soit la température du sol).
- **La concomitance de certains phénomènes** météorologiques à caractère exceptionnel ou non exceptionnel en eux-mêmes intervenant en période hivernale (chute de neige faible suivie d'un abaissement brutal de température < à -7° C) avec des perturbations sur le réseau (véhicules arrêtés, blocage de la circulation, tempête,…).
- **L'indisponibilité des agents** (maladie notamment des chauffeurs) ne permettant plus d'assurer correctement les interventions, y compris en situation courante dite "de référence", **l'indisponibilité d'une partie du matériel** (panne en série, très basses températures,…), l**e délestage de l'autoroute sur le réseau routier départemental** traité en service hivernal, peuvent également conduire à une situation exceptionnelle.

Ces trois situations de viabilité hivernale peuvent concerner la totalité du département ou un territoire plus petit.

3 • CONDITIONS **DE CIRCULATION**

Le critère de définition de la qualité de la viabilité hivernale est la description de la détérioration des conditions de circulation induite par les phénomènes hivernaux.

Les quatre conditions de circulation en période hivernale différenciées selon la difficulté à circuler et les états représentatifs de la surface de chaussée en fonction des phénomènes hivernaux sont décrits dans le tableau ci-après.

Conditions de circulation	Définition générale	État représentatif de la chaussée	
		Verglas	Neige
C1 **Circulation normale**	Pas de pièges hivernaux particuliers	Absence	Absence sur les voies de circulation sauf éventuellement sur les parties non circulées
C2 **Circulation délicate : 40 à 60 Km / h**	Risques localisés mais réels Peu de risque de blocage	Givre localisé plaques de glace possibles	Fraîche en faible épaisseur généralement inférieure à 5 cm ou fondante ou fondue dans les traces ou tassée et non gelée en surface
C3 **Circulation difficile : 10 à 40 Km / h**	Dangers évidents Risque de blocage important	Verglas généralisé	Fraîche en épaisseur importante ou tassée et gelée en surface ou congères en formation
C4 **Circulation impossible**	Blocage de la circulation par des véhicules en travers	Verglas généralisé en forte épaisseur	Fraîche en forte épaisseur ou formation d'ornières glacées profondes ou congères formées

4 • INDICATEURS **DE QUALITÉ**

La référence aux conditions de circulation va permettre de définir les indicateurs de qualité qui permettront d'afficher les objectifs du maître d'ouvrage. Ils seront différents selon la hiérarchisation du réseau routier départemental.

La condition de circulation minimale correspond à la situation la plus dégradée qui peut être rencontrée pendant le traitement d'un phénomène hivernal significatif.

En effet, les conditions de circulation ne peuvent que se dégrader pendant une chute de neige conséquente ou un phénomène verglaçant.

Dans ce cas, il est illusoire de penser que l'on peut maintenir une chaussée dégagée même avec des moyens importants.

Durée de retour à la condition de référence

Les interventions des services départementaux ont pour but de rétablir, dans les délais appropriés, les conditions de circulation de référence.

Cette durée de retour sera calculée de manière différente selon le phénomène :

- **Verglas** : à partir de l'alerte déclenchée par le responsable d'opérations ;
- **Neige et précipitations verglaçantes** : à partir de la fin de la précipitation ;
- **Congères** : à partir de la fin du phénomène de formation.

Selon les cas, la durée de retour sera plus ou moins longue :

Durée courte	**3 à 4 h**
Durée moyenne	**5 à 6 h**
Durée longue	**au-delà de 6 h**
Durée indéfinie	**aucun engagement de temps**

5 • NIVEAUX **DE SERVICE**

Le traitement destiné à éliminer le mieux et le plus rapidement possible la neige ou le verglas de la surface de la chaussée est décidé par le chef d'opération. Il peut s'agir de raclage de chaussée ou de salage.
Aussi, les modalités de traitement seront différentes selon les niveaux de service.

