

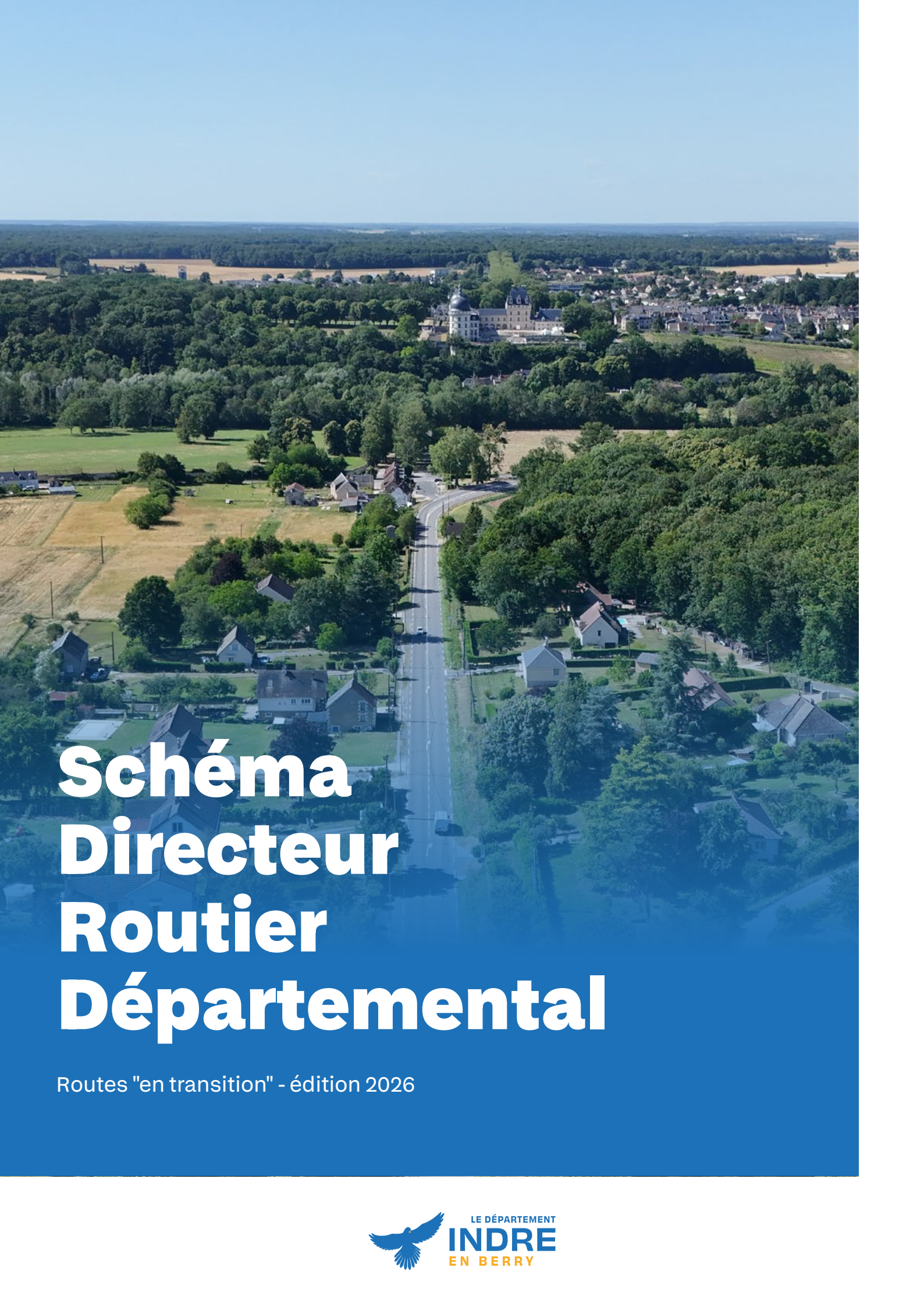


Schéma Directeur Routier Départemental

Routes "en transition" - édition 2026

Le mot du Président



Aujourd'hui, les urgences climatiques, énergétiques et environnementales nous imposent une accélération sans précédent des efforts collectifs pour mener des actions d'adaptation et d'atténuation afin de contribuer à réduire notre empreinte « carbone ».

La route en tant que telle, reste aujourd'hui dans les territoires ruraux, le support privilégié des déplacements de personnes et du transport de marchandises (*). Elle a donc un rôle clé à jouer dans notre département étant entendu que, le transport ferroviaire, les mobilités actives et les transports collectifs constituent bien sûr, les modes de déplacements à privilégier.

Compte tenu des dispositions législatives européennes qui visent une diminution de 55 % des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2030, les pratiques de gestion, d'entretien, d'aménagement et d'exploitation de la route sont donc appelées à accélérer leurs transitions.

Nous devons en tenir compte et nous donner les moyens d'entretenir, de moderniser et de transformer notre réseau routier durablement avec un contexte national d'accompagner l'objectif de « neutralité carbone » à l'horizon 2050 !

La transition numérique, la montée en puissance des outils liés à l'intelligence artificielle bousculent également notre quotidien et nous conduit à adapter et optimiser certaines de nos activités sous une forme de progrès et de modernité.

Les fonctions essentielles des routes pour le territoire et la gestion raisonnée des dépenses publiques rendent cette adaptation cruciale. Il s'agit bien ici d'impacter nos pratiques professionnelles, de manière à gagner en efficience dans nos missions de service public.

Dans la continuité de la démarche partenariale Stratégie Climat 36, après une période d'évaluation et de prospectives menées en 2025 par les services de la Direction des Routes, je vous propose donc de faire évoluer notre Schéma Directeur Routier Départemental.

Ainsi, le Département de l'Indre s'engage à orienter et adapter son action en matière de gestion des routes et des déplacements autour de plusieurs lignes directrices majeures :

Préserver et valoriser l'environnement associé à la route

Assurer la résilience du réseau routier

Être acteur d'une mobilité durable

Apaiser l'usage du réseau pour rendre l'infrastructure routière « plus cohérente, plus sûre et plus lisible. »

Marc FLEURET,

Président du Conseil départemental de l'Indre

(*) En France, la route reste le mode de transport dominant pour les biens et les marchandises. Selon les dernières données disponibles, environ 85 % du transport de marchandises s'effectue par la route.

Sommaire

I. – NOTE DE CADRAGE	6
1. – Préserver et valoriser l'environnement associé à la route	6
➤ Privilégier les aménagements sur le réseau routier existant	6
➤ Faire évoluer les techniques d'entretien et d'exploitation de la route	6
➤ Établir des plans de gestion opérationnels du patrimoine naturel accolé à la route	6
➤ Poursuivre le projet de plantations d'arbres	6
➤ Valoriser les routes à vocation touristique du département	7
2. – Assurer la résilience du réseau routier	7
➤ Identifier, cartographier et prioriser les zones vulnérables avec les risques associés portant sur l'infrastructure routière	7
➤ Adapter en conséquence les pratiques d'entretien et d'exploitation du réseau	7
➤ Prendre en compte la résilience comme paramètre d'une gestion patrimoniale intégrée	7
➤ Développer la compétence des services et faire évoluer l'achat des matériels.	8
3. – Être acteur d'une mobilité durable	8
➤ Les mobilités, responsables de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, ont un rôle majeur à jouer dans l'atténuation du changement climatique	8
➤ Adopter des modes de déplacement plus vertueux pour l'environnement et la santé humaine semble une évidence aujourd'hui	8
➤ Partager la route pour permettre une meilleure cohabitation des usagers est un enjeu réel que nous devons prendre en compte	9
➤ Adopter des modes de travail plus vertueux pour l'environnement	9
4. – Apaiser l'usage du réseau pour rendre l'infrastructure routière plus cohérente, plus sûre et plus lisible	9
➤ Poursuivre l'amélioration de la sécurité routière sur le réseau départemental	9
➤ Mieux réguler le stationnement des poids lourds	10
➤ Clarifier les responsabilités des maîtres d'ouvrage	10
➤ Faciliter le déplacement des usagers	10
➤ Communiquer auprès des élus, des usagers	10
II. – CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL DE L'INDRE	11
1. – Le réseau dit « principal »	11
2. – Le réseau dit « secondaire »	11
➤ Réseau principal	24
➤ Réseau secondaire	24
➤ Caractéristiques des routes départementales	24
III. – LE CADRE DE LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT ROUTIER	25
Introduction	25
1. – Les opérations individualisées	25
2. – Renforcement des couches de roulement sur le réseau routier départemental	25
3. – Grosses réparations aux chaussées	25

4. – Traverse d'agglomération	25
1. – Charges assurées par le Département sur l'emprise de la chaussée	26
2. – Charges assurées par la Commune sur l'emprise de la chaussée	26
3. – Responsabilités	26
4. – Accompagnement du Département aux interventions communales	26
5. – Interventions du Département dans les agglomérations sans aménagement communal	26
5. – Opérations de sécurité	27

IV. – LA POLITIQUE D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION ROUTIÈRE **28**

1. – L'entretien des chaussées	29
➤ Diagnostiquer l'état de la chaussée du réseau routier	29
➤ Définir une programmation annuelle pour les travaux d'entretien courant et pluriannuelle sur 5 ans « flottant » pour les renforcements / renouvellements de chaussée	29
➤ Des travaux d'entretien courant sur le réseau pour prolonger la durée de vie de la chaussée et assurer des conditions de sécurité	29
➤ Des travaux d'investissement sur le réseau pour renouveler la durée de vie de la chaussée et assurer des conditions de sécurité optimales	30
➤ Assurer un suivi annuel du bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES)	31
➤ Accompagner l'innovation routière	31
2. – L'entretien des ouvrages d'art (O.A.)	31
➤ Définition et recensement des ouvrages d'art	31
➤ Une surveillance systématique et régulière	32
➤ L'entretien courant des ouvrages d'art	32
➤ Définition d'un plan pluriannuel d'investissement priorisé par l'évaluation des risques	32
3. – Les équipements de la route	33
1. – Le point repère	33
2. – La signalisation	33
1. – La signalisation verticale	34
2. – La signalisation horizontale	35
4. – Les dépendances vertes	36
➤ Fauchage	36
➤ Débroussaillage	37
➤ Élagage	38
➤ Gestion des déchets	38
5. – Les dépendances bleues	38
➤ Le curage des fossés	38
➤ Les saignées et le dérasement sur accotement	39
➤ Les opérations d'entretien courant au niveaux des ouvrages (bassins de retenue) et sur les réseaux d'eaux pluviales (drains, aqueducs...)	39
6. – L'exploitation de la route	39
1. – La surveillance du réseau – Les astreintes – La gestion de crise	39
1. – Surveillance du réseau – Le patrouillage	39
2. – Interventions de sécurité sur le réseau routier en dehors des heures de service Le système d'astreintes	40
3. – Gestion de Crise	40

2. – La viabilité hivernale	40
3. – Les barrières de dégel	40
4. – L'occupation du domaine public	40
1. – Les arrêtés de circulation	40
2. – Les autorisations de voirie et accords de voirie	40
5. – Les comptages routiers	40

V. – LE MATÉRIEL: ENTREtenir ET FOURNIR LE MATÉRIEL NÉCESSAIRE AUX ACTIVITÉS DES ROUTES

1. – Contexte et objectifs	42
2. – Obligations réglementaires	42
🔗 <i>Loi d'orientation des mobilités (LOM)</i>	42
🔗 <i>Norme Environnementale</i>	42
3. – Plan d'actions pour la transition énergétique et la maîtrise budgétaire	43
1. – Transition énergétique	43
1. – Nouvelles technologies	43
2. – Formation des agents	43
3. – Infrastructures	43
4. – Commande publique	43
2. – Maîtrise budgétaire	43
1. – Plan pluriannuel d'investissement	43
2. – Optimisation de la maintenance	43
3. – Mutualisation des matériels	43
3. – Dimensionnement et rationalisation des matériels	44
4. – Suivi et évaluation	44
4. – Engagement des services	44
5. – Critères de renouvellement	44
1. – Âge et usage	45
2. – Coût de maintenance	45
3. – Conformité réglementaire	45
4. – État général et sécurité	45
5. – Gestion des matériels réformés/pool	45

I. – NOTE DE CADRAGE

1. – Préserver et valoriser l'environnement associé à la route

Les attentes sociétales et les objectifs réglementaires liés à la préservation de la biodiversité, à la limitation de l'artificialisation des sols et à la diminution des émissions de gaz à effet de serre engagent à limiter fortement la construction de nouvelles infrastructures routières.

La priorité est alors de poursuivre l'adaptation de notre réseau routier aux besoins du territoire en améliorant sa résilience, favorisant les mobilités décarbonées et en préservant l'environnement.

➡ Privilégier les aménagements sur le réseau routier existant

Le Département s'attachera à porter des opérations d'investissement pour :

- Recalibrer certaines sections de routes départementales en les dimensionnant aux largeurs utiles de chaussée au regard des usages notamment liés d'une part à l'économie du monde agricole où peuvent se concentrer le trafic poids lourds et d'autre part aux besoins d'exploitation de notre réseau en permettant des déviations temporaires de circulation nécessaires dans le cadre de restriction de circulation sur le réseau structurant,

- Améliorer la sécurité routière des infrastructures existantes, notamment au niveau des intersections et des zones en virages prononcés,

➡ Faire évoluer les techniques d'entretien et d'exploitation de la route

Réduire l'empreinte écologique des infrastructures existantes suppose de poursuivre l'évolution vers des techniques d'entretien et d'exploitation de la route « bas carbone ».

Ainsi les techniques dites à froid (enrobés à l'émulsion de bitume) ou les enrobés à température abaissée seront privilégiés dès lors que leur utilisation est pertinente.

De même, la dynamique mise en place depuis de nombreuses années autour de l'économie circulaire et du taux de recyclage des enrobés et des matériaux de déconstruction doit toujours être privilégiée dans les seuils admissibles.

Enfin, en partenariat avec les entreprises du secteur de travaux publics et les acteurs de la communauté technique, l'expérimentation de techniques innovantes doit être encouragée dans la limite de leur pérennité au regard des niveaux de trafic auxquels elles sont soumises.

➡ Établir des plans de gestion opérationnels du patrimoine naturel accolé à la route

La prévention du risque incendie avec les obligations légales de débroussaillage (O.L.D.), la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, la préservation de la ressource en eau (le maintien et l'amélioration de sa qualité), favoriser le rechargement en faveur des nappes souterraines, les enjeux de visibilité liés à la sécurité routière, la prévention du développement d'espèces invasives sont autant d'enjeux qui exigent la mise en œuvre de plans de gestion opérationnels de la végétation des bords de routes.

Ces plans constitueront d'une part un état des lieux du patrimoine naturel des emprises de la route et hiérarchiseront d'autre part les actions à mener pour répondre aux enjeux identifiés sur chaque territoire.

➡ Poursuivre le projet de plantations d'arbres

Essentiel pour ses bienfaits, nous poursuivrons donc la politique engagée par le Département de « 2 arbres plantés pour 1 arbre abattu » sur les dépendances et les propriétés du Département notamment.

Les plantations seront toutes effectuées dans le respect de la sécurité routière des usagers (diminution des obstacles latéraux le long des itinéraires). Ce programme répondra en premier lieu aux enjeux de replantation dans les secteurs paysagers sensibles. Il inclura par ailleurs les mesures de maintien du patrimoine existant des arbres d'alignement et en particulier de la population de platanes, fortement soumise à une évolution de leurs états phytosanitaires préoccupants.

Les démarches d'adaptation de l'usage des plantations et de la palette végétale pour favoriser la biodiversité et la résilience au changement climatique (ombrage, offre de nourriture pour les pollinisateurs) seront examinées avec attention.

➤ Valoriser les routes à vocation touristique du département

De nombreuses routes départementales offrent un parcours intéressant au sein des paysages les plus remarquables et identitaires du territoire comme au sein du Parc Naturel Régional (P.N.R.) de la Brenne et les secteurs des Boischaut « sud et nord » entre autres.

