

Qu'est-ce que les barrières de dégel ?

Il s'agit d'une réglementation de la circulation routière mise en œuvre en période de dégel sous la forme d'une limitation provisoire de tonnage.

Les barrières de dégel ont pour objet d'éviter la désagrégation d'une chaussée dont la structure est, lors du dégel, particulièrement vulnérable.

Que se passe-t-il en période de gel et lors du dégel ?

Lorsqu'il gèle en profondeur, l'eau du sol se transforme en glace en provoquant une aspiration vers le haut de l'eau des couches inférieures.

Ainsi, en période de gel, la quantité d'eau sous forme de glace augmente donc dans la chaussée et dans le sol support. Cette glace provoque un gonflement de la chaussée.

Au dégel, cet excès d'eau fait chuter considérablement la portance du sol support et la chaussée devient particulièrement fragile.

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

Seules les chaussées suffisamment épaisses reposant sur une couche de forme non gélive ne sont pas sensibles au gel.

Comment s'informer sur le risque de pose de barrières de dégel ?

Lorsque la profondeur de gel dépasse l'épaisseur de la structure de la chaussée, une possibilité de mise en place de barrières de dégel existe et le Conseil général diffuse un préavis de pose des barrières de dégel. Cette information est portée à la connaissance du grand public :

- Par voie de presse (presse écrite et radios locales)
- Sur le site Internet du Conseil Général (www.marne.fr)

A travers ce document, les transporteurs, industriels, entrepreneurs, agriculteurs et commerçants sont invités à prendre toutes les dispositions nécessaires concernant leurs approvisionnements et livraisons afin de limiter la gêne occasionnée par la mise en place des restrictions de circulation.

Comment est déterminée la date de pose des barrières de dégel ?

La décision de pose des barrières de dégel est prise au minimum 18 heures avant l'entrée en vigueur effective de la mesure.

La décision de pose est prise à partir des critères techniques et de la situation météorologique étudiée conjointement par les services du Conseil général et un laboratoire routier.

Par souci de cohérence interdépartementale, la mise en place des barrières prend toujours effet à 8h du matin.

La décision de poser les barrières de dégel fait l'objet d'une large communication :

- Par voie de presse et radios locales
- Sur le site Internet du Conseil Général (www.marne.fr)
- Sur le site Internet de Bison Futé (www.bison-fute.equipement.gouv.fr)

Comment est déterminée la date de dépose des barrières de dégel ?

Quelques jours après la pose des barrières de dégel, les services techniques du Conseil Général procèdent à des essais de portance sur des zones pré-identifiées du réseau concerné.

L'objectif de ces vérifications est de comparer la portance de la chaussée par rapport à des mesures de référence effectuées avant l'hiver.

Dès lors que la chaussée présente une portance suffisante (80% par rapport à la portance normale), un arrêté fixant la dépose des barrières de dégel est signé par le Président du Conseil Général.

Cette décision fait l'objet d'une large communication :

- Par voie de presse (radios locales)
- Sur le site Internet du Conseil Général (www.marne.fr)
- Sur le site Internet de Bison Futé (www.bison-fute.equipement.gouv.fr)

Les différents types de classement des routes départementales dans la Marne

L'arrêté réglementant la circulation pendant les périodes de mise en place des barrières de dégel du 5 janv. 2009 fixe trois niveaux de classement :

« 12 Tonnes ½ charge autorisée »

Ce seuil de classement répond dans son esprit au souci de préserver sur certains itinéraires un minimum de trafic indispensable au maintien de l'activité économique. Il autorise la circulation de :

- Tous les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 12 tonnes ;
- Tous les véhicules ou ensembles de véhicules (véhicules articulés, trains-doubles ou trains routiers) circulant à vide et ce, même si leur poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est supérieur à 12 tonnes.

La mention « ½ charge autorisée » doit être comprise comme suit :

Sont autorisés à circuler sur ces itinéraires les véhicules de transport de marchandises, dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé sont supérieurs à 12 tonnes et dont les conducteurs pourront apporter la preuve, par la présentation d'un "ticket de pesée", que le poids des marchandises transportées est inférieur à la moitié de la charge utile du véhicule ou de l'ensemble de véhicules.

« 7,5 Tonnes »

Sont autorisés à circuler sur les routes ou sections de routes limitées à 7,5 tonnes :

- Tous les véhicules circulant à vide dont le poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;
- Tous les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 7,5 tonnes.

« 3,5 Tonnes »

Sont autorisés à circuler sur les routes ou sections de routes limitées à 3,5 tonnes :

- Tous les véhicules circulant à vide dont le poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- Tous les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

Nota : concernant les véhicules équipés à demeure de matériels spécifiques de levage, de terrassement, ou autres :

- Ne sont pas considérés comme circulant « à vide », leur poids roulant étant toujours identifié par leur poids total autorisé en charge ;
- Leur charge utile étant considérée comme nulle, ils ne peuvent répondre à la condition du point 3 ci-dessus.

De ce fait, leur circulation entre les barrières de dégel se trouve limitée, soit aux dispositions de l'article 6 dont le principe est développé ci-dessous.

Les dérogations : pourquoi, pour qui, comment en bénéficier, sous quels délais... ? (article 6 de l'arrêté du 5 janv. 2009)

D'une manière générale, il convient en préalable que chacun accepte le principe que la dérogation doit demeurer exceptionnelle et ne saurait se banaliser. Aussi, l'attention des transporteurs et des entrepreneurs en général est-elle appelée sur la responsabilité qui leur incombe de « prévoir » en amont les dispositions qu'ils auront à arrêter si barrières de dégel il y a (prise d'options de location de petits véhicules, planification négociée avec les fournisseurs et les clients des réceptions de marchandises et des expéditions, etc...).

S'agissant des « dérogations permanentes non soumises à autorisation préalable », définies « stricto sensu » aux paragraphes 6.1, 6.2 et 6.3, la consultation des activités éligibles permet à chacun de déterminer en fonction de la nature de son activité et du type de véhicule utilisé les possibilités de circulation en fonction de son itinéraire.

Il conviendra cependant que chaque fois que cela s'avérera matériellement possible et, bien évidemment dans la limite de l'économique raisonnable », les transporteurs acceptent d'allonger leur itinéraire habituel pour préserver les chaussées les plus fragiles.

Néanmoins, les conducteurs des véhicules visés par ces dispositions devront en toute occasion, pouvoir justifier :

- D'une part, le caractère d'urgence de leur déplacement ;
- D'autre part, l'impossibilité, dans ce contexte d'urgence, de modifier leur itinéraire, afin d'emprunter prioritairement des routes départementales classées dans une catégorie de portance supérieure.