Consultez la carte des niveaux de service sur le site https://routes.yonne.fr

Le niveau de service N1 *(en mauve sur la carte)*

Continu et prioritaire, il correspond au service d'astreinte 24 heures sur 24 et concerne la grande majorité des routes départementales d'intérêt régional ou ayant un intérêt économique ou stratégique important, soit 36 circuits de traitement.

L'activation des équipes est conditionnée par les prévisions météorologiques et les patrouilles. L'équipe de jour peut intervenir, si besoin, de 7 h 30 jusqu'à la fin de l'intervention (heures supplémentaires à partir de 17 h).

L'équipe d'astreinte intervient, si besoin, en dehors des interventions de l'équipe de jour.

L'activation des équipes de renfort est déclenchée lorsque la prévision d'une situation météo exceptionnelle survient ou lorsque les conditions réellement constatées l'imposent, après accord du Directeur Général Adjoint du Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Systèmes d'Information ou du cadre de permanence.

En situation normale, l'objectif affiché consiste à maintenir une condition de circulation minimale de niveau C2 pendant le phénomène hivernal et à retrouver des conditions de circulation normales de niveau C1 dans des délais courts (3 h pour le verglas et 4 h pour la neige).

En situation exceptionnelle, l'objectif affiché consiste à retrouver des conditions de circulation minimales de niveau C2 dans des délais courts pour le verglas (4 h) et moyens pour la neige (6 h).

Le niveau de service N2 *(en bleu sur la carte)*

Continu mais non prioritaire, ce réseau relie les principales agglomérations. Le N2 correspond à un service d'astreinte avec des tranches diurnes et nocturnes où les temps d'intervention et de retour diffèrent de ceux fixés en N1.

Les équipes intervenant sur le réseau N2 sont les mêmes que celles qui interviennent sur le réseau N1.
Dans ce dernier cas, **l'intervention sur le réseau N2 est postérieure à l'intervention sur le réseau N1.**

Avec le niveau N1, l'ensemble du réseau d'intérêt régional au sens du schéma directeur routier départemental est traité (réseau des liaisons principales et réseau de désenclavement de 1ère catégorie).

En situation normale entre 5 h et 22 h, l'objectif affiché consiste à maintenir une condition de circulation minimale de niveau C2 pendant le phénomène hivernal et à retrouver des conditions de circulation normales de niveau C1 dans des délais courts pour le verglas (4 h) et moyens pour la neige (5 h).

En situation normale entre 22 h et 5 h, il s'agit de maintenir une condition de circulation minimale de niveau C3 pendant le phénomène hivernal et à retrouver des conditions de circulation de référence de niveau C2 dans des délais courts pour le verglas (4 h) et indéfinis pour la neige.

En situation exceptionnelle entre 5 h et 22 h, l'objectif affiché consiste à retrouver des conditions de circulation minimales de niveau C2 dans des délais moyens pour le verglas (6 h) et longs pour la neige (8 h).

En situation exceptionnelle entre 22 h et 5 h, il s'agit de retrouver des conditions de circulation minimales de niveau C3 dans des délais indéfinis.

Le niveau de service N3 *(en jaune sur la carte)*

Continu et non prioritaire, ce réseau permet de desservir les chefs lieux de communes à partir de routes prioritaires (N1 et N2). Les interventions s'effectuent généralement entre 7 h 30 et 17 h les jours ouvrables. Ainsi, concrètement, dans la majorité des cas, il n'y aura pas d'intervention le week end ou les jours fériés.

En situation normale, entre 7 h 30 et 17 h, les jours ouvrés, les conditions de circulation C2 pour le verglas et la neige dans des délais indéfinis sont recherchées.

En situation exceptionnelle entre 7 h 30 et 17 h les jours ouvrés, les conditions de circulation C3 pour le verglas et la neige dans des délais indéfinis sont recherchées.