En concertation avec les acteurs du tourisme de chaque territoire, le Département portera un soin particulier à la gestion des haies afin de valoriser leur fonction paysagère. Le Département pourra accompagner les porteurs de projets pour mettre en valeur des points de vue et des itinéraires par le jalonnement et une signalisation adaptée, et par l'évolution de l'usage de nos routes, notamment au profit des itinéraires véloroutes et d'itinéraires labellisés de grande itinérance (Compostelle, d'Artagnan...), la valorisation des délaissés.

2. – Assurer la résilience du réseau routier

La fréquence et l'intensité des événements climatiques ont un impact sur les infrastructures : les fortes pluies / inondations, des vagues de chaleur, des périodes de sécheresses, des incendies, ...

L'aménagement, l'entretien et l'exploitation du réseau routier doivent donc être adaptés de manière à améliorer la résilience de l'infrastructure.

En effet, l'identification, la hiérarchisation et le traitement préventif des enjeux seront plus appropriés que les multiples gestions de crise et plans d'actions à mettre en œuvre à la suite d'événements climatiques extrêmes non anticipés.

Pour améliorer la résilience des infrastructures face au changement climatique, le Département s'engage à :

➤ Identifier, cartographier et prioriser les zones vulnérables avec les risques associés portant sur l'infrastructure routière

Ces données seront capitalisées dans le système d'information géographique (S.I.G) du Département. Il s'agit bien d'exploiter le diagnostic des vulnérabilités de son réseau routier, en particulier des vulnérabilités s'accroissant sous l'effet du changement climatique (tempêtes avec des phénomènes de vents forts, pluies intenses entraînant parfois des inondations et des éboulements, glissements de terrains, des vagues de chaleur synonymes de sécheresses, feux de forêt ou de broussailles, des phénomènes de retrait-gonflement des argiles entraînant des désordres structuraux de chaussée...)

➤ Adapter en conséquence les pratiques d'entretien et d'exploitation du réseau

La viabilité hivernale constituait jusqu'à présent le caractère dimensionnant, en prévision d'événements climatiques. Au regard de la récurrence, l'intensité d'événements climatiques extrêmes et en lien avec le diagnostic des vulnérabilités du réseau routier, le Département s'inscrit dans une réflexion générale autour de l'évolution des pratiques d'entretien et d'exploitation de la route.

Les pratiques de fauchage-débroussaillage sont adaptées de manière à améliorer la prise en compte du risque incendie, la préservation de la biodiversité et la maîtrise de la prolifération d'espèces exotiques envahissantes.

De même, pour l'entretien et l'adaptation des réseaux d'assainissement pluvial, le recours à des techniques de gestion intégrée des eaux pluviales favorisant l'infiltration de l'eau et limitant le risque d'inondation et de pollution des cours d'eau ou des captages d'adduction d'eau potable doit être privilégié à chaque fois que cela est possible.

Les techniques d'entretien des chaussées préventives seront privilégiées aux interventions curatives. Il est crucial, pour une utilisation optimale des budgets, de mener des travaux avec des techniques de réparation ou de renouvellement / régénération complète, au bon endroit, au bon moment.

La gestion de crise doit faire l'objet d'un examen particulier, où le Département doit renforcer son appui aux collectivités au-delà de son champ de compétences.

En parallèle, les conditions de travail des agents en cas de vagues de chaleur doivent toujours être prises en compte pour une question de pénibilité et de qualité de vie au travail. En conditions normales, le travail en journée continue pourra être privilégié en déplacement suivant les activités à réaliser afin d'optimiser les trajets.

➤ Prendre en compte la résilience comme paramètre d'une gestion patrimoniale intégrée

La programmation budgétaire des crédits d'investissement consacrés au renouvellement / régénération des infrastructures pourra utiliser des modèles prédictifs de vieillissement du patrimoine et une auscultation à grand

rendement, s'appuyant sur le développement des outils liés à l'intelligence artificielle.

L'infrastructure sera considérée en globalité (chaussées, ouvrages d'art, dépendances, équipements), en tenant compte de l'ensemble des contraintes d'exploitation, d'entretien et de vieillissement du réseau au cours de sa vie, afin qu'elle remplisse son usage au regard des contraintes actuelles et des évolutions possibles.

En ce qui concerne les ouvrages d'art, au-delà de l'évolution de leurs états, les actions seront priorisées en fonction des enjeux liés aux itinéraires dont ils assurent la continuité. À ce titre, le diagnostic des vulnérabilités du réseau fournira une clé supplémentaire pour une gestion efficiente du patrimoine.

➤ Développer la compétence des services et faire évoluer l'achat des matériels.

L'adaptation du réseau départemental au changement climatique suppose des compétences et des matériels dédiés. En ce sens, les procédures de compagnonnage des agents et de professionnalisation de certaines tâches seront mieux prises en compte, en particulier l'organisation et le développement des compétences sur les activités d'entretien des dépendances vertes et bleues ainsi que les travaux d'entretien courant sur les ouvrages d'art.

Cela permettra d'augmenter le niveau de service offert à l'usager en s'appuyant sur les compétences d'agents dédiés à ces activités, mieux formés, connaissant mieux le matériel et davantage rompus à la réalisation des tâches correspondantes.

La transition énergétique avec l'utilisation de bio carburants / carburants de synthèse / électricité pour nos matériels doit être soutenue. La mutation des véhicules et petits matériels thermiques vers des véhicules et petits matériels électriques doit être poursuivie dans le respect des dispositions de la loi. La flotte de véhicules légers et les petits matériels seront donc électrifiés progressivement.

Les bâtiments du Département dont les centres routiers seront progressivement tous équipés de bornes de recharges électriques. De plus, le Département vise la décarbonation et l'autonomie énergétique de l'ensemble de ses bâtiments : les bâtiments routiers poursuivront donc leur mutation vers la neutralité carbone.

3. – Être acteur d'une mobilité durable

➤ Les mobilités, responsables de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, ont un rôle majeur à jouer dans l'atténuation du changement climatique

À ce titre, le Département pourra contribuer à la diminution de l'autosolisme en favorisant des pratiques de mobilités alternatives pour l'usager et bénéfiques pour la santé publique.

Le Département autorise également les porteurs de projets à aménager sur son domaine public des aires de covoiturage et des zones de stationnement de véhicules en auto partage.

➤ Adopter des modes de déplacement plus vertueux pour l'environnement et la santé humaine semble une évidence aujourd'hui

Dans cette optique, le Département s'est engagé à favoriser la pratique du vélo. A ce titre, le Département a validé en avril 2023 son plan départemental de développement cyclable. Il s'agit d'un document structurant pour l'ensemble des politiques vélo portées par le Département (infrastructure cyclo touristique : voie verte vélo route), identification et suivi des zones accidentogènes cyclistes, dispositifs financiers en faveur du vélo, déploiement d'aménagements « abris vélo » au sein des collèges...

Il se réalise en cohérence avec les autres schémas cyclables du territoire et cherche à assurer autant que possible la continuité avec les aménagements cyclables portés par les autres maîtres d'ouvrage. Ainsi, le Département étudie la prolongation des 2 voies vertes en cours de réalisation, en direction du Cher et de la Vienne pour assurer une continuité nationale.

L'usage du vélo s'est largement répandu, encouragé notamment par les vélos à assistance électrique. A cet effet, sur le périmètre de l'agglomération de Châteauroux, le Département favorisera l'usage de ce type d'équipement à destination de nos personnels en les intégrant à la flotte de matériels.

Pour les agents dont les missions le permettent, le télétravail ou le travail déporté sur un autre site du Département est possible. De même, les échanges par visioconférence sont à privilégier.

➡ Partager la route pour permettre une meilleure cohabitation des usagers est un enjeu réel que nous devons prendre en compte

Le Département assistera les collectivités dans l'identification des routes départementales compatibles avec la pratique du vélo notamment autour de l'agglomération de Châteauroux et des autres agglomérations importantes de l'Indre (liaison domicile – travail, tourisme). Ces axes pourraient également servir aux collégiens, lycéens, étudiants.

➡ Adopter des modes de travail plus vertueux pour l'environnement

Le Département poursuit la mise en place d'actions depuis 2021 pour réduire l'utilisation du « papier » notamment par la dématérialisation des demandes par des téléservices, la production des actes de gestion du domaine public et la mise en place de la signature électronique.

L'optimisation des trajets dans la réalisation des missions doit devenir un réflexe.

4. – Apaiser l'usage du réseau pour rendre l'infrastructure routière plus cohérente, plus sûre et plus lisible

Alors que le trafic routier dans l'Indre est stable depuis quelques années mais que les comportements inappropriés observés sur la route tendent à se développer, il est nécessaire d'apaiser l'usage du réseau routier départemental, de poursuivre l'amélioration de la sécurité routière et de réduire les nuisances engendrées pour l'utilisateur (niveau élevé du trafic poids lourds sur le réseau secondaire, bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre...)

➡ Poursuivre l'amélioration de la sécurité routière sur le réseau départemental

Le Département a toujours considéré la sécurité routière comme un enjeu prioritaire, en y consacrant des moyens conséquents et en engageant une démarche partenariale avec les services de l'État.

Une meilleure sécurité ne peut s'obtenir durablement sans une action cohérente et intégrée à plusieurs niveaux : agir sur l'infrastructure, améliorer la compréhension des accidents, participer à la politique locale de sécurité routière, porter par l'intermédiaire d'associations reconnues, des actions de sensibilisation en particulier à l'attention des jeunes et des conducteurs de deux roues.

Le Département s'est impliqué en participant d'une part, au financement d'association de sécurité routière en charge de mener des actions de sensibilisation et d'autre part, à des événements dédiés et des actions sur le terrain.

Le Département poursuivra son implication, ses efforts constants dans la continuité du précédent schéma directeur en matière de sécurité routière, en s'appuyant notamment sur de nouvelles technologies basées sur le Floating Car Data et les données connectées associées (outil d'analyse des comportements anormaux, modélisation 3D...).

Sur les 5 dernières années, avec une moyenne annuelle de 10 à 20 personnes tuées sur les routes de l'Indre et environ 150 accidents corporels recensés, le Département s'attachera à faire en sorte comme aujourd'hui que l'infrastructure ne soit pas à l'origine des accidents et ne contribue pas à leur gravité.

A noter que plusieurs enjeux ont été retenus dans le dernier document général d'orientation (D.G.O. 2023-2027) de la politique locale de sécurité routière : les deux roues motorisés, les conduites à risque, le risque routier professionnel et les nouveaux modes de mobilités dites douces.

S'agissant des routes départementales dont la vitesse a été relevée hors agglomération de 80 à 90 km/h, le Département reste attentif sur le sujet et fera une analyse du dispositif mis en œuvre sur une période de retour de 5 ans (2021-2026).

Même si le principe fondamental de libre circulation des biens et des personnes n'est pas remis en cause, il convient de limiter l'usage du réseau secondaire par les poids lourds en transit hors activité agricole et clarifier le réseau routier empruntable par les transports exceptionnels au-delà des axes dédiés par arrêtés préfectoraux.

Une attention particulière doit être portée quant à l'utilisation du réseau par les poids lourds (niveau de trafic, type d'usage). Le réseau empruntable par les transports exceptionnels doit être affirmé et clarifié sur la base d'un diagnostic structurel ciblé des ouvrages d'art concernés par les itinéraires.

Au besoin, des mesures réglementaires et opérationnelles sont établies afin de soulager dans la mesure du possible les réseaux secondaires du trafic poids lourds en transit et rediriger ces flux vers le réseau structurant.

Dans le cadre du dernier Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.), diminuer les nuisances sonores auxquelles sont soumises les riverains est un enjeu fort qui permettra également d'améliorer la qualité de l'air et

diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Les dispositions mises en place pourront reposer sur l'abaissement réglementaire des vitesses, l'aménagement de l'infrastructure en agglomération sous maîtrise d'ouvrage communale, le recours à des couches de roulement adaptées sur le réseau

➡ **Mieux réguler le stationnement des poids lourds**

Le Département établira en concertation avec les collectivités un diagnostic et un plan d'actions en lien avec les problématiques de stationnements « sauvages » rencontrées aux abords de certains bords de routes départementales hors impact lié à l'autoroute A20.

La recherche d'une solution d'accueil dans les agglomérations, à proximité des services existants doit être explorée.

➡ **Clarifier les responsabilités des maîtres d'ouvrage**

La multiplicité des maîtres d'ouvrage sur un itinéraire doit être transparente pour l'utilisateur. Cette transparence implique une cohérence globale du réseau et une coordination des maîtres d'ouvrage sur le territoire (gestion des ouvrages d'art limitrophes, déploiement d'infrastructures ou de services de mobilité sur un périmètre incluant plusieurs maîtres d'ouvrage, cohérence de la signalisation, des principes d'aménagement sur des routes aux fonctions et au gabarit similaires, continuité des itinéraires cyclables...).

La gestion d'un réseau en milieu urbain fait appel à de nombreuses compétences spécifiques différentes de celles requises pour la gestion d'un réseau routier départemental situé hors agglomération : gestion des trottoirs, des plantations, des réseaux d'assainissement... .

La démarche de conventionnement clarifiera les responsabilités en matière d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau, notamment au niveau des agglomérations.

➡ **Faciliter le déplacement des usagers**

La coordination avec les principales applications « GPS » (Waze, Google maps, Chargemap...) sera recherchée. Cette démarche cherchera à mettre en œuvre une meilleure adéquation de l'usage des routes départementales selon leur fonction affichée au schéma directeur.

En particulier, les algorithmes de ces opérateurs ne doivent pas induire d'usages non souhaités du réseau départemental, tels que l'utilisation du réseau secondaire comme un itinéraire de substitution au réseau structurant.

➡ **Communiquer auprès des élus, des usagers**

Favoriser la concertation avec les élus autour des projets pour prendre en compte les enjeux et les contraintes locales.

Entretenir et exploiter le réseau de manière apaisée pour que l'utilisateur comprenne et adapte son comportement.

Les actions de communication porteront également sur la prévention routière et la viabilité du réseau (outils d'information routière, réseaux sociaux, médias...).

II. – CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL DE L'INDRE

La classification du patrimoine routier permet de classer les **5 008 km** du réseau départemental, qui maillent finement tout le territoire, en catégories de routes homogènes selon leurs fonctionnalités (usages et capacité) et de décliner dans chacune d'entre elles, des politiques en termes de conception des aménagements et des niveaux de service gradués en entretien et exploitation.

Le patrimoine routier se répartit comme suit :

1. – Le réseau dit « principal »

La 1^{ère} catégorie constitue les axes structurants du département de l'Indre. Il s'agit des itinéraires départementaux constituant des liaisons interrégionales et des connexions importantes au réseau national (A20 en particulier) assurant un rôle fort d'aménagement du territoire et économique caractérisé par un trafic soutenu tout au long de l'année en particulier le transit poids lourds (plus de 150 PL/j). Ces axes ont des largeurs de voies importantes, parfois en 2x2 voies.

Cette 1^{ère} catégorie représente une longueur totale de 353,260 kilomètres soit près de 7 % du réseau routier départemental.

La 2^{ème} catégorie est le réseau structurant complémentaire. Elle complète le maillage du réseau de 1^{ère} catégorie en assurant des liaisons entre Chefs lieux de Cantons et permettant la desserte de grands pôles d'activités économiques et touristiques avec des trafics Poids Lourds pouvant aller jusqu'à 150 PL/j

Cette catégorie représente 1 095,850 kilomètres soit près de 22% du réseau routier départemental.

2. – Le réseau dit « secondaire »

La 3^{ème} catégorie concerne le réseau d'intérêt local et l'irrigation des territoires. Ces axes ont des largeurs de chaussée très variables. Cette catégorie représente à elle seule 3 559,045 kilomètres de linéaire de routes, soit près de 71% du réseau routier départemental de l'Indre.

Les démarches d'adaptation de l'usage des plantations et de la palette végétale pour favoriser la biodiversité et la résilience au changement climatique (ombrage, offre de nourriture pour les pollinisateurs) seront examinées avec attention.

1^{ère} catégorie : Réseau structurant

Route	Commune début	Commune fin	Désignation itinéraire	PR + abscisse Début		PR + abscisse Fin		Longueur en KM
BRE_D925_1	DEOLS	DEOLS	Echangeur RD 925 - RD 920 Grangeroux Déols	*0*	0	*0*	209	0,209
BRE_D925_2	DEOLS	DEOLS	Echangeur RD 925 - RD 920 Grangeroux Déols	*0*	0	*0*	264	0,264
BRE_D925_3	DEOLS	DEOLS	Echangeur RD 925 - RD 920 Grangeroux Déols	*0*	0	*0*	205	0,205
BRE_D925_4	DEOLS	DEOLS	Echangeur RD 925 - RD 920 Grangeroux Déols	*0*	0	*0*	126	0,126
BRE_D927_1	SAINT MARCEL	SAINT MARCEL	Echangeur RD 920 – RD 927 Saint-Marcel	*0*	0	*0*	296	0,296
BRE_D927_2	SAINT MARCEL	SAINT MARCEL	Echangeur RD 920 – RD 927 Saint-Marcel	*0*	0	*0*	305	0,305
BRE_D943_1E	BUZANCAIS	BUZANCAIS	Echangeur RD 943 – RD 11 Buzançais	*0*	0	*0*	308	0,308
BRE_D943_1S	BUZANCAIS	BUZANCAIS	Echangeur RD 943 – RD 11 Buzançais	*0*	0	*0*	275	0,275
BRE_D943_2E	BUZANCAIS	BUZANCAIS	Echangeur RD 943 – RD 11 Buzançais	*0*	0	*0*	306	0,306
BRE_D943_2S	BUZANCAIS	BUZANCAIS	Echangeur RD 943 – RD 11 Buzançais	*0*	0	*0*	262	0,262
D134 G134	SAINT GAULTIER	SAINT GAULTIER	Giratoire RD 927 / RD 927b / RD 134 Saint-Gaultier	*0*	0	*0*	154	0,154
D40	CHATEAUROUX	LE POINCONNET	Depuis Rocade RD 920 Châteauroux – Giratoire RD 67/40 « Colas » Le Poinçonnet	2	0	5	43	3,093
D40 G40_1	LE POINCONNET	LE POINCONNET	Giratoire RD 40 / RD 67 »EUROVIA « Le Poinçonnet »	*0*	0	*0*	163	0,163
D67	SAINT MAUR	ETRECHET	Giratoire RD 920 / RD 67 « Les Menas » Etrechet à Giratoire RD 67 – RD 925 Saint-Maur	16	409	31	874	15,287
D67 G6702	SAINT MAUR	SAINT MAUR	Giratoire RD 67 – RD 925 Centrale de Saint-Maur	*0*	0	*0*	159	0,159
D67 G6703	SAINT MAUR	SAINT MAUR	Giratoire RD 67 – Boulevard du Franc « Cap Sud » Saint-Maur	*0*	0	*0*	164	0,164
D67 G6704	SAINT MAUR	SAINT MAUR	Giratoire RD 67 – Rue des Artisans « Cap Sud » Saint-Maur	*0*	0	*0*	81	0,081
D67 G6705	ETRECHET	ETRECHET	Giratoire RD 67 - Rue Hélène Boucher Etrechet	*0*	0	*0*	150	0,15
D920	DEOLS	SAINT MAUR	Depuis bretelle RD 920 / Echangeur RN 151 route d'Issoudun-Déols jusqu'au carrefour RD 920 / Echangeur 14 Cap Sud – Saint-Maur	32	212	42	811	13,013
D920 G92002	ETRECHET	ETRECHET	Giratoire RD 920 - RD 67 Les Menas Etrechet	*0*	0	*0*	164	0,164
D920 G92003	CHATEAUROUX	CHATEAUROUX	Giratoire RD 920 « Newell » – Avenue de la Châtre- RD 943 Châteauroux- Le Poinçonnet	*0*	0	*0*	177	0,177
D920 G92004	CHATEAUROUX	CHATEAUROUX	Giratoire RD 920 « Citroën Maublanc » – VC Montaigne Châteauroux	*0*	0	*0*	213	0,213
D920 G92005	SAINT MAUR	SAINT MAUR	Giratoire RD 920 « Techni Mur » – VC Avenue d'Occitanie Saint-Maur	*0*	0	*0*	195	0,195
D920 G92006	SAINT MAUR	SAINT MAUR	Giratoire RD 920 « Intersport » – VC Rue des Terres Noires Saint-Maur	*0*	0	*0*	150	0,15
D920 G92007	SAINT MAUR	SAINT MAUR	Giratoire RD 920 « But » – RD 67 Saint-Maur	*0*	0	*0*	163	0,163
D920 G92010	CHATEAUROUX	CHATEAUROUX	Giratoire RD 920 « Pier Augé » – Boulevard d'Anvaux Châteauroux – Le Poinçonnet	*0*	0	*0*	161	0,161
D920 G92011	CHATEAUROUX	CHATEAUROUX	Giratoire RD 920 « Naturapolis » – RD 40 – Avenue John Kennedy Châteauroux	*0*	0	*0*	161	0,161
D920_1	ETRECHET	DEOLS	Depuis bretelle RD 920 / Echangeur RN 151 route d'Issoudun-Déols à Giratoire RD 920 / RD 67 « Les Menas » -Etrechet section en 2 voies	*0*	0	*0*	3359	3,359
D920	LE POINCONNET	CHATEAUROUX	section en 2 voies Depuis Giratoire RD 920 / Allée des Sablons – Le Poinçonnet jusqu'au giratoire Mercedes -Châteauroux	35	1538	36	742	0,763
D925	PRUNIERIS Limite Cher	SAINT MAUR	Limite Cher Pruniers- Echangeur 13-1 Route de Châtellerault à Saint-Maur	0	0	39	0	32,141
D925 G92501	DIORS	DIORS	Giratoire RD 925 « La Martinerie Setec » – RD 96 – Diors – Montierchaume	*0*	0	*0*	247	0,247
D925 G92506	DEOLS	DEOLS	Giratoire RD 925 « Est » – VC Lamatière – Croix Blanche-Bretelles RD 920 – Déols	*0*	0	*0*	157	0,157
D925 G92507	DEOLS	DEOLS	Giratoire RD 925 « Ouest » – Rue du 3ème régiment Aviation de chasse- Bretelles RD 920 – Déols	*0*	0	*0*	157	0,157
D925 G92508	DEOLS	DEOLS	Giratoire RD 925 « La Martinerie Elis » – Chemin de Beaumont – Déols	*0*	0	*0*	123	0,123
D927	LA CHATRE	SAINT GAULTIER	Giratoire RD 927 / 940 « Préfecture » – La Châtre à Giratoire RD 927/134/927b – Saint-Gaultier	0	0	47	198	46,071
D927 G92701	LA CHATRE	LA CHATRE	Giratoire RD 927 « Préfecture » – RD 940 – Avenue Georges Sand – La Châtre	*0*	0	*0*	77	0,077
D927 G92702	NEUVY SAINT SEPULCHRE	NEUVY SAINT SEPULCHRE	Giratoire RD 927 « Fay » – RD 990 – Neuvy-Saint-Sépulchre	*0*	0	*0*	226	0,226
D927 G92703	SAINT MARCEL	SAINT MARCEL	Giratoire RD 927 – RD 927E- A20 Echangeur 17 Sud – Saint-Marcel	*0*	0	*0*	222	0,222
D927 G92704	LE PONT CHRETIEN CHABENET	LE PONT CHRETIEN CHABENET	Giratoire RD 927 – RD 100 – Le Pont Chretien Chabenet	*0*	0	*0*	153	0,153
D927 G92705	LA CHATRE	LA CHATRE	Giratoire RD 927 / 41a – rue des Ajoncs – La Châtre	*0*	0	*0*	55	0,055

D927B	SAINT GAULTIER	SAINT GAULTIER	Depuis Giratoire RD 927/134 jusqu'au Giratoire RD951- Saint-Gaultier	0	0	0	235	0,235
D940	SAZERAY	MONTGIVRAY	Depuis Limite Creuse « Le Brolet » - Pouligny Notre Dame jusqu'au Giratoire RD 940/943 « Lion d'Argent » - La Châtre	0	0	18	445	18,655
D940 G940	LA CHATRE	LA CHATRE	Giratoire RD 940 – rue Maurice Rollinat- rue du Majorat – La Châtre – Montgivy	*0*	0	*0*	75	0,075
D940 G94002	MONTGIVRAY	MONTGIVRAY	Giratoire RD 940 / RD 943 « Lion d'Argent » - La Châtre	*0*	0	*0*	126	0,126
D940A	LA CHATRE	LA CHATRE	Depuis RD 940 jusqu'au Giratoire RD 940/927- La Châtre	0	0	0	208	0,208
D943	URCIERS Limite Cher	FLERE LA RIVIERE Limite Indre et Loire	Depuis Limite Cher « La Justice » - Urciers jusqu'à la limite avec l'Indre et Loire « L'Eguillon » - Fléré la Rivière	0	0	102	1052	95,224
D 943 G9430x	VILLEDIEU SUR INDRE	VILLEDIEU SUR INDRE	Giratoire RD 943 / RD 943A – Villedieu sur Indre					0,134
D943 G94301	LA CHATRE	LA CHATRE	Giratoire RD 943 « Les Beauces » – rue des Petits Margois – La Châtre – Lacs	*0*	0	*0*	113	0,113
D943 G94302	LA CHATRE	LA CHATRE	Giratoire RD 943 « Super U » – rue des Mirebeaux – La Châtre	*0*	0	*0*	131	0,131
D943 G94303	LA CHATRE	LA CHATRE	Giratoire RD 943 / RD 83A / RD 73 - La Châtre – Montgivy	*0*	0	*0*	89	0,089
D943 G94304	ETRECHET	ETRECHET	Giratoire RD 943 / RD 67 « Ozans » – rue Clément Ader – Etretchet	*0*	0	*0*	176	0,176
D943 G94305	LE POINCONNET	LE POINCONNET	Giratoire RD 943 « Auchan » – rue des Genièvres – Le Poinçonnet	*0*	0	*0*	164	0,164
D943 G94306	LE POINCONNET	LE POINCONNET	Giratoire « Brico Dépôt » RD 943 – rue 19 mars 1962 – Le Poinçonnet	*0*	0	*0*	163	0,163
D943 G94307	SAINT MAUR	SAINT MAUR	Giratoire RD 943 / RD 64B/ Route de Villers - Avenue de Tours - A20 Echangeur 13 « Lapins rte de Tours » – Saint-Maur	*0*	0	*0*	256	0,256
D943 G94308	BUZANCAIS	BUZANCAIS	Giratoire RD 943 / RD 138- Rue Siméon Ravaud – Route de Beauvais – Buzançais	*0*	0	*0*	213	0,213
D943 G94309	CHATILLON SUR INDRE	CHATILLON SUR INDRE	Giratoire RD 943 / RD 13 – Châtillon sur Indre	*0*	0	*0*	130	0,13
D943 G94310	NIHERNE	NIHERNE	Giratoire RD 943 / RD 943a / RD 80 « Surins » – Niheme	*0*	0	*0*	183	0,183
D943 G94311	ARDENTES	ARDENTES	Giratoire RD 943 / RD 12c – Ardentes	*0*	0	*0*	133	0,133
D943 G94312	LE POINCONNET	LE POINCONNET	Giratoire RD 943/ RD 67 « Forges de l'Isle » – Le Poinçonnet	*0*	0	*0*	89	0,089
D943 G94313	SAINT LACTENCIN	SAINT LACTENCIN	Giratoire RD 943 – RD 138 « Tesseau » - Saint Lactencin	*0*	0	*0*	140	0,14
D943_1	SAINT MAUR	NIHERNE	Depuis Giratoire RD 943 / RD 64 b/ Route de Tours/ Bretelle Echangeur n° 13 de l'A20 - Saint Maur à giratoire RD 943/ RD 80 / RD943A « Surins » - Niheme	55	-286	59	129	4,395
D951	INGRANDES	LUANT	Depuis Limite Vienne « Maurepas » - Ingrandes jusqu'à RD 920 Lothiers – Velles	0	0	55	135	54,55
D951 G95101	INGRANDES	INGRANDES	Giratoire RD 951/ RD 53c– Ingrandes	*0*	0	*0*	139	0,139
D951 G95102	CONCREMIERS	CONCREMIERS	Giratoire RD 951/ RD 951a– Chemin rural – Concremiers	*0*	0	*0*	148	0,148
D951 G95103	LE BLANC	LE BLANC	Giratoire RD 951 « Piscine » - Le Blanc	*0*	0	*0*	167	0,167
D951 G95104	RIVARENNES	RIVARENNES	Giratoire RD 951 / RD 134 / RD 46 - Rivarennnes	*0*	0	*0*	150	0,15
D951 G95105	SAINT GAULTIER	SAINT GAULTIER	Giratoire RD 951 / RD 11 - Saint-Gaultier	*0*	0	*0*	209	0,209
D951 G95106	SAINT GAULTIER	SAINT GAULTIER	Giratoire RD 951 / RD 927b - Saint-Gaultier	*0*	0	*0*	133	0,133
D951 G95107	LE BLANC	LE BLANC	Giratoire RD 951 / RD 975 / RD 3 – Boulevard Clément Laurier - Le Blanc	*0*	0	*0*	65	0,065
D951 G	LE BLANC	LE BLANC	Giratoire RD 951 / ZI des DAUBOURGS – Le Blanc					0,095
D951 G	LE BLANC	LE BLANC	Giratoire RD 951 / ZI des DAUBOURGS – Le Blanc					0,095
D956	LA VERNELLE	DEOLS	Depuis Limite Loir et Cher « La Collinière » - La Vernelle jusqu'à RN 151 A 20 Echangeur 12 – Déols	0	0	51	893	52,179
D956 G95601	VALENCAY	VALENCAY	Giratoire RD 956 / RD 37 – Valençay	*0*	0	*0*	169	0,169
D956 G95602	LEVROUX	LEVROUX	Giratoire RD 956 / Rue Nationale – Levroux	*0*	0	*0*	62	0,062
D956 G95603	DEOLS	DEOLS	Giratoire RD 956 / RD 64 / Avenue de Blois – Déols	*0*	0	*0*	287	0,287
D990	CHATEAUROUX	LE POINCONNET	Depuis RD 920 Rocade Châteauroux et RD 67 Le Poinçonnet	2	0	6	198	3,511
D990 G99001	LE POINCONNET	LE POINCONNET	Giratoire RD 990 / RD 67 « Colas » – Le Poinçonnet	*0*	0	*0*	123	0,123
D990 G99004	CHATEAUROUX	CHATEAUROUX	Giratoire RD 990 / RD 920 « Margotière » – Châteauroux	*0*	0	*0*	192	0,192