En situation exceptionnelle et en configuration verglas, de par la nécessité d'épandre du fondant, seules les équipes du Conseil Départemental interviendront après avoir traité les réseaux N1 et N2.

En situation exceptionnelle et en configuration neige uniquement, des circuits sont établis pour desservir tous les chefs lieux de commune par au moins une route parfaitement identifiée avec une notion de continuité d'itinéraire de traitement.

Lorsque les conditions climatiques et les prévisions météorologiques le justifient et afin, d'une part, d'améliorer les conditions de circulation des usagers et, d'autre part, d'optimiser les opérations de traitement de chaussées avant que la tâche ne soit rendue plus difficile par les effets de la circulation et les incidences des températures négatives, des interventions pourraient avoir lieu sur le réseau N3 entre 17 h et 7 h 30 et les week-ends et jours fériés, à l'issue des interventions sur les réseaux N1 et N2 et en veillant au respect des temps et conduite et de repos de l'ensemble des agents interventant. L'objectif sera de rétablir des conditions de circulation C3, quelle que soit la période (jour, nuit, week end et jours fériés). Ces interventions seront alors décidées par les chefs d'opérations, après accord du cadre de permanence ou du Directeur Général Adjoint du Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Systèmes d'Information.

L'affectation par conventions de ces circuits du service N3 à des intervenants agriculteurs **et/ou communes permet d'éviter une situation de blocage.** Là aussi, le déclenchement des interventions est à l'initiative du cadre de permanence ou du Directeur Général Adjoint du Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Systèmes d'Information.

6 • RÉCAPITULATIF **DES OBJECTIFS DE QUALITÉ**

OBJECTIFS DE QUALITÉ		**N1**	**N2**		**N3**	
Période de validité d'intervention		0 h à 24 h	5 h à 22 h	22 h à 5 h et de 22 h le vendredi soir à 5 h le lundi matin	7 h 30 / 17 h jours ouvrés	Autres périodes
Condition de référence (résultat attendu)		C1	C1	C2	C2	C3
	Condition minimale à maintenir	C2	C2	**C3 (1)**	C3	C4
	Durée de retour à la condition de référence	3 h	4 h	4 h	indéfinie	sans objet
VERGLAS	Condition exceptionnelle	C4	C4	C4	C4	C4
	Durée de retour à la condition minimale	4 h	6 h	indéfinie	indéfinie	sans objet
	Condition minimale à maintenir	C2	C2	C3	C3	C4
	Durée de retour à la condition de référence	4 h	5 h	indéfinie	indéfinie	sans objet
NEIGE	Condition exceptionnelle	C4	C4	**C4 (2)**	C4	C4
	Durée de retour à la condition minimale	6 h	8 h	indéfinie	indéfinie	sans objet

Aide à la lecture

Le délai de retour aux conditions de circulation s'applique toujours à partir de la fin du phénomène climatique : chute de neige. Toute intervention en cours d'événement climatique est rendue plus difficile en terme de retour aux conditions de circulation définies ci-dessus, par exemple en cas de pluies verglaçantes. Le N3 est conditionné au rétablissement du N2 qui est conditionné au rétablissement du N1.

Exemple (1) dans le tableau : *en niveau de service N2, de 22 h à 5 h et en configuration verglas, la durée de retour à la condition de référence est de 4 h.*

Exemple (2) dans le tableau : *en niveau de service N2, de 22 h à 5 h et en conditions exceptionnelles de chute de neige (C4), la durée de retour à la condition de référence est indéfinie car elle est conditionnée au retour à la condition de référence N1 qui est de maximum 6 h.*

7 • RÔLE DES ACTEURS **AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL**

L'importance des actions à entreprendre implique la collaboration de l'ensemble des personnels de tous les niveaux participant à l'exécution du Service Hivernal et mettant en jeu leur sens des responsabilités.

Le Cadre de permanence

Il est le décisionnaire en termes de coordination et de déploiement de moyens importants afin de faire face à une situation particulièrement difficile. Il est amené à représenter le Conseil Départemental en Préfecture en cas de déclenchement d'une cellule de crise.

Le Centre d'Ingénierie de Gestion du Trafic (CIGT)

Il est chargé de l'organisation et de la gestion du service hivernal en liaison avec la Régie et plus particulièrement les Centres d'Interventions Techniques Départentaux (CITD). Il s'assure de la continuité du service auprès des veilleurs 24 h / 24 pendant la période hivernale. Il est activé à 6 h, toutefois si les prévisions météorologiques ne présentent aucun risque le CIGT pourra ne l'être qu'à partir de 8 h.

Le veilleur d'astreinte

Il prend le relais de cette gestion à partir de 18 h, le dernier jour ouvré de la semaine, les week-end et jours fériés, et ce, jusqu'au prochain jour ouvré à 6 h jusqu'à activation du CIGT.

Le chef d'opérations

Il organise les patrouilles et, au vu des constatations, déclenche des interventions. Il fait remonter les informations au CIGT ou au veilleur et assure la mise à jour en temps réel de la carte Internet « Yonne Routes » du début à la fin de l'événement.

Le fonctionnement

Le CIGT et le veilleur, au centre du dispositif opérationnel, réceptionnent les informations en provenance des Centres d'Interventions Techniques Départementaux (CITD) concernant l'état du réseau, le démarrage, le déroulement et la fin des interventions et accidents ou incidents divers. Ils reçoivent également des informations ou demandes d'intervention en provenance de la Préfecture, du Centre Régional d'Information et de Coordination Routière Centre-Est (CRICR), des Forces de l'Ordre et de secours, qu'ils redistribuent auprès des CITD, CIH et partenaires.

Le support informatique

Une organisation visant à faire preuve de réactivité dans les situations nécessitant une information et une gestion d'urgence (intempéries, etc.) est mise en place afin d'améliorer la réactivité globale du service rendu au public et aux transporteurs. Un service d'astreinte spécifique est proposé pour le dispositif de viabilité hivernale. Il reste néanmoins ponctuel (de novembre à mars) et permet ainsi, une mobilisation adaptée. Le dispositif concerne le logiciel Géomap, la messagerie, le site **yonne.fr**, portail d'entrée de la carte des conditions de circulation hivernales et les dispositifs techniques associés hors autocom ponctuel.

8 • CELLULES **DE CRISE**

EN PRÉFECTURE

En cas de situation exceptionnelle (vigilance orange), le Préfet active une cellule de crise en tant que responsable de la sécurité civile et décide des priorités d'interventions. Pour cela il s'entoure de représentants de différents services publics.

AU SEIN DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Le Conseil Départemental, de part l'importance stratégique de son réseau, doit, dès activation en préfecture de la cellule de crise, déléguer un cadre de décision en salle opérationnelle de la préfecture. Celui-ci assure la coordination avec les autres services ainsi que l'information sur les évolutions de l'état du réseau routier départemental.

Parallèlement, le Conseil Départemental active une **cellule opérationnelle de permanence** afin de faire le relais entre les chefs d'opération sur le terrain et le cadre de permanence du Conseil Départemental, membre de la cellule de crise en Préfecture, tant pour les demandes qui émanent de la Préfecture que pour le suivi des évolutions de l'état du réseau et la diffusion de l'information.

Le Service « Architecture des Systèmes d'Information » de la Direction des Systèmes d'Information reste concerné cette année par une astreine technique. Des procédures montrant le périmètre d'intervention ont été écrites et sont maintenant éprouvées. Le périmètre de l'astreinte porte sur quatre systèmes centraux pour la viabilité hivernale : le dispositif logiciel Géomap et cartographique, la messagerie, le site **yonne.fr** et la rubrique Yonne Routes et vos conditions de circulation sur le réseau routier départemental. Le portail des conditions de circulation hivernale sera activé le 22 novembre 2019.