Total linéaire 1^{ère} catégorie : 353,260

2^{ème} catégorie : Réseau structurant complémentaire

Route	Commune début	Commune fin	Désignation itinéraire	PR + abscisse Début		PR + abscisse FIN		Longueur en KM
D1	BUZANCAIS	BUZANCAIS	Depuis carrefour RD 1 / RD 138 jusqu'au carrefour RD 1 / RD 11 – Buzançais	0	0	0	446	0,446
D1	NEUILLAY LES BOIS	NEUILLAY LES BOIS	Depuis carrefour RD 1 / RD 27 jusqu'au carrefour RD 1 / RD 21 - Neuillay les Bois	15	710	15	943	0,233
D1	CELON	LA CHATRE L'ANGLIN	Depuis carrefour RD 1 / RD 920 - Celon jusqu'au carrefour RD 1 / RD 10 - La Châtre l'Anglin	40	0	58	990	18,919
D10	LE BLANC	MOUHET	Depuis carrefour RD 10 / RD 3 - Le Blanc jusqu'au carrefour RD 10 / RD 920 - Mouhet	16	0	57	784	40,57
D11	ECUEILLE Limite Indre et Loire	SAINT GAULTIER	Depuis limite Indre et Loire - Ecueille jusqu'au carrefour RD 11 / Giratoire RD 951 - Saint-Gaultier	0	0	56	699	56,913
D12	ARDENTES	ARDENTES	Depuis carrefour RD 12 / RD 14 jusqu'au carrefour RD 12 / RD 943 – Ardentes	16	102	17	842	1,757
D12C	ARDENTES	ARDENTES	Depuis carrefour RD 12c / RD 12 jusqu'au carrefour RD 12c / RD 943 - Ardentes	0	893	3	66	2,148
D13	CHATILLON SUR INDRE	LUCAY LE MALE	Depuis giratoire RD 13 / RD 943 Châtillon sur Indre jusqu'au carrefour RD 13 / RD 960 - Lucay le Mâle	8	824	33	337	24,544
D138	SAINT LACTENCIN	BUZANCAIS	Depuis giratoire RD 138 / RD 943 « Tesseau » Saint-Lactencin jusqu'au giratoire RD 138 / RD 943 - Buzançais	0	0	4	239	4,2
D14	LA BERTHENOUX Limite Cher	LUANT	Limite Cher La Berthenoux jusqu'au carrefour RD 14 / RD 920 « Lothiers » Velles - Luant	0	0	39	989	40,03
D14	MEOBECQ	MEOBECQ	Depuis carrefour RD 14 / RD 27 côté Neuillay jusqu'au carrefour RD 14 / RD 27 côté Migné - Méobecq	52	417	53	72	0,663
D14 G1401	ARTHON	ARTHON	Giratoire RD 14 / RD 990 « La verrerie » Arthon	*0*	0	*0*	146	0,146
D14 G1402	ARTHON	ARTHON	Giratoire RD 14 / RD 45 - Arthon	*0*	0	*0*	89	0,089
D15	MEZIERES EN BRENNE	MEZIERES EN BRENNE	Depuis carrefour RD 15 / RD 21 jusqu'au carrefour RD 15 / RD 6 - Mézières en Brenne	53	347	55	128	1,795
D15	ROSNEY	ROSNEY	Depuis carrefour RD 15 / RD 27 / RD 32 / RD 44 jusqu'au carrefour RD 15 / RD 32 – Rosnay	69	137	70	434	1,288
D15	RUFFEC	BELABRE	Depuis carrefour RD 15 / RD 951 - Ruffec jusqu'au carrefour RD 15 / RD 10 - Belâbre	78	294	85	479	7,208
D16	SEGRY	SEGRY	Limite Cher « La Pouge » jusqu'au carrefour RD 16 / RD 70 - Ségry	0	0	4	291	4,287
D17	LE BLANC	DOUADIC	Depuis giratoire RD 17 / RD 975 Le Blanc jusqu'au carrefour RD 17 / RD 20 - Douadic	7	789	16	377	8,521
D17 G1701	LE BLANC	LE BLANC	Giratoire RD 17 – Rue de l'Europe – rue Jean Jaurès « LIDL » -Le Blanc	*0*	0	*0*	90	0,09
D17 G1702	LE BLANC	LE BLANC	Giratoire RD 17 / RD 27b / RD 27 – Rue du Marchais – Le Blanc	*0*	0	*0*	160	0,16
D18	VILLIERS	VILLIERS	Depuis carrefour RD 18 / RD 43b jusqu'au carrefour RD 18 / RD 21 – Villiers	11	761	14	704	2,968
D19	VOUILLON	ARDENTES	Depuis carrefour RD 19 / RD 925 Vouillon jusqu'au carrefour RD 19 / RD 943 – Ardentes	14	828	26	777	12,076
D20	DOUADIC	DOUADIC	Depuis carrefour RD 20 / RD 43 jusqu'au carrefour RD 20 / RD 17 - Douadic	11	66	11	412	0,346
D21	VILLIERS	MEZIERES EN BRENNE	Depuis carrefour RD 21 / RD 18 Villiers jusqu'au carrefour RD 21 / RD 15 - Mézières en Brenne	13	960	20	158	6,237
D21	MEOBECQ	NEUILLAY LES BOIS	Depuis carrefour RD 21 / RD 1 Neuillay les Bois jusqu'au carrefour RD 21 / RD 27 - Méobecq	40	112	41	538	1,43
D21	ORSENNES	LOURDOUEIX SAINT MICHEL	Depuis carrefour RD 21 / RD 75 Orsenne jusqu'au carrefour RD 21 / RD 36 - Lourdoueix Saint Michel	72	0	84	192	12,352
D24	MIGNE	MIGNE	Depuis carrefour RD 24 / RD 27 jusqu'au carrefour RD 24 / RD 27 - Migné	29	977	30	97	0,13
D25	SAINT FLORENTIN	CHABRIS	Depuis carrefour RD 25 / RD 960 Saint-Florentin – Guilly jusqu'au giratoire RD 25 / RD 4 - Chabris	0	0	20	547	20,454
D27	LE BLANC	NEUILLAY LES BOIS	Depuis giratoire RD 27 / RD 27B / RD 17 - rue du Marchais Le Blanc jusqu'au carrefour RD 27 / RD 925 Neuillay les Bois	10	860	45	560	34,469
D27B	LE BLANC	LE BLANC	Depuis carrefour RD 27b / RD 951 jusqu'au giratoire RD 27b / RD 27 / RD 17 - rue du Marchais - Le Blanc	0	0	1	972	1,969
D3	LE BLANC	LE BLANC	Depuis carrefour RD 3 / RD 951 jusqu'au carrefour RD 3 / RD 10 - Le Blanc	14	322	17	64	2,732
D3 G3	LE BLANC	LE BLANC	Giratoire RD 3 – Rue des landelles – rue de l'Aérodrome – Le Blanc	*0*	0	*0*	79	0,079
D30	POMMIERS	ORSENNES	Depuis carrefour RD 30 / RD 48 – Pommiers jusqu'au carrefour RD 30 / RD 39 / RD 72 - Orsenne	31	833	37	818	5,977
D33	VILLENTOIS FAVEROLLES EN BERRY	LYE Limite Loir et Cher	Depuis carrefour RD 33 / RD 37 Villentroy Faverolles en Berry – Pommiers jusqu'à la limite du Loir et Cher Lye	24	687	30	0	5,208
D36	TILLY Limite Vienne	EGUZON CHANTOME	Limite Vienne - Tilly jusqu'au carrefour RD 36 / RD 913 / RD 45 - Eguzon Chantôme	0	0	32	821	32,365
D36	LOURDOUEIX SAINT MICHEL	AIGURANDE	Depuis carrefour RD 36 / RD 21 / RD 87 - Lourdoueix Saint Michel jusqu'au carrefour RD 36 / RD 990 - Aigurande	47	1000	55	2	6,378
D37	VILLENTOIS FAVEROLLES EN BERRY	VALENCAY	Depuis carrefour RD 37 / RD 33 Villentroy Faverolles en Berry jusqu'au giratoire RD 37 / RD 956 Valençay	0	0	7	972	7,982

D38	BADECON LE PIN	BADECON LE PIN	Depuis carrefour RD 38 / RD 40 jusqu'au carrefour RD 38 / RD 40 – Badecon le Pin	4	472	5	322	0,893
D38	CLUIS	CLUIS	Depuis carrefour RD 38 / RD 75 jusqu'au carrefour RD 38 / RD 990 - Cluis	17	588	19	377	2,217
D39	GARGILLES DAMPIERRE	GARGILLES DAMPIERRE	Depuis carrefour RD 39 / RD 40 jusqu'au carrefour RD 39 / RD 40 – Gargilles Dampierre	17	886	19	359	1,484
D4	VALENCAY	CHABRIS Limite Loir et Cher	Depuis carrefour RD 4 / RD 956 Valençay jusqu'à la limite Loir et Cher – Chabris	55	0	69	0	13,585
D4 G4	CHABRIS	CHABRIS	Giratoire RD 4 / VC rue de l'Etang / Allée des Chênes « Les Vigneaux » - Chabris	*0*	0	*0*	73	0,073
D4 G401	VAL FOUZON	VAL FOUZON	Giratoire RD 4 / RD 4 a / RD 52 / RD 57b – Val Fouzon	*0*	0	*0*	66	0,066
D4 G402	CHABRIS	CHABRIS	Giratoire RD 4 / RD 25 / RD 31 - Chabris	*0*	0	*0*	83	0,083
D40	LE POINCONNET	VELLES	Depuis giratoire RD 40 / RD 67 – Le Poinçonnet jusqu'au carrefour RD 40 / RD 14 - Velles	5	43	12	28	6,86
D40	BADECON LE PIN	CUZION	Depuis carrefour RD 40 / RD 48 – Badecon le Pin jusqu'au carrefour RD 40 / RD 45 - Cuzion	30	73	37	318	7,181
D43	DOUADIC	SAINT MICHEL EN BRENNÉ	Depuis carrefour RD 43 / RD 20 – Douadic jusqu'au carrefour RD 40 / RD 14 / RD 6- Saint-Michel en Brenne	18	558	30	154	11,732
D43	MURS	CHATILLON SUR INDRE	Depuis carrefour RD 43 / RD 43b / RD 63 - Murs jusqu'au carrefour RD 40 / RD 943- Châtillon sur Indre	44	322	49	1057	5,727
D43B	MURS	VILLIERS	Depuis carrefour RD 43b / RD 43/ RD 63 - Murs jusqu'au carrefour RD 43b / RD 18- Villiers	0	0	2	653	2,651
D45	EGUZON CHANTOME	CUZION	Depuis carrefour RD 45 / RD 36/ RD 913 – Eguzon Chantôme jusqu'au carrefour RD 45 / RD 40 - Cuzion	5	354	11	673	6,335
D46	MIGNE	ROUSSINES	Depuis carrefour RD 46 / RD 951 jusqu'à carrefour RD 46 / RD 927 - Rivarennés	25	18	25	607	0,589
D48	ORSENNES	ARGENTON SUR CREUSE	Depuis carrefour RD 48 / RD 21 – Orsennes jusqu'au carrefour RD 48 / RD 920 / RD 927 E - Argenton sur Creuse	8	18	24	534	16,494
D55	ARGENTON SUR CREUSE	ARGENTON SUR CREUSE	Depuis carrefour RD 55 / A 20 Echangeur 18 jusqu'au giratoire RD 55 / RD 920 - Argenton sur Creuse	13	240	14	0	0,637
D6	TOURNON SAINT MARTIN	MEZIERES EN BRENNÉ	Depuis carrefour RD 6 / RD 50 – Toumon Saint Martin jusqu'au carrefour RD 6 / RD 925 – Mézières en Brenne	5	165	27	497	22,316
D63B	SAINT GENOU	SAINT GENOU	Depuis carrefour RD 63B / RD 63 jusqu'au carrefour RD 63B / RD 943 – Saint Genou	0	0	2	458	2,467
D67	NIHERNE	SAINT MAUR	Depuis carrefour RD 67 / RD 80 – Nihérne jusqu'au giratoire RD 67 / RD 925 / Rue de Châtellerault - Saint Maur	9	445	16	409	6,951
D67 G6701	SAINT MAUR	SAINT MAUR	Giratoire RD 67 / Rue des Ponts / Rue de Von – Saint Maur	*0*	0	*0*	44	0,044
D68	THEVET SAINT JULIEN	THEVET SAINT JULIEN	Depuis carrefour RD 68 / RD 69 jusqu'au carrefour RD 68 / RD 940 - Thevet Saint Julien	33	989	34	165	0,175
D69	THEVET SAINT JULIEN	NOHANT VIC	Depuis carrefour RD 69 / RD 68 - Thevet Saint Julien jusqu'au carrefour RD 69 / RD 943 - Nohant Vic	0	0	10	165	10,153
D72	ORSENNES	CUZION	Depuis carrefour RD 72 / RD 30 / RD 39 – Orsennes jusqu'au carrefour RD 72 / RD 45 - Cuzion	37	1145	44	438	6,609
D74	NEUVY SAINT SEPULCHRE	NEUVY SAINT SEPULCHRE	Depuis carrefour RD 74 / RD 927 jusqu'au carrefour RD 74 / RD 74c - Neuvy Saint Sépulchre	12	734	12	868	0,134
D74C	BUXIERES D'AILLAC	NEUVY SAINT SEPULCHRE	Depuis carrefour RD 74c / RD 990 jusqu'au carrefour RD 74c / RD 74 - Neuvy Saint Sépulchre	0	0	3	52	3,097
D75	ORSENNES	CLUIS	Depuis carrefour RD 75 / RD 21 Orsennes jusqu'au carrefour RD 75 / RD 38 - Cluis	0	0	2	730	2,761
D8	ECUEILLE	ISSOUDUN	Limite Indre et Loire – Ecueille juqu'au carrefour RD 8 / RN 151 - Issoudun	0	0	54	688	54,743
D80	NIHERNE	NIHERNE	Depuis giratoire RD 80 / RD 80b jusqu'au carrefour RD 80 / RD 67 – Nihérne	23	861	24	730	0,877
D80 G8001	NIHERNE	NIHERNE	Giratoire RD 80b / Rue du château fort - Nihérne	*0*	0	*0*	27	0,027
D80 G80B	NIHERNE	NIHERNE	Giratoire RD 80 / RD 80b – Nihérne	*0*	0	*0*	71	0,071
D80B	NIHERNE	NIHERNE	Depuis giratoire RD 80b / RD 80 jusqu'au carrefour RD 80b / RD 943 - Nihérne	0	0	1	0	0,637
D86	MOUHET	MOUHET Limite Creuse	Depuis carrefour RD 86 / RD 10 jusqu'au carrefour RD 86 / Echangeur n°21 de l' A20 - Mouhet	1	80	1	358	0,278
D9	SEGRY	ISSOUDUN	Depuis carrefour RD 9 / RD 70 – Segry jusqu'à accès voie de desserte silo AXEREAL – Issoudun	5	3	14	465	9,187
D913	ARGENTON SUR CREUSE	EGUZON CHANTOME	Depuis carrefour RD 913 / RD 920 – Argenton sur Creuse jusqu'à la limite avec la Creuse - Eguzon Chantôme	0	0	24	888	24,905
D917	BRIANTES	VIJON Limite Creuse	Depuis carrefour RD 943 – Briantes jusqu'à la limite avec la Creuse - Vijon	0	0	20	130	20,296
D918	REUILLY Limite Cher	NOHANT VIC	Limite Cher - Reuilly jusqu'au carrefour RD 918 / RD 943 - Nohant Vic	0	0	53	1165	52,931
D918 G91801	LES BORDES	LES BORDES	Giratoire RD 918 / RD 16 /RD 960 / Route de Reuilly – Les Bordes – Issoudun	*0*	0	*0*	212	0,212
D918 G91802	ISSOUDUN	ISSOUDUN	Giratoire RD 918 / Rue de la Limoise « Leclerc » - Issoudun	*0*	0	*0*	170	0,17
D920	GRACAY	DEOLS	Limites Cher -Meunet sur Vatan jusqu'au giratoire RN 151 / RD 920 « Villaverde » - Déols	0	0	32	211	15,125
D920	SAINT MAUR	MOUHET	Depuis carrefour RD 920 / A20 Echangeur 14 Saint-Maur jusqu'à la limite avec la Creuse - Mouhet	42	811	94	824	52,712
D920 G92001	DEOLS	DEOLS	Giratoire RD 920 / RD 920a / Avenue le Corbusier « Garage AUBERT » – Déols	*0*	0	*0*	158	0,158
D920 G92008	ARGENTON SUR CREUSE	ARGENTON SUR CREUSE	Giratoire RD 920 / RD 927E / Rue Ledru Rollin – Argenton sur Creuse	*0*	0	*0*	109	0,109
D920 G92009	ARGENTON SUR CREUSE	ARGENTON SUR CREUSE	Giratoire RD 920 / RD 55 / Rue des Champs de Saint Marc – Argenton sur Creuse	*0*	0	*0*	157	0,157
D922	DUN LE POELIER Limite Loir et Cher	VATAN	Limite Loir et Cher - Dun le Poelier jusqu'au carrefour RD 922 / RD 920 – Vatan	0	0	14	110	14,112