9 • ORGANISATION **DES ASTREINTES**

Les dates exactes des débuts et fins du service d'astreinte sont précisées chaque année par le Directeur Général Adjoint chargé du Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Systèmes d'Information pour être mentionnées dans le Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale (P.E.V.H.) des Centres d'Interventions Techniques Départementaux (CITD). Le service d'astreinte est continu et s'effectue du vendredi 12 h au vendredi matin suivant 7 h 30. Pour les 36 équipes dans les CITD, une astreinte méridienne est instaurée de 12 h à 13 h 30 les jours ouvrés. Le nombre minimum d'équipes d'astreinte dans les CITD est défini en fonction des 36 circuits de traitement.

Pour la période du 22 au 29 novembre 2019 et du 28 février 2020 au 13 mars 2020 les effectifs d'astreinte sont mobilisés selon le tableau ci-dessous :

SECTEUR	Nombre d'unités d'intervention	Nombre de patrouilleurs	Nombre de chefs d'opérations	Mécaniciens
CITD Auxerre	4	2	1	1
CITD Avallon	3	2	1	
CITD Joigny	2	1	1	
CITD Sens	4	2	1	1
CITD Tonnerre	2	1	1	
CITD Toucy	2	2	1	
TOTAL	**17**	**10**	**6**	**2**

Cette organisation est gérée par un veilleur et supervisée par un cadre de permanence de décision.

Cette période comporte 51 agents d'astreinte dont 1 à la DSI.

Toutefois, si les conditions météorologiques le nécessitent et sur décision du Directeur Général Adjoint du Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Systèmes d'Information, une astreinte de renfort peut être activée.

Pour la période du 30 novembre 2019 au 27 fevrier 2020 les effectifs d'astreinte sont mobilisés selon le tableau ci-dessous :

SECTEUR	Nombre d'unités d'intervention	Nombre de patrouilleurs	Nombre de chefs d'opérations	Mécaniciens
CITD Auxerre	9	3	1	1
CITD Avallon	5	2	1	
CITD Joigny	5	2	1	
CITD Sens	8	3	1	1
CITD Tonnerre	4	2	1	
CITD Toucy	5	3	1	
TOTAL	**36**	**15**	**6**	**2**

Cette organisation est gérée par un veilleur et supervisée par un cadre de permanence de décision.

Cette période comporte 84 agents d'astreinte dont 1 à la DSI.

Toutefois, si les conditions météorologiques le nécessitent et sur décision du Directeur Général Adjoint du Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Systèmes d'Information, une astreinte de renfort peut être activée.

À la Direction des Systèmes d'Information, une astreinte technique, sans support externe (prestataires, assistances logicielles et matérielles) nécessite la disponibilité d'un technicien du service Architecture des Systèmes d'Information.

Les systèmes centraux pour la viabilité hivernale

Les interventions réalisées par les agents d'astreintes sont de premier niveau sans support externe, visant à rétablir l'accessibilité de la carte des conditions de circulation « Yonne Routes », dans la mesure des moyens mis à leur disposition. Il n'y a pas de hotline éditeur ou constructeur, ni de nécessité pour les autres agents de la DSI de se rendre disponible.

En cas d'impossibilité de rétablir le service, l'agent d'astreinte informera son demandeur. Le chef de projet DSI, et le service de la DSI concerné seront informés en horaires habituels et ainsi ils reprendront le dossier dans les horaires habituels (avec tous les supports concernés).

10 • SURVEILLANCE **DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL**

La démarche des CITD

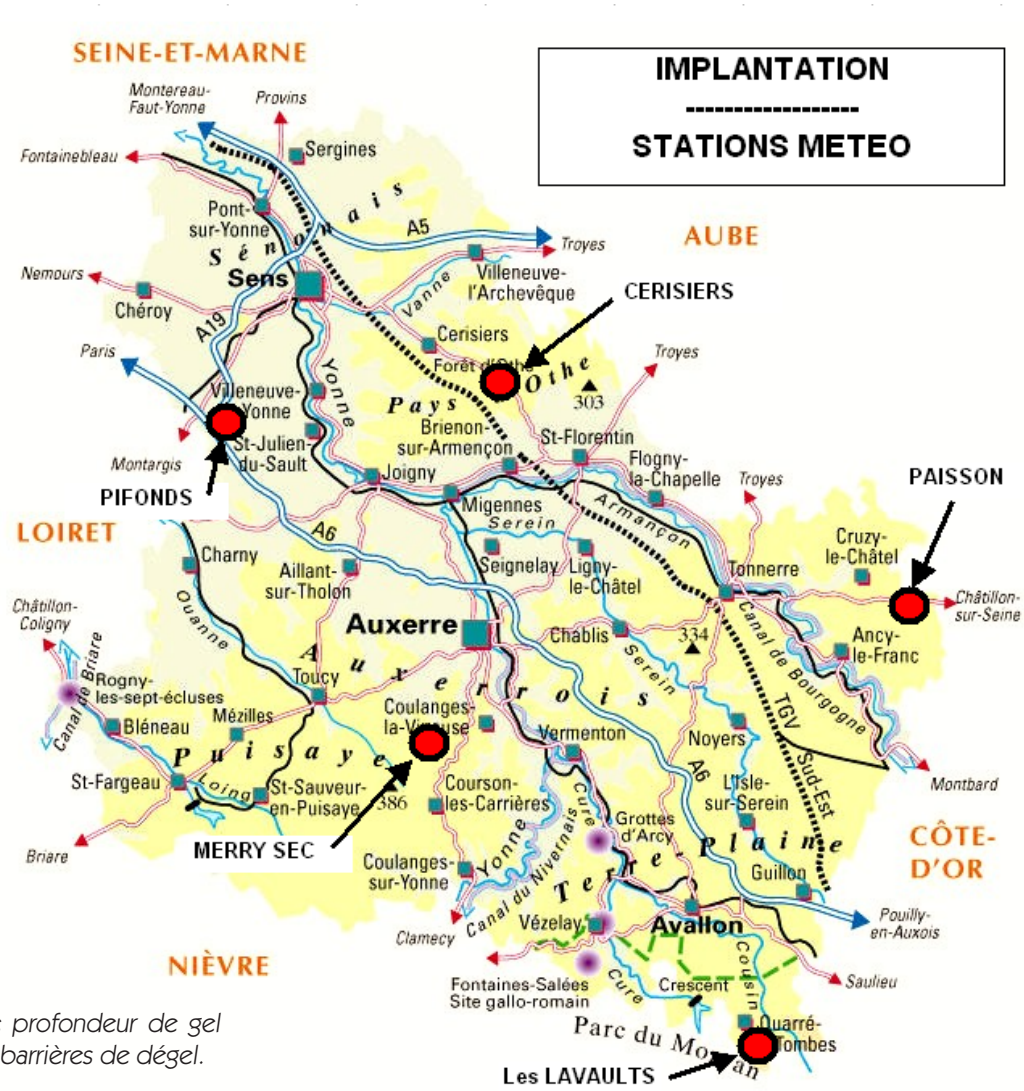
Les 7 Centres d'Interventions Techniques Départementaux (CITD) assurent la responsabilité du service hivernal en tant que gestionnaires de proximité du réseau routier départemental, sous la direction du coordinateur et des chefs d'opérations.

La prévision et la surveillance ont pour but de recueillir toutes les informations mises à la disposition du chef d'opérations nécessaires à la prise de décision du déclenchement de l'alerte.