D925	SAINT MAUR	AZAY LE FERRON Limite Indre et Loire	Depuis carrefour RD 925 / A20 Echangeur 13-1 - Saint Maur jusqu'à la limite avec l'Indre et Loire - Azay le Ferron	39	0	88	514	49,562
D925 G92503	VENDOEUVRES	VENDOEUVRES	Giratoire RD 925 / RD 24 Vendoeuvres	*0*	0	*0*	110	0,11
D925 G92504	PAULNAY	PAULNAY	Giratoire RD 925 / RD 18 / RD 43 - Paulnay	*0*	0	*0*	64	0,064
D925 G92505	AZAY LE FERRON	AZAY LE FERRON	Giratoire RD 925 / RD 975 – Azay le Ferron	*0*	0	*0*	111	0,111
D926	VATAN	MEZIERES EN BRENNE	Depuis carrefour RD 926 / RD 920 – Vatan jusqu'au carrefour RD 926 / RD 925 « Subtray » Mezières en Brenne	0	0	51	324	51,221
D926 G92601	SAINTE GEMME	SAINTE GEMME	Giratoire RD 926 / RD 24 / Route de la Touche Bernard – Sainte Gemme.	*0*	0	*0*	46	0,046
D927	RIVARENNES	BELABRE	Depuis carrefour RD 927 / RD 46 – Rivarennas PAS cohérent raccordés à une 3ème cat pk pas jusqu'à la limite avec la Vienne – Belabre	51	468	77	469	26,035
D940	MONTGIVRAY	SAINT CHRISTOPHE EN BOUCHERIE Limite Cher	Depuis giratoire RD 940 / RD 943 « Lion d'Argent » - La Châtre jusqu'à la limite avec le Cher – Saint Christophe en Boucherie	18	445	35	529	17,216
D950	TOURNON SAINT MARTIN	LE BLANC	Limite Indre et Loire - Tournon Saint Martin jusqu'au carrefour RD 950 / RD 951 - Le Blanc	0	0	15	1097	16,189
D951B	LOURDOUEIX SAINT PIERRE	AIGURANDE	Depuis limite avec la Creuse – Aigurande jusqu'à la limite avec le Cher – Vicq Exempt	0	0	27	938	28,052
D96	MONTIERCHAUME	MONTIERCHAUME	Depuis giratoire RD 96 / RD 925 « Setec » - Diors – Montierchaume jusqu'au carrefour RD96 / RN 151 -Montierchaume	0	0	3	487	3,437
D960	LES BORDES	LUCAY LE MALE	Depuis giratoire RD 960/ RD 918 / RD 16 Route de Reuilly – Issoudun jusqu'à la limite avec l'Indre et Loire – Luçay le Mâle	0	0	59	193	58,731
D960 G960	LUCAY LE MALE	LUCAY LE MALE	Giratoire RD 960 / Rue des Forges : RD 22 / Rue Saint Denis – Luçay le Mâle	*0*	0	*0*	109	0,109
D975	CHATILLON SUR INDRE Limite Indre et Loire	LE BLANC	Limite Indre et Loire - Châtillon sur Indre jusqu'au giratoire RD 975 / RD 17 - Le Blanc	0	0	47	152	47,348
D975 G97501	LE BLANC	LE BLANC	Giratoire RD 975 / RD 17 - Le Blanc	*0*	0	*0*	71	0,071
D975	LE BLANC	SAINT HILAIRE SUR BENAIZE Limite Vienne	Depuis Giratoire RD 975 / RD 951/ RD 88 / RD 3 - Le Blanc jusqu'à la limite avec la Vienne - Saint Hilaire sur Benaize	47	238	59	280	10,983
D990	LE POINCONNET	LOURDOUEIX SAINT PIERRE	Depuis giratoire RD 990/ RD 67 « Eurovia » Le Poinçonnet juqu'à la limite avec la Creuse - Aigurande	6	198	47	1079	41,223
D990 G99002	LE POINCONNET	LE POINCONNET	Giratoire RD 990 / RD 45 / Voie forestière d'Artois – Le Poinçonnet – Arthon	*0*	0	*0*	162	0,162

Total linéaire 2^{ème} catégorie : 1095,85

3^{ème} catégorie : Réseau d'intérêt local

Route	Commune début	Commune fin	PR + abscisse Début		PR + abscisse FIN		Longueur en KM
D1	BUZANCAIS	NEUILLAY LES BOIS	0	446	15	710	15,25
D1	NEUILLAY LES BOIS	LE PONT CHRETIEN CHABENET	15	945	33	747	17,77
D1	LA CHATRE L'ANGLIN	LA CHATRE L'ANGLIN	58	990	62	429	3,454
D100	SAINT MARCEL	LE PONT CHRETIEN CHABENET	0	0	5	0	4,397
D102	ETRECHET	AMBRAULT	0	0	14	508	14,284
D104	SAINT MAUR	LUANT	0	0	7	663	7,698
D105	ARDENTES	DIORS	0	0	10	0	9,23
D106	ARGENTON SUR CREUSE	OULCHES	0	0	15	496	15,522
D107	RUFFEC	MAUVIERES	0	0	10	0	9,046
D108	INGRANDES	SAUZELLES	0	0	8	1	7,649
D109	ECUEILLE	POULAINES	0	0	26	0	25,939
D10A	LA CHATRE L'ANGLIN	MOUHET	0	0	7	0	6,876
D11	SAINT GAULTIER	SAINT GAULTIER	56	699	57	673	0,9
D110	SAINTE SEVERE SUR INDRE	VIJON	0	0	6	0	5,869
D111	AZAY LE FERRON	VILLIERS	0	0	9	0	8,202
D112	BUZANCAIS	BUZANCAIS	0	0	4	0	2,904
D112A	BUZANCAIS	BUZANCAIS	0	0	0	837	0,838
D113	PARNAC	MOUHET	0	0	10	0	9,474
D114	JEU MALOCHES	FREDILLE	0	0	4	102	4,02
D115	VELLES	VELLES	0	0	6	488	6,48
D116	CROZON SUR VAUVRE	CREVANT Limite Creuse	0	0	7	0	6,686
D117	SAINTE SEVERE SUR INDRE	PERASSAY	0	0	5	86	5,096
D118	LIGNAC	LIGNAC	0	0	3	317	3,381
D118A	LIGNAC	LIGNAC	0	0	3	238	3,268
D119	LE BLANC	CONCREMIERS	0	0	4	0	3,839
D11A	VENDOEUVRES	VENDOEUVRES	0	0	4	0	3,511
D12	BOUESSE	ARDENTES	0	0	16	102	16,369
D12	ARDENTES	VATAN	17	842	58	272	40,686
D12 G12	NEUVY PAILLOUX	NEUVY PAILLOUX	*0*	0	*0*	59	0,059
D120	LE BLANC	LE BLANC	0	0	0	910	0,91
D121	SAULNAY	MEZIERES EN BRENNÉ	0	0	5	0	4,78
D122	CHATILLON SUR INDRE	CLERE DU BOIS	0	0	8	0	7,109
D123	CLUIS	MONTCHEVRIER	0	0	7	0	6,664
D124	CLUIS	LA BUXERETTE	0	0	5	0	4,817
D125	NIHERNE	NEUILLAY LES BOIS	0	0	5	93	5,076
D126	NEUILLAY LES BOIS	NEUILLAY LES BOIS	0	0	4	0	3,23
D127	MENETOU SUR NAHON	DUN LE POELIER	0	0	8	0	7,488
D128	VEUIL	VILLENTOIS FAVEROLLES EN BERRY	0	0	11	0	10,111
D129	CHASSENEUIL	NURET LE FERRON	0	0	7	551	7,524
D12A	JEU LES BOIS	MERS SUR INDRE	0	0	2	421	2,446
D12B	JEU LES BOIS	JEU LES BOIS	0	0	3	793	3,782
D12C	ARDENTES	ARDENTES	0	0	0	893	0,893
D12D	MARON	ARDENTES	0	0	4	493	4,457
D12E	SAINTE FAUSTE	THIZAY	0	0	5	757	5,751
D13	CLERE DU BOIS	CHATILLON SUR INDRE	0	0	8	824	8,852
D13	VALENCAY	ANJOUIN Limite Cher	46	0	64	904	18,917
D130	SAINT AOUSTRILLE	LIZERAY	0	0	6	0	5,156
D131	ISSOUDUN	CONDE	0	1	7	0	6,38
D132	LE PECHEREAU	SAINT MARCEL	0	0	3	674	3,654
D133	VIGOUX	CELON	0	0	1	359	1,41
D134	RIVARENNES	SAINT GAULTIER	0	0	3	879	3,825
D13A	CLERE DU BOIS	FLERE LA RIVIERE	0	0	11	359	11,395
D13B	CHATILLON SUR INDRE	CLERE DU BOIS	0	0	5	646	5,635
D13C	SAINT CHRISTOPHE EN BAZELLE	BUXEUIL	0	0	7	198	7,176
D14	LUANT	MEOBECQ	39	989	52	417	11,069
D14	MEOBECQ	MIGNE	53	72	66	43	12,938
D14	SAINT MICHEL EN BRENNÉ	OBTERRE Limite Indre et Loire	66	43	93	768	19,278
D14A	AZAY LE FERRON	OBTERRE	0	0	3	96	3,202
D14B	MIGNE	SAULNAY	0	0	12	878	12,448
D14C	AZAY LE FERRON	MARTIZAY Limite Indre et Loire	0	0	1	858	1,897
D14D	AZAY LE FERRON	AZAY LE FERRON	0	0	5	716	5,782

D15	SAINT CHRISTOPHE EN BAZELLE	POULAINES	0	0	4	538	4,52
D15	POULAINES	MEZIERES EN BRENNÉ	4	538	53	347	48,951
D15	MEZIERES EN BRENNÉ	ROSNAÏ	55	128	69	137	14,615
D15	ROSNAÏ	RUFFEC	70	434	78	294	7,85
D15	BELABRE	LIGNAC Limite Vienne	85	479	96	321	10,777
D15A	VEUIL	VEUIL	0	0	1	270	1,259
D15A	VEUIL	VICQ SUR NAHON	1	270	3	0	1,505
D15C	SAULNAY	PAULNAY	0	0	9	0	8,849
D15D	PELLEVOISIN	SELLES SUR NAHON	0	0	3	815	3,682
D15E	PALLUAU SUR INDRE	VILLEGOUIN	0	0	5	155	5,132
D15E	VILLEGOUIN	VILLEGOUIN	5	155	6	0	0,009
D15F	GEHEE	LANGE	0	0	3	280	3,313
D16	LES BORDES	PAUDY	4	291	14	403	10,107
D16	PAUDY	LUCAY LE LIBRE	14	403	20	151	5,775
D16	LUCAY LE LIBRE	POULAINES	20	151	33	244	13,12
D16A	ORVILLE	ORVILLE	0	0	3	1012	3,98
D16B	GIROUX	VATAN	0	0	7	267	7,344
D16B	VATAN	VATAN	7	267	7	293	0,026
D16D	GIROUX	SAINT PIERRE DE JARDS	0	0	5	867	5,948
D16E	LES BORDES	SAINTÉ LIZAIGNE	0	0	5	507	5,503
D16E	SAINTÉ LIZAIGNE	SAINTÉ LIZAIGNE	5	507	5	550	0,043
D17	CONCREMIERS Limite Vienne	LE BLANC	0	0	7	789	7,879
D17	DOUADIC	MEZIERES EN BRENNÉ	16	377	30	752	14,384
D17	PALLUAU SUR INDRE	HEUGNES	30	752	44	735	14,037
D17A	DOUADIC	ROSNAÏ	0	0	10	0	9,297
D18	SAINT MEDARD	VILLIERS	0	0	11	761	12,082
D18	VILLIERS	MARTIZAY	14	704	32	576	17,916
D19	ISSOUDUN	VOUILLON	0	0	14	828	14,8
D19	ARDENTES	AIGURANDE	26	777	64	34	37,042
D19	AIGURANDE	AIGURANDE Limite Creuse	64	34	64	611	0,577
D19A	BRIVES	MEUNET PLANCHES	0	0	1	980	1,979
D19B	MEUNET PLANCHES	VOUILLON	0	0	2	0	1,95
D19C	BRIVES	BRIVES	0	0	0	730	0,73
D19D	TRANZAULT	TRANZAULT	0	0	1	666	1,653
D19E	FOUGEROLLES	FOUGEROLLES	0	0	2	0	1,568
D19F	SAINT DENIS DE JOUHET	NEUVY SAINT SEPULCHRE	0	0	8	233	8,245
D19G	AIGURANDE	AIGURANDE Limite Creuse	0	0	0	191	0,191
D19H	FOUGEROLLES	FOUGEROLLES					0,19
D1A	SAINT GAULTIER	TENDU	0	0	10	424	10,313
D1B	SAINT GILLES	SAINT CIVRAN	0	0	4	679	4,676
D1C	SAINT BENOIT DU SAULT	SAINT BENOIT DU SAULT	0	0	0	169	0,169
D1D	LA CHATRE L'ANGLIN	LA CHATRE L'ANGLIN Limite Haute Vienne	0	0	3	861	3,892
D1E	LA CHAPELLE ORTHEMALE	NEUILLAY LES BOIS	0	0	3	539	3,532
D2	LEVROUX	SAINT GEORGES SUR ARNON Limite Cher	0	0	47	458	46,38
D20	MARTIZAY Limite Indre et Loire	DOUADIC	0	0	11	66	11,325
D20	DOUADIC	SAINT MAUR	11	412	50	817	39,494
D20A	DOUADIC	LINGE	0	0	5	725	5,717
D20B	LUANT	LA PEROUILLE	0	0	2	515	2,497
D21	OBTERRE Limite Indre et Loire	VILLIERS	0	0	13	960	14,032
D21	MEZIERES EN BRENNÉ	MEOBECQ	20	158	40	112	19,97
D21	NEUILLAY LES BOIS	ORSENNES	41	538	72	0	30,405
D21	LOURDOUEIX SAINT MICHEL	LOURDOUEIX SAINT MICHEL Limite Creuse	84	192	86	444	2,377
D21A	ORSENNES	ORSENNES	0	0	6	77	6,083
D21B	MAILLET	MOSNAY	0	0	6	481	6,323
D22	VILLENTOIS FAVEROLLES EN BERRY	BAUDRES	0	0	24	0	23,58
D22A	VILLENTOIS FAVEROLLES EN BERRY	VALENCAY	0	0	12	0	11,571
D22B	LUCAY LE MALE	LUCAY LE MALE	0	0	1	0	0,741
D23	BAUDRES	LEVROUX	0	0	11	488	11,398
D23A	BAUDRES	VICQ SUR NAHON	0	0	2	822	2,796
D24	CLION SUR INDRE	SAINTÉ GEMME	0	0	13	258	13,141
D24	SAINTÉ GEMME	MIGNE	13	258	29	977	16,717
D24	MIGNE	CIRON	30	97	41	0	10,492
D24A	VENDOEUVRES	VENDOEUVRES	0	0	4	0	3,314
D25A	SEMBLECAÏ	CHABRIS	0	0	6	769	6,957
D25B	SEMBLECAÏ	VAL FOUZON	0	0	3	33	3,029
D26	SAZERAY	URCIERS	0	0	21	0	20,235
D26A	FEUSINES	CHAMPILLET	0	0	3	0	2,831
D26B	SAINTÉ SEVERE SUR INDRE	SAINTÉ SEVERE SUR INDRE	0	0	1	0	0,333
D26C	SAZERAY	SAZERAY	0	0	5	0	4,734
D26D	SAINTÉ SEVERE SUR INDRE	CREVANT	0	0	10	0	9,358
D26E	SAINTÉ SEVERE SUR INDRE	SAINTÉ SEVERE SUR INDRE	0	0	1	0	0,984
D27	MERIGNY Limite Vienne	LE BLANC	0	0	10	860	10,906
D27	NEUILLAY LES BOIS	REUILLY	45	560	99	701	53,668
D27A	MERIGNY Limite Vienne	MERIGNY	0	0	2	93	2,086

D28	SAINT CYRAN DU JAMBOT	REUILLY	0	0	67	0	47,646
D28A	SAINT PIERRE DE JARDS	SAINT PIERRE DE JARDS	0	0	1	614	1,6
D28B	SAINT PIERRE DE JARDS	REUILLY Limite Cher	0	0	4	0	3,412
D28C	REUILLY	MERIGNY Limite Vienne	0	0	2	0	2,337
D28D	SAINT CYRAN DU JAMBOT	FLERE LA RIVIERE	0	0	2	0	1,311
D28E	SOUGE	ARGY	0	0	4	129	4,104
D28F	PALLUAU SUR INDRE	LE TRANGER	0	0	7	0	6,92
D28G	ARGY	ARGY	0	0	2	28	2,031
D28H	SOUGE	FREDILLE	0	0	4	207	4,228
D28K	LE TRANGER	PALLUAU SUR INDRE	0	0	3	0	2,52
D29	THENAY	BONNEUIL Limite Haute Vienne	0	0	36	271	36,257
D29A	CHAILLAC	BEAULIEU Limite Haute Vienne	0	0	7	0	6,291
D2A	MEUNET SUR VATAN	REBOURSIN	0	0	4	844	4,67
D2A1	SAZERAY	SAZERAY	0	0	0	242	0,242
D3	LURAI Limite Vienne	LE BLANC	0	0	14	322	14,292
D3	LE BLANC	OULCHES	17	64	35	0	17,55
D30	LUANT	POMMIERS	0	0	31	833	21,447
D30	ORSENNES	SAINT PLANTAIRE	37	818	48	393	10,986
D30A	TENDU	BOUESSE	0	0	8	515	8,47
D30B	POMMIERS	POMMIERS	0	0	1	781	1,757
D30C	POMMIERS	POMMIERS	0	0	1	30	0,996
D30D	MOSNAY	LE PECHEREAU	0	0	2	341	2,316
D30E	POMMIERS	ORSENNES	0	0	3	193	3,248
D31	CHABRIS	BUXEUIL	0	0	18	471	18,533
D31	BUXEUIL	NEUVY PAILLOUX	18	471	49	517	30,827
D31 G3101	NEUVY PAILLOUX	NEUVY PAILLOUX	*0*	0	*0*	96	0,096
D31A	BAGNEUX	SAINT CHRISTOPHE EN BAZELLE	0	0	1	982	1,981
D31B	BAGNEUX	ANJOUIN	0	0	3	0	2,97
D32	MARTIZAY	LIGNAC	0	0	51	416	51,401
D32A	LIGNAC	LIGNAC Limite Vienne	0	0	4	335	4,313
D32B	LIGNAC	DUNET	0	0	3	888	3,897
D32C	DUNET	DUNET	0	0	2	72	2,075
D32D	PRISSAC	PRISSAC	0	0	4	436	4,436
D33	PELLEVOISIN	LUCAY LE MALE	0	0	16	924	16,952
D33	LUCAY LE MALE	VILLENTOIS FAVEROLLES EN BERRY	16	924	24	687	7,821
D33A	LYE	LYE	0	0	2	0	1,353
D33B	HEUGNES	FREDILLE	0	0	5	0	4,92
D33C	HEUGNES	JEU MALOCHES	0	0	4	1	3,876
D33D	HEUGNES	HEUGNES	0	0	4	0	3,752
D33E	JEU MALOCHES	JEU MALOCHES	0	0	2	0	1,584
D34	JEU MALOCHES	SAINT GEORGES SUR ARNON	0	0	44	858	44,363
D34A	BAUDRES	BOUGES LE CHATEAU	0	0	10	797	10,848
D35	CHABRIS	CHABRIS Limite Cher	0	0	10	752	10,769
D35A	LA VERNELLE	CHABRIS	0	0	2	1598	3,587
D35B	CHABRIS	DUN LE POELIER	0	0	4	0	4,257
D36	EGUZON CHANTOME	LOURDOUEIX SAINT MICHEL	32	821	47	1000	14,077
D36	POULIGNY SAINT MARTIN	CHAMPILLET	55	2	65	1045	10,961
D36 G3601	CHAILLAC	CHAILLAC	*0*	0	*0*	77	0,077
D36 G3602	PARNAC	PARNAC	*0*	0	*0*	121	0,121
D36A	LA MOTTE FEUILLY	CHAMPILLET	0	0	2	0	1,366
D36B	EGUZON CHANTOME	BAZAIGES	0	0	8	0	8,338
D36C	AIGURANDE	AIGURANDE	0	0	1	0	0,428
D36D	EGUZON CHANTOME	EGUZON CHANTOME	0	0	4	0	3,805
D36E	LA CHATRE L'ANGLIN	CHAILLAC	0	0	4	1164	5,159
D36F	CHAILLAC	LA CHATRE L'ANGLIN	0	0	6	546	6,562
D36G	EGUZON CHANTOME	EGUZON CHANTOME	*0*	0	*0*	99	0,099
D36H	EGUZON CHANTOME	EGUZON CHANTOME	0	0	1	0	0,76
D36I	CHAILLAC	CHAILLAC	0	0	0	1075	1,075
D36J	LOURDOUEIX SAINT MICHEL	LOURDOUEIX SAINT MICHEL	0	0	0	1083	1,083
D37	VALENCAY	BRION	7	972	30	784	22,841
D37A	ROUVRES LES BOIS	POULAINES	0	0	8	111	8,023

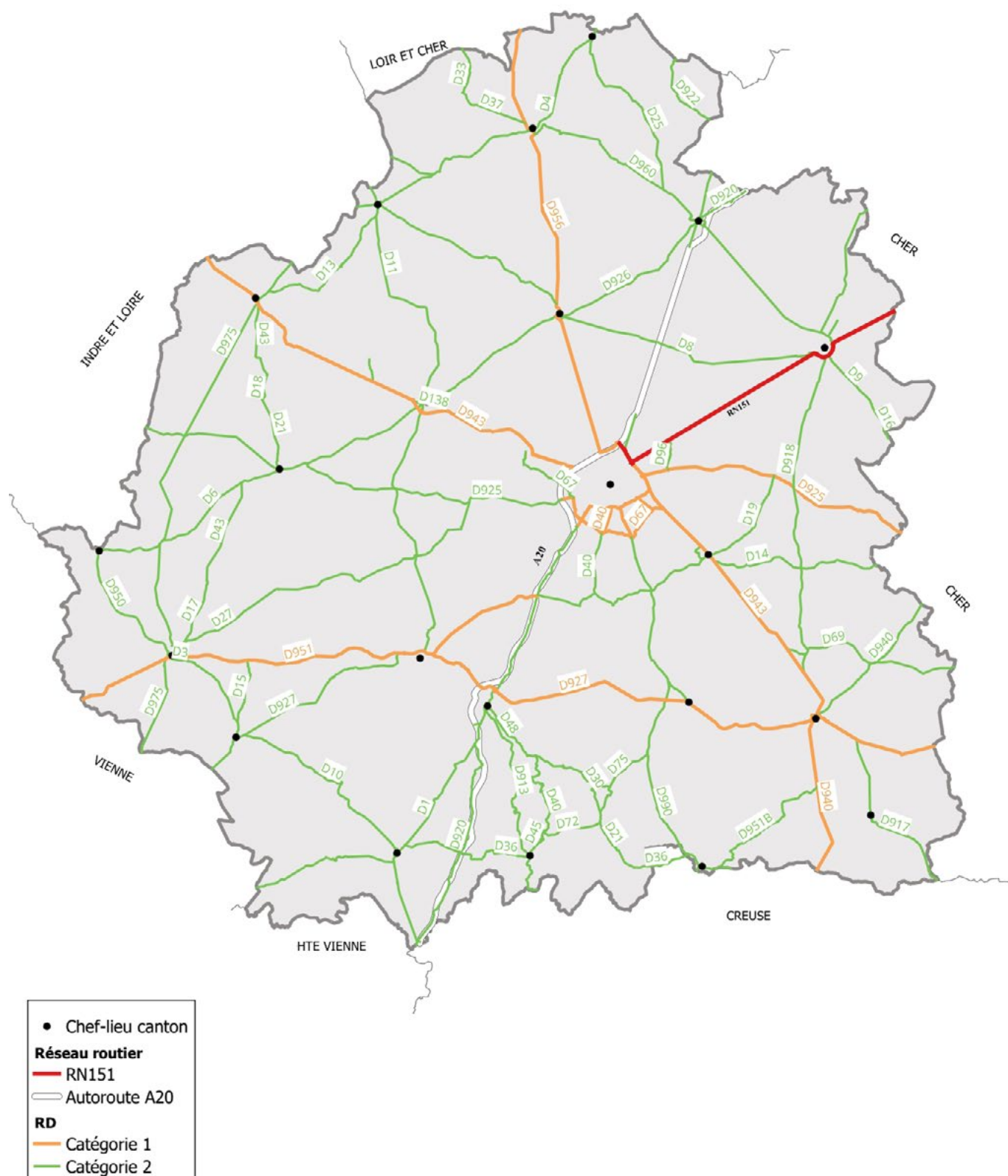
D38	BARAIZE	BADECON LE PIN	0	0	4	472	4,424
D38	BADECON LE PIN	CLUIS	5	322	17	588	11,317
D38	CLUIS	CHEZAL BENOIT	19	377	58	408	38,81
D38A	MERS SUR INDRE	SASSIERGES SAINT GERMAIN	0	0	7	552	7,64
D38C	BADECON LE PIN	BADECON LE PIN	0	0	2	366	2,296
D38D	BOMMIERS	BOMMIERS	0	0	5	437	5,439
D38E	BARAIZE	CEAULMONT	0	0	1	847	1,847
D39	MONTCHEVRIER	GARGILESE DAMPIERRE	0	0	17	886	17,575
D39	GARGILESE DAMPIERRE	BADECON LE PIN	19	359	20	677	1,297
D40	VELLES	BADECON LE PIN	12	28	30	73	17,95
D40	CUZION	SAINT PLANTAIRE	37	318	44	489	7,151
D40A	CUZION	SAINT PLANTAIRE	0	0	4	0	3,263
D40B	VELLES	TENDU	0	0	6	951	6,945
D40C	CUZION	CUZION	0	0	0	780	0,78
D40D	CUZION	CUZION	0	0	0	825	0,825
D41	ARDENTES	CREVANT	0	0	26	175	26,394
D41A	SARZAY	LE MAGNY	0	0	6	221	6,234
D42	CLUIS	ARTHON	0	0	18	910	18,731
D42A	GOURNAY	MAILLET	0	1	3	439	3,423
D42B	GOURNAY	NEUVY SAINT SEPULCHRE	0	0	4	0	3,451
D43	MERIGNY	POULIGNY SAINT PIERRE	0	0	12	229	12,277
D43	POULIGNY SAINT PIERRE	DOUADIC	12	229	18	558	6,202
D43	SAINT MICHEL EN BRENNÉ	MURS	30	154	44	322	14,163
D43	CHATILLON SUR INDRE	CHATILLON SUR INDRE Limite Indre et Loire	49	1057	51	1535	2,453
D43 G43_1	POULIGNY SAINT PIERRE	POULIGNY SAINT PIERRE	*0*	0	*0*	115	0,115
D43A	SAUZELLES	SAUZELLES	0	0	3	577	3,564
D43C	PAULNAY	OBTERRE	0	0	9	141	9,119
D44	SAINT MICHEL EN BRENNÉ	BONNEUIL Limite Haute Vienne	0	0	53	909	53,351
D44A	BONNEUIL	BEAULIEU	0	0	5	0	4,12
D44B	TILLY	BONNEUIL	0	0	5	0	4,234
D44D	CHALAIS	CHALAIS	0	0	2	0	1,765
D45	EGUZON CHANTOME Limite Creuse	EGUZON CHANTOME	0	0	5	354	5,377
D45	CUZION	ARTHON	11	674	44	0	32,274
D45A	CUZION	SAINT PLANTAIRE	0	0	4	0	3,116
D45B	MALICORNAY	BOUESSE	0	0	5	387	5,388
D45C	EGUZON CHANTOME	EGUZON CHANTOME	0	0	4	0	3,252
D45C2	EGUZON CHANTOME	EGUZON CHANTOME	0	0	2	0	0,77
D45D	CUZION	SAINT PLANTAIRE	0	0	4	0	3,357
D45E	EGUZON CHANTOME Limite Creuse	EGUZON CHANTOME Limite Creuse	0	0	0	537	0,537
D45F	EGUZON CHANTOME	EGUZON CHANTOME	0	0	3	0	2,457
D45G	ARTHON	ARTHON	0	0	3	686	3,667
D46	MIGNE	ROUSSINES	0	0	25	18	15,641
D46	MIGNE	ROUSSINES	25	607	48	45	22,474
D46A	SAINT CIVRAN	SAINT CIVRAN	0	0	3	0	2,423
D46B	ROUSSINES	ROUSSINES	0	0	2	0	1,767
D47	NURET LE FERRON	NEUILLY LES BOIS	0	0	8	793	8,817
D48	MONTCHEVRIER	ORSENNES	0	0	8	18	8,08
D48	ARGENTON SUR CREUSE	THENAY	24	534	33	1159	9,704
D48A	LE PECHEREAU	LE PECHEREAU	0	0	2	934	2,992
D48A	LE PECHEREAU	MALICORNAY	2	934	10	0	6,756
D48B	SAINT MARCEL	SAINT MARCEL	0	0	2	378	2,365
D48C	THENAY	SAINT GAULTIER	0	0	0	512	0,512
D48D	LE PECHEREAU	LE PECHEREAU	0	0	3	0	2,153
D49	LA CHATRE	DIORS	0	0	31	76	31,071
D49A	LA CHATRE	MONTGIVRAY	0	0	2	39	2,018
D4A	VAL FOUZON	LA VERNELLE	0	0	7	0	6,585
D5	CEAULMONT	MOUHET	0	0	14	235	14,733
D50	MARTIZAY	INGRANDES	0	0	27	406	28,102
D50E	TOURNON SAINT MARTIN	TOURNON SAINT MARTIN	0	0	7	0	6,704
D51	NEUVY SAINT SEPULCHRE	LACS	0	0	22	0	21,493
D51A	SARZAY	SARZAY	0	0	3	467	3,449
D51D	NOHANT VIC	NOHANT VIC	0	0	0	703	0,703
D51E	NOHANT VIC	SAINT CHARTIER	0	1	2	17	1,783
D52	MENETOU SUR NAHON	VILLENTOIS FAVEROLLES EN BERRY	0	0	20	910	20,979
D52A	FONTGUENAND	FONTGUENAND	0	0	1	176	1,16
D53	CHAILLAC	MERIGNY	0	0	41	0	41,152
D53A	SAINT HILAIRE SUR BENAIZE	SAINT HILAIRE SUR BENAIZE Limite Vienne	0	0	5	0	5,199
D53B	SAINT HILAIRE SUR BENAIZE	SAINT HILAIRE SUR BENAIZE Limite Vienne	0	0	4	0	4,009
D53C	INGRANDES	INGRANDES	0	0	0	835	0,835