Les patrouilleurs surveillent le réseau à des heures définies à l'avance, sur des circuits prédéfinis selon les directives données par le chef d'opérations. Ils alertent ce dernier sur la formation et l'évolution des phénomènes hivernaux dans les plus brefs délais. Ils procèdent à des mesures (température de chaussée, humidité de l'air) aux points sensibles identifiés, notamment sur les ouvrages d'art, dans les traversées de bois ou forêts, dans les sections à forte pente, dans les sections exposées au vent, dans les sections au voisinage de rivière ou de zone humide, etc. Puis, les patrouilleurs rendent compte de l'efficacité des traitements

Les moyens techniques : la météo

Le Conseil Départemental de l'Yonne dispose d'une part d'un site météo professionnel dédié à la viabilité hivernale et de cinq stations météo consultables à distance. Les chefs d'opérations disposent d'un accès Internet dédié afin de recueillir différents renseignements : température de l'air et de la chaussée, humidité, point de rosée et de congélation, état de la chaussée, salinité résiduelle, etc. Ces moyens sont une aide à la compréhension des événements et à la prise de décision.



L'analyse des graphiques de profondeur de gel des stations évite la pose de barrières de dégel.

L'alerte

Organisation des CITD

L'alerte a pour but de provoquer le démarrage d'une opération avec le rassemblement des agents concernés (équipes d'intervention, chefs d'opérations) au point de départ des engins de viabilité hivernale. Le délai maximum entre l'appel des agents et le départ de la première unité est de 50 mn. Lorsqu'il existe de fortes présomptions d'intervention, les engins doivent être préalablement équipés, chargés et prêts à intervenir.

Le chef d'opérations centralise donc les informations en provenance :

- des patrouilleurs (conditions de circulation),
- des données météorologiques (site dédié, les 5 stations informatisées du Département, bulletins d'information),
- des événements recensés par le C.I.G.T. ou le veilleur d'astreinte (demandes d'intervention des services de Gendarmerie ou de secours, bulletins d'alerte provenant de la Préfecture ou du CRICR Est, etc.)

À l'aide de ces informations, il décide de la nature et du déclenchement de l'intervention des équipes, en coordination avec ses homologues limitrophes, afin d'améliorer les délais d'intervention et l'homogénéité des niveaux de service.

Dès le démarrage d'une intervention, il informe le C.I.G.T. ou le veilleur des évolutions de la situation jusqu'à la fin de l'événement.

Il renseigne la carte « Yonne Routes » au fur et à mesure des changements de conditions de circulation jusqu'à la fin de l'événement. La qualité et la rapidité des informations transmises entre les différents intervenants sont garantes d'un service optimum.

11 • INTERVENTIONS

Organisation des CITD

Les équipes d'intervention des CITD

Elles réalisent le traitement des chaussées selon les directives des chefs d'opérations. Les équipages sont composés d'un chauffeur et d'un accompagnateur. Ils sont responsables de l'utilisation et de l'entretien du véhicule et de son équipement (saleuse et rabot).

La formation des équipes

Pour chaque site, il est mis en place des équipes intervenant de la façon suivante :

> des équipes d'astreinte sur N1 et N2,

> des équipes de jour, en relève des équipes d'astreinte sur N1 et N2, puis N3 après retour aux conditions minimales sur N1 et N2,

> des équipes supplémentaires de jour intervenant sur l'ensemble du réseau.

L'organisation et la sécurité du travail

L'organisation et la sécurité du travail pour la saison 2019-2020 de viabilité hivernale respecte les règles applicables dans la fonction publique territoriale.

L'appel à des moyens complémentaires

Lorsque le réseau est fortement enneigé et que les conditions de circulation se dégradent au-delà de la condition de circulation minimale en dépit de l'intervention des équipes, la décision de faire appel à des moyens complémentaires (agriculteurs et entreprises de travaux publics conventionnés) peut être prise par le Directeur Général Adjoint du Pôle Patrimoine, Aménagement du Territoire et Systèmes d'Information ou le cadre de permanence, sur sollicitation du veilleur ou du C.I.G.T. En cas de difficulté sur le territoire d'une agence, il est possible de faire intervenir les unités de traitement des CITD limitrophes. Dans ce cas, ces unités interviennent en renfort des équipes du CITD et sont placées sous la responsabilité du chef d'opérations. Celui-ci est chargé de veiller au respect des temps de conduite et de repos de l'ensemble des agents intervenant sur son secteur. Il tient informé la hiérarchie du CITD afin de convenir ensemble des mesures à prendre pour éventuellement relever ces équipes, si nécessaire.