D54	LIGNEROLLES Limite Cher	CLUIS	0	0	38	664	38,785
D54	CLUIS	CONCREMIERS	38	719	95	102	56,521
D54A	LIGNEROLLES	LIGNEROLLES Limite Cher	0	0	1	295	1,29
D54B	POULIGNY NOTRE DAME	POULIGNY SAINT MARTIN	0	0	4	0	3,641
D54C	BELABRE	MAUVIERES	0	0	3	0	2,238
D54D	CEAULMONT	CELON	0	0	4	0	3,188
D54E	LIGNEROLLES	URCIERS	0	0	9	960	9,928
D54F	VIGOUX	LUZERET	0	0	7	0	6,397
D54G	BAZAIGES	CELON	0	0	2	1	1,871
D54H	SACIERGES SAINT MARTIN	ROUSSINES	0	0	4	0	3,343
D55	LIGNAC	ARGENTON SUR CREUSE	0	0	13	240	13,199
D55A	THENAY	LUZERET	0	0	3	802	3,805
D56	BOUGES LE CHATEAU	AIZE	0	0	10	1092	11,018
D57	POULAINES	VAL FOUZON	0	0	7	0	6,981
D57A	VAL FOUZON	VAL FOUZON	0	0	2	0	1,542
D57B	POULAINES	VAL FOUZON	0	0	7	0	7,105
D58	VILLIERS	NURET LE FERRON	0	0	26	72	26,067
D58A	SAINTE GEMME	SAINTE GEMME	0	0	1	253	1,25
D58B	VILLIERS	CLION SUR INDRE	0	0	6	0	5,568
D59	LUZERET	PARNAC	0	0	11	218	11,335
D59B	CHAZELET	VIGOUX	0	0	3	0	2,858
D5A	MOUHET	PARNAC Limite Creuse	0	0	2	0	1,207
D5B	CEAULMONT	CEAULMONT	0	0	3	730	3,916
D5B2	CEAULMONT	CEAULMONT	0	0	1	621	1,875
D5C	BAZAIGES	VIGOUX	0	0	5	1	4,373
D5D	BAZAIGES	BAZAIGES	0	0	3	0	2,793
D6	NEONS SUR CREUSE Limite Vienne	TOURNON SAINT MARTIN	0	0	5	165	5,168
D60	TOURNON SAINT MARTIN	DOUADIC	0	0	14	1107	14,076
D61	TOURNON SAINT MARTIN	BELABRE	0	0	30	427	30,525
D61A	LE BLANC	DOUADIC	0	0	4	0	3,194
D61B	POULIGNY SAINT PIERRE	POULIGNY SAINT PIERRE	0	0	3	0	2,85
D61C	CHALAIS	CHALAIS	0	0	2	205	2,176
D62	LUREUIL	FONTGOMBAULT	0	0	9	0	8,61
D62A	POULIGNY SAINT PIERRE	TOURNON SAINT MARTIN	0	0	4	0	3,601
D62B	PREUILLY LA VILLE	PREUILLY LA VILLE	0	0	1	779	1,783
D63	OBTERRE Limite Indre et Loire	CHEZELLES	0	0	40	0	39,535
D63 G6301	PALLUAU SUR INDRE	PALLUAU SUR INDRE	*0*	0	*0*	57	0,057
D63A	PALLUAU SUR INDRE	PALLUAU SUR INDRE	0	0	2	0	1,711
D63B	SAINT GENOU	SAINTE GEMME	2	458	8	0	4,673
D63C	OBTERRE	CHARNIZAY	0	0	5	709	5,7
D63D	SAINT GENOU	BUZANCAIS	0	0	8	0	7,042
D63E	SAINT GENOU	SAINT GENOU					0,301
D64	DEOLS	PREAUX Limite Indre et Loire	2	0	43	0	40,385
D64A	VILLEGOUIN	HEUGNES	0	0	1	52	1,047
D64B	SAINT MAUR	SAINT MAUR	0	0	4	755	4,532
D64C	SAINT MAUR	SAINT MAUR	0	0	0	707	0,707
D64D	SAINT LACTENCIN	SAINT LACTENCIN	0	0	2	0	2,029
D64E	SAINT MAUR	VILLEDIEU SUR INDRE	0	0	6	0	5,199
D65	SAINT VALENTIN	DIOU	0	0	18	437	18,285
D65	SAINT VALENTIN	SAINT VALENTIN	0	0	0	110	0,11
D66	BOUGES LE CHATEAU	MENETREOLS SOUS VATAN	0	0	14	0	13,768
D67	LA CHAPELLE ORTHEMALE	NIHERNE	0	0	9	445	9,452
D67	AMBRAULT	BOMMIERS	31	874	35	967	2,246
D67A	VILLEDIEU SUR INDRE	VENDOEUVRES	0	0	9	0	8,498
D68	ISSOUDUN	THEVET SAINT JULIEN	0	0	33	989	34,48
D68	THEVET SAINT JULIEN	NERET	34	165	47	280	13,152
D68A	LA BERTHENOUX	SAINT CHRISTOPHE EN BOUCHERIE	0	0	5	237	5,275
D68B	PRUNIERS	PRUNIERS	0	0	5	91	5,049
D69	NOHANT VIC	BUXIERES D'AILLAC	10	165	27	313	16,779
D69A	LYS SAINT GEORGES	LYS SAINT GEORGES	0	0	1	207	1,2
D69B	VERNEUIL SUR IGNERAIE	SAINT CHARTIER	0	0	4	150	4,15
D69C	MERS SUR INDRE	LYS SAINT GEORGES	0	0	1	965	1,966
D6A	SAINT MICHEL EN BRENNE	SAINT MICHEL EN BRENNE	0	0	5	603	5,636
D6B	TOURNON SAINT MARTIN	TOURNON SAINT MARTIN	0	0	2	319	2,233
D6C	SAINT MICHEL EN BRENNE	MARTIZAY	0	0	5	829	5,812
D7	GEHEE	VINEUIL	0	0	23	754	23,841
D70	MEUNET PLANCHES	SEGRY Limite Cher	0	0	17	742	17,414
D70A	SEGRY	SEGRY	0	0	0	1235	1,235
D71	MARON	SAZERAY	0	0	71	582	67,047
D71A	VICQ EXEMPLET	VICQ EXEMPLET	0	0	1	966	1,969
D71B	URCIERS	CHAMPILLET	0	0	1	295	1,288
D71C	CHAMPILLET	URCIERS	0	0	1	12	1,016

D71L	VIGOULANT	VIGOULANT	0	0	2	913	2,885
D71M	PERASSAY	PERASSAY	0	0	1	842	1,822
D71N	VICQ EXEMPLET	VICQ EXEMPLET	0	0	0	1019	1,019
D72	LA BERTHENOUX	ORSENNES	0	0	37	1145	38,149
D72	EGUZON CHANTOME	CELON	44	438	54	250	9,934
D72A	BARAIZE	BARAIZE	0	0	3	0	2,276
D73	AIGURANDE	VICQ EXEMPLET	0	0	34	411	34,341
D73 G73	AIGURANDE	AIGURANDE	*0*	0	*0*	53	0,053
D73A	AIGURANDE	LOURDOUEIX SAINT PIERRE	0	0	0	485	0,485
D73B	MONTLEVICQ	BRIANTES	0	0	2	908	2,948
D74	LA BUXERETTE	NEUVY SAINT SEPULCHRE	0	0	12	734	12,744
D74	NEUVY SAINT SEPULCHRE	ARTHON	12	868	27	0	13,821
D74A	JEU LES BOIS	JEU LES BOIS	0	0	5	0	4,119
D75	CLUIS	FOUGEROLLES	2	731	11	882	9,106
D75A	MOUHERS	MOUHERS	0	0	5	0	4,897
D76	VILLEDIEU SUR INDRE	ARGY	0	0	12	1342	13,339
D77	SAINT MAUR	VINEUIL	0	0	8	752	8,512
D77A	VINEUIL	COINGS	0	0	5	728	5,761
D78	MARTIZAY	ROSNAY	0	0	17	0	16,645
D79	NEONS SUR CREUSE	NEONS SUR CREUSE	0	0	1	0	1,557
D79A	NEONS SUR CREUSE	NEONS SUR CREUSE	0	0	3	532	3,652
D7A	FRANCILLON	FRANCILLON	0	0	0	477	0,477
D7B	VILLEGONGIS	SAINT LACTENCIN	0	0	3	816	3,824
D8	ISSOUDUN	CHOUDAY	54	688	59	1182	5,111
D80	DIORS	COINGS	0	0	9	815	10,043
D80	COINGS	NIHERNE	10	0	23	861	13,741
D80	NIHERNE	LUANT	24	730	40	465	15,767
D80A	COINGS	COINGS	0	0	1	376	1,345
D80C	COINGS	SAINT AOUSTRILLE	0	0	17	700	17,541
D80D	SAINT MAUR	SAINT MAUR	0	0	2	0	1,23
D82	ISSOUDUN	NEUVY PAILLOUX	0	0	9	499	9,538
D83	BRIANTES	POULIGNY SAINT MARTIN	0	0	6	496	6,58
D83A	BRIANTES	LA CHATRE	0	0	4	0	3,974
D83B	BRIANTES	POULIGNY SAINT MARTIN	0	0	4	0	3,233
D84	BRIANTES	PERASSAY	0	0	19	0	18,181
D85	CONDE	SAINT AUBIN	0	0	7	0	6,249
D86	MOUHET	MOUHET Limite Creuse	0	0	1	80	1,028
D86	MOUHET	MOUHET Limite Creuse	1	358	3	0	0,973
D87	MONTCHEVRIER	LOURDOUEIX SAINT MICHEL	0	0	10	830	10,881
D88	SAUZELLES	SAINT HILAIRE SUR BENAIZE	0	0	16	0	15,385
D89	LURAI	NEONS SUR CREUSE	0	0	10	0	2,648
D8A	ECUEILLE	HEUGNES	0	0	9	671	9,667
D8B	LINIEZ	BRION	0	0	7	809	7,856
D8B	BRION	COINGS	7	809	17	462	9,702
D8C	ECUEILLE	ECUEILLE Limite Indre et Loire	0	0	4	1631	5,661
D8D	GEHEE	SELLES SUR NAHON	0	0	4	35	4,006
D8E	BRION	BRION	0	0	0	1856	1,856
D9	SEGRY	SEGRY	0	0	5	3	5,032
D9	ISSOUDUN	MIGNY Limite Cher	14	465	21	618	7,136
D90	LA CHAPELLE SAINT LAURIAN	LA CHAPELLE SAINT LAURIAN	0	0	1	0	1,338
D91	GARGILESS DAMPIERRE	ORSENNES	0	0	10	225	10,156
D91A	SAINT PLANTAIRE	SAINT PLANTAIRE	0	0	8	701	8,636
D91B	GARGILESS DAMPIERRE	GARGILESS DAMPIERRE	0	0	1	274	1,254
D92	FLERE LA RIVIERE	FLERE LA RIVIERE Limite Indre et Loire	0	0	6	589	6,577
D920A	DEOLS	DEOLS	0	0	1	957	1,957
D927	SAINT GAULTIER	RIVARENNES	47	198	51	468	4,232
D927A	ARGENTON SUR CREUSE	SAINT MARCEL	0	0	1	1033	1,403
D927E	LE PECHEREAU	SAINT MARCEL	0	0	5	524	5,177
D927E G927E	SAINT MARCEL	SAINT MARCEL	*0*	0	*0*	46	0,046
D93	CHAILLAC	SACIERGES SAINT MARTIN	0	0	10	0	9,201
D93A	SACIERGES SAINT MARTIN	DUNET	0	0	5	0	4,276
D94	CHALAIS	PRISSAC	0	0	9	0	8,522
D97	CREVANT	CREVANT	0	0	5	497	5,532
D975	LE BLANC	LE BLANC	47	152	47	2238	0,108
D98	BELABRE	CIRON	0	0	8	245	7,713
D99	LEVROUX	VILLEGONGIS	0	0	5	668	5,708
D9A	CHOUDAY	SAINT GEORGES SUR ARNON	0	0	12	153	12,188

Total linéaire 3^{ème} catégorie : 3559,045

Carte des réseaux structurants de 1^{ère} et 2^{ème} catégories



La classification porte les objectifs d'aménagement suivants en adéquation avec les usages

➡ Réseau principal

- Assurer un haut niveau de service prioritaire à l'usager (sécurité routière permanente et fluidité du trafic, confort des voies, dimensionnement de chaussée) en considérant le principe de continuité d'itinéraire,
- Poursuivre la politique d'investissement sur le réseau principal dans un objectif de ne pas créer de la dette grise*,
- Conforter les itinéraires de transit poids lourds, convois de transports exceptionnels comme faisant partie intégrante des axes structurants du réseau routier.

➡ Réseau secondaire

- Préserver l'état du patrimoine en adaptant les travaux d'entretien et de modernisation tout en assurant la sécurité routière,
- Identifier les routes « apaisées » pour favoriser un usage partagé compatible notamment avec la pratique du vélo,
- Examen au cas par cas de la mise en place d'une structure de chaussée adaptée dans les traverses d'agglomération à l'occasion des travaux d'aménagement communal.

➡ Caractéristiques des routes départementales

Objectifs de Niveau de service / largeur de chaussée en section courante sur le réseau routier départemental, en circulation bidirectionnelle :

- Réseau structurant (1^{ère} catégorie) : 6,50 mètres minimum entre fil d'eau en section courante,
- Réseau structurant complémentaire (2^{ème} catégorie) : suivant l'emprise existante :
6,00 mètres minimum entre fil d'eau en section courante avec possibilité de réduire ponctuellement à 5,50 mètres entre fil d'eau,
- Réseau d'intérêt local (3^{ème} catégorie) : suivant l'emprise existante et les usages réels : 5,50 mètres minimum entre fil d'eau en section courante,
- Pas de recul à l'alignement sauf pour les routes classées à grande circulation (R.G.C.),
- Limiter l'étalement urbain, notamment l'urbanisation linéaire le long des infrastructures routières.

L'objectif est de favoriser la densification des bourgs, limiter les nuisances sonores. La transcription de ces règles dans les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) est nécessaire pour les rendre opposables.

**dette invisible, correspondant à un manque d'investissement dans l'entretien des infrastructures, et risquant de générer dans le futur un surcoût financier important pour leur remise en état.*

III. – LE CADRE DE LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT ROUTIER

Introduction

La politique d'investissement routier s'articule autour des programmes suivants :

- les opérations individualisées
- le renforcement des couches de roulement sur le réseau routier départemental,
- les travaux de grosses réparations aux chaussées,
- les traverses d'agglomération,
- les opérations de sécurité,
- les travaux sur ouvrages d'art.

1. – Les opérations individualisées

Le Département mène les études et les travaux ayant pour objectif d'améliorer et de renforcer la sécurité du réseau routier départemental (aménagement de carrefours, recalibrage de la largeur d'une chaussée, mise en œuvre d'une structure de chaussée en agglomération pour accompagner la réalisation de travaux d'aménagement communal ou non et dans la mesure où l'état de la chaussée le nécessite...).

Ce programme concerne en général des opérations financières très importantes en termes d'investissement.

2. – Renforcement des couches de roulement sur le réseau routier départemental

Il concerne la réalisation périodique du renforcement des couches de roulement des chaussées, ainsi que les travaux préparatoires si nécessaire.

Il a pour objectifs de renforcer la couche de roulement par apport de matériaux, de restituer l'étanchéité et l'adhérence à la surface et de prolonger la durée de vie de la structure de chaussée.

3. – Grosses réparations aux chaussées

Elles concernent les sections ne devant pas recevoir une couche de roulement à court terme.

Il s'agit de reprises ponctuelles du corps de chaussée, de renforcement partiel avec des matériaux types grave-bitume, grave-émulsion, grave-ciment... ou de traitement en place des structures de chaussée lorsque les déformations peuvent, de par leur importance, affecter les conditions de sécurité et la pérennité de la structure.

Ces opérations font l'objet d'une programmation annuelle qui tient compte des effets des conditions climatiques rencontrées en lien avec le trafic supporté.