Conventions avec les départements limitrophes

Des conventions existent avec la plupart des départements limitrophes. Elles permettent à nos véhicules respectifs de se rendre dans le département voisin pour réaliser une intervention de viabilité hivernale et y faire demi-tour.

Les bilans des interventions de la saison

La main courante, tenue et communiquée par les chefs d'opérations, permet, entre autre, d'analyser et d'améliorer l'organisation mise en place. Ceux-ci renseignent les fiches hebdomadaires de gestion des repos des agents et des temps de conduite et les transmettent au C.I.G.T. Dans le cadre de la démarche qualité, des indicateurs d'activités sont renseignés en fin de saison et permettent de mesurer la rigueur de l'hiver et l'organisation mise en place.

12 • INFORMATION **AUX USAGERS ET PARTENAIRES**

Diffusion de l'information

En amont du lancement de la saison, les partenaires et élus sont informés de l'organisation de la viabilité hivernale. Le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (D.O.V.H.) leur est communiqué de manière dématérialisée et reste téléchargeable sur le site **yonne.fr**
Dès le début de la saison, les usagers, la presse et les médias sont informés via des communiqués de presse, articles « Au Fil de l'Yonne » et interview radio en cas de besoin. Une information « info trafic» est diffusée, au besoin, sur les radios locales par les **agents du Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (C.I.G.T.)** et par le veilleur.

Mise en ligne des conditions de circulation

Si les conditions de circulation changent en fonction de la météo, les patrouilleurs informent les six chefs d'opérations. Ces derniers déclenchent les interventions sur les axes prioritaires et s'assurent sur place de la bonne organisation des départs d'engins. Ils renseignent la carte « Yonne Routes » au fur et à mesure des changements de conditions de circulation sur le site du Conseil Départemental **yonne.fr** dans les rubriques « Actualités » et « Infos Routes » pendant la période hivernale. Ils informent le C.I.G.T. ou le veilleur des évolutions de la situation jusqu'à la fin de l'événement.

Consultation des conditions de circulation hivernale

Les usagers de la route et partenaires disposent ainsi d'un accès 24h/24 à la carte « Yonne Routes » des conditions de circulation et peuvent également télécharger la carte des niveaux de service (routes traitées en priorité) afin de prévoir, voire réajuster, leur itinéraire ou décider de différer leur déplacement.

Ce service informe également les partenaires (Forces de l'Ordre, secours, départements limitrophes, entreprises de transports,...)

En savoir plus sur l'organisation du département sur le site, rubrique « Territoires / Vos conditions de circulation sur les routes départementales / En période hivernale ».

Service des Transports scolaires

Depuis septembre 2017, les transports scolaires sont organisés par la région Bourgogne-Franche-Comté pour l'ensemble des élèves, à l'exception des enfants handicapés pour lesquels le Conseil Départemental continue d'assurer la prise en charge des déplacements.

Une coordination forte entre les services départementaux routiers et de veille et les services responsables des transports sera maintenue afin de préserver les possibilités d'information des parents.

13 • RETOUR SUR **LA VIABILITÉ HIVERNALE 2018 - 2019**

Jours d'intempéries	20 jours d'intempéries 8 jours de neige 11 jours de verglas 1 jour de pluie verglaçante
Patrouilles	35 jours de patrouilles
Tonnes de sel répandues	2 182 tonnes
Interventions de partenariat déclenchées	0
Disponibilité de la carte	Disponibilité en permanence
Appels en période d'astreinte informatique	Aucun