4. – Traverse d'agglomération

Le terme «agglomération», au titre du Code de la Route (article R110-2), désigne un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux (EB 10 / EB 20) placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.

A l'intérieur des agglomérations, le Département peut programmer la réalisation du renouvellement de la couche de roulement sans que cela soit lié à des travaux d'aménagements de la commune concernée.

Les modalités d'intervention, de financement et de responsabilité entre le Département et les Communes sont les suivantes :

1. – Charges assurées par le Département sur l'emprise de la chaussée

Le Département assure à l'intérieur de l'agglomération (entre panneaux « EB 10 et EB 20 d'entrée et de sortie ») :

- L'entretien et la réfection de la chaussée au sens le plus strict (bande de circulation noire) de telle façon que la circulation normale des usagers y soit assurée dans de bonnes conditions de sécurité,
- La signalisation horizontale telle que définie dans le présent document (« Chapitre politique d'entretien et d'exploitation routière, article signalisation horizontale »),
- L'entretien et la mise en conformité des panneaux de signalisation directionnelle pour les mentions desservies par le réseau routier départemental et inscrites au schéma directeur routier départemental telles que définies dans le présent document (« Chapitre politique d'entretien et d'exploitation routière, article signalisation verticale »).

2. – Charges assurées par la Commune sur l'emprise de la chaussée

La Commune assure l'entretien courant de la chaussée et des équipements qu'elle a éventuellement mis en place, en particulier :

- Le nettoyage des chaussées,
- Les parkings latéraux et îlots centraux,
- Les signalisations horizontales et verticales de police et directionnelle telles que définies dans le présent document (« Chapitre politique d'entretien et d'exploitation routière, articles signalisation horizontale et verticale »),
- Les supports de signalisation directionnelle qui sont la conséquence d'un choix esthétique particulier de la commune,
- Les éventuels équipements liés à des mesures de police de circulation tels que des aménagements de sécurité, revêtements de chaussée particuliers, bornes, etc, qui, du fait de leur nature doivent faire l'objet d'une autorisation de voirie délivrée par le Département,
- Les équipements d'éclairage public,
- Les équipements d'assainissement des eaux pluviales (caniveaux, bordures, avaloirs) ainsi que les réseaux d'eau usée ou d'alimentation en eau potable (regards, réseaux linéaires) en qualité d'occupant du domaine public,
- La reprise de chaussée suite à intervention sur réseau pour le compte de la collectivité compétente,
- La viabilité hivernale.

3. – Responsabilités

Il y a 2 autorités différentes sur les voies départementales traversant une agglomération : le Département et la Commune. Aussi il convient d'établir des conventions entre les deux collectivités fixant les conditions d'entretien des ouvrages existants telles que définies dans les deux articles précédents, à l'occasion d'aménagement communal.

4. – Accompagnement du Département aux interventions communales

A l'intérieur des agglomérations, le Département accompagne les opérations d'aménagement communal (études et travaux) :

- Les études : Le Département accompagne les Communes, en assistant aux réunions d'études d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale. Le Département apporte sa connaissance routière et aide à l'émergence de projets, en émettant des avis sur les choix techniques, en vue de délivrer l'autorisation de voirie.
- Les travaux pris en charge par le Département dans la mesure où l'état de la chaussée le nécessite : Ils sont réalisés en coordination avec les aménagements communaux sur R.D. (assainissement, pose de bordures...) et concernent la réalisation des couches de roulement en matériaux enrobés ou la structure complète de chaussée telle que définie dans le présent document (« Chapitre politique d'entretien des chaussées »).

5. – Interventions du Département dans les agglomérations sans aménagement communal

Quand l'état de la chaussée le nécessite, le Département programme le renouvellement des couches de roulement et la mise en œuvre éventuelle d'une structure de chaussée, après concertation avec la commune et les concessionnaires de réseaux.

5. – Opérations de sécurité

Afin d'améliorer la sécurité routière des usagers, des opérations spécifiques d'aménagement sont réalisées sur le réseau départemental. Elles concernent :

- les écrêtements,
- la rectification de virages,
- l'aménagement de carrefours simples,
- le traitement de l'approche des agglomérations,
- la suppression ou l'isolement des obstacles sur les accotements.

Ces opérations doivent impérativement faire l'objet d'un diagnostic, d'une étude spécifique préalablement à la programmation à établir chaque année.

L'objectif est l'amélioration de la sécurité routière sur l'itinéraire intéressé par l'opération. La recherche de l'homogénéité de cet itinéraire permettra ainsi l'amélioration de sa lisibilité par l'utilisateur.

IV. – LA POLITIQUE D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION ROUTIÈRE

L'enjeu est de préconiser et tenir autant que possible, une stratégie ambitieuse de technique d'entretien préventif sur le réseau principal et le réseau secondaire afin de conserver le bon état général du réseau routier et ne pas créer de « la dette grise ».

La gestion « durable » de la route nous conduit à rechercher des chantiers plus économes en ressources non renouvelables et des procédés d'intervention moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Le choix de la technique à retenir est effectué au moment de la programmation annuelle et confirmé dans le cadre de la préparation des travaux au regard des conditions climatiques et de l'évolution éventuelle du support.

Développer une infrastructure bas carbone

Recyclage des agrégats d'enrobés

Le Département privilégiera dès lors que cela est techniquement possible, les solutions qui économisent les ressources naturelles non renouvelables en favorisant la réutilisation des agrégats dans les bétons bitumineux mis en œuvre sur les chantiers d'aménagement et d'entretien.

Les taux de recyclés seront augmentés en cohérence avec les possibilités des outils industriels qui permettent dans des conditions optimales d'atteindre jusqu'à 50 % de recyclés.

Réduction des températures de fabrication des enrobés

Le Département s'engage à privilégier les enrobés tièdes qui nécessitent une moindre consommation d'énergie lors de leur fabrication, lorsque le projet le permet et pour des performances équivalentes à un enrobé fabriqué à chaud.

Les objectifs visés sur l'ensemble du réseau routier / emploi des techniques :

- 15 à 30 % techniques « à froid »,
- 0 à 10 % techniques « à chaud » (enrobés fabriqués à des températures < 160°),
- 60 à 85 % techniques « tièdes » (enrobés fabriqués à des températures < 130 °).

Développement des techniques à l'émulsion de bitume et retraitement des matériaux en place

Le Département doit poursuivre son engagement quant à l'utilisation de techniques à l'émulsion de bitume notamment sur les routes départementales à faibles trafics.

Le développement des techniques de retraitement en place est à étudier également pour des chantiers de l'ordre de 10 000 à 15 000 m² pour des questions de pertinences économiques.



1. – L'entretien des chaussées

L'entretien des chaussées est indispensable à la conservation, la pérennité du patrimoine (étanchéité de la route) et à la sécurité des usagers (adhérence pneu-route, écoulement des eaux de surface vers les fossés).

Il s'organise comme suit :

➡ Diagnostiquer l'état de la chaussée du réseau routier

La connaissance de la chaussée du réseau est capitalisée dans le Système d'Information Géographique du Département.

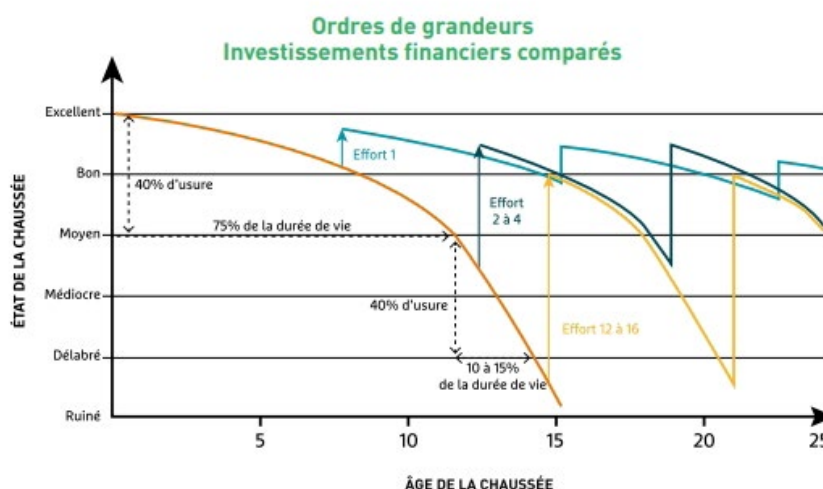
Les méthodes d'auscultation et de relevés des désordres à grand rendement pourront être menées en complément d'un diagnostic visuel annuel. Des carottages associés à des mesures de déflexions pourront être également réalisés en fonction des enjeux de dimensionnement de structures de chaussée sur les RD du réseau principal.

En cas d'intervention, des investigations réglementaires sur les hydrocarbures aromatiques polycycliques (H.A.P.) et l'amiante présents éventuellement dans les couches de chaussées sont à mener.

➡ Définir une programmation annuelle pour les travaux d'entretien courant et pluriannuelle sur 5 ans « flottant » pour les renforcements / renouvellements de chaussée

Les tendances d'évolution de l'état de la chaussée reconnues par l'état de l'art sont représentées sur la figure ci-dessous. Il apparaît que les efforts fournis en matière d'entretien préventif

des chaussées (avant détérioration de celles-ci) atténuent leur courbe de vieillissement, prolongeant ainsi leur durée de vie et réduisant les dépenses d'entretien curatif in fine.



➡ Des travaux d'entretien courant sur le réseau pour prolonger la durée de vie de la chaussée et assurer des conditions de sécurité

- Réparer les déformations,
- Colmater les fissures importantes,
- Éliminer les ressues,
- Mettre à niveau les accotements (programme de dérasement ou de rechargement),
- Mettre en état le système d'assainissement (curage de fossés et reprise des aqueducs).

➡ **Des travaux d'investissement sur le réseau pour renouveler la durée de vie de la chaussée et assurer des conditions de sécurité optimales**

Sur le réseau principal :

Objectif de fréquence de renouvellement : 12 ans à 15 ans en moyenne, suivant l'état de la chaussée.

Nature des matériaux et techniques à employer :

- Bétons Bitumineux à chaud ou tièdes en couche mince (3 à 4 cm) ou très mince (2,5 cm), exceptionnellement en couche épaisse (6 cm),
- Bétons Bitumineux modifiés sur les zones particulières (fortes sollicitations liées au type de trafic et à la géométrie de la route),
- Fraisage systématique de l'ancienne couche de roulement pour le renouvellement en cas d'épaisseur en place supérieure ou égale à 4 cm,
- Les techniques des bétons bitumineux à l'émulsion et de traitement en place sont à examiner en priorité sur le réseau de 2^{ème} catégorie dès lors que les conditions le permettent.

Au cas par cas, un enduit superficiel d'usure peut être envisagé sur le réseau de 2^{ème} catégorie.

Renforcement de structure (sur section importante et homogène avant renouvellement de la couche de roulement) :

- La tenue de la couche de roulement est fortement liée à la qualité de la structure de chaussée qui présente une durée de vie limitée. Il peut alors être nécessaire de reprendre une structure de chaussée sur une épaisseur de 10 à 20 cm.

Sur le réseau de 1^{ère} catégorie, un renforcement doit être dimensionné sur 20 ans voire 30 ans au regard du trafic poids lourds.

Grosses réparations (sur section très limitée pour sauvegarde du patrimoine routier et assurer la sécurité des usagers) :

- Le haut niveau d'entretien des réseaux de 1^{ère} et de 2^{ème} catégories doit conduire à éviter les grosses réparations ponctuelles. Cependant, elles restent possibles en particulier en cas d'aléas climatiques.
- Elles sont à considérer dès que nécessaire pour enrayer la ruine de la chaussée et / ou garantir la sécurité et la continuité de la circulation.
- Les matériaux à employer sont identiques à ceux utilisés en renforcement pour les couches de base et de fondation :
 - Enrobés à Module Elevé (EME),
 - Graves Bitumes (GB),
 - Graves émulsion (GE).

Sur le réseau secondaire

La réalisation périodique des couches de roulement est à privilégier en techniques d'Enduits Superficiels d'Usure (ESU) dans des secteurs à faibles densités urbaines et retenir la technique la moins émissive de bruit ou / et avec des matériaux bitumineux coulés à froid (MBCF) après préparation si nécessaire du support.

La préparation consiste à réparer les dégradations de la chaussée et à réaliser si nécessaire, un reprofilage afin de permettre la réalisation de la couche de roulement. Ce travail est primordial pour obtenir une bonne qualité de la future couche de roulement.

Des réparations, plus ou moins nombreuses, sont parfois également nécessaires avec des matériaux, enrobés denses, enrobés à l'émulsion de bitume ou des graves émulsion et exceptionnellement des bétons bitumineux fabriqués et appliqués à des températures abaissées.



➡ Assurer un suivi annuel du bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES)

Dans le cadre de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance qui introduit dans le titre IV une réglementation afin de lutter contre le gaspillage et promouvoir une économie circulaire, le Département s'est organisé pour :

- Intégrer une exigence de priorité à l'utilisation des matériaux issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets dans les dossiers de consultation des entreprises,
- Recenser les matériaux utilisés afin de vérifier le taux d'utilisation de matériaux issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets sur les chantiers de construction et d'entretien routier,
- Réaliser un recensement et une traçabilité des différentes matières et déchets produits sur chaque chantier de construction ou d'entretien routier.

Il conviendra de vérifier chaque année :

- Pour les matériaux mis en œuvre, au moins 20 % en masse des matériaux utilisés dans les couches de surface et au moins 30 % en masse des matériaux utilisés dans les couches d'assise sont issus du réemploi, de la réutilisation ou du recyclage de déchets.
- La loi précise qu'au moins 70% des matières et déchets produits sur les chantiers de construction ou d'entretien routiers doivent être réemployés ou orientés vers le recyclage ou les autres formes de valorisation de matière.

➡ Accompagner l'innovation routière

Avec la volonté d'accompagner les entreprises du secteur des travaux publics et la communauté technique dans la recherche et l'innovation routière, le Département s'engage à renforcer sa veille sur les matériaux innovants et à partager ses connaissances sur les résultats des expérimentations menées sur son réseau.

L'utilisation de liants d'origine végétale, d'additifs régénérateurs de bitume, l'emploi d'agrégats d'enrobés au-delà des pourcentages autorisés dans les formules d'enrobés sont autant de solutions techniques pour lesquelles nous devons d'être force de propositions pour mener des expérimentations.

En cela, le Département pourrait mettre en œuvre les dispositions favorables à l'innovation dans le cadre de la commande publique (marché innovant ou ouvert aux variantes).

2. – L'entretien des ouvrages d'art (O.A.)

➡ Définition et recensement des ouvrages d'art

Dans le domaine routier, un ouvrage d'art est une construction de génie civil, autre qu'un bâtiment, qui permet à une voie de communication de franchir un obstacle : cours d'eau, route, voie ferrée. Il peut aussi renforcer la tenue des éléments naturels ou assurer une protection contre ces éléments.

Les ouvrages d'art constituent, quelle que soit leur taille ou leur fonction, une partie essentielle du patrimoine public routier. Ils doivent faire l'objet de ce fait d'une politique de surveillance, d'entretien, de réparation ou de reconstruction – réhabilitation de façon à assurer en permanence, sa capacité portante, la sécurité des usagers des voies publiques et leur pérennité.

Dans le Département de l'Indre, le patrimoine a été recensé au 31/12/2025, il se décompose comme suit :

- Les ponts (ouverture supérieure à 2 mètres) : 821 unités
 - Les murs de soutènement (hauteur supérieure à 2 mètres) : 374 unités
 - Les digues : 2 unités
- soit 1 197 ouvrages d'art
- Les talus et falaises d'une hauteur de plus de 10 mètres : 4 unités
 - Les portiques, Potences et Hauts Mats (PPHM) : 6 unités
 - Les ponceaux (inférieure ou égale à 2 mètres d'ouverture) : 645 unités
 - Les aqueducs (inférieur à 1,00 m de diamètre) : 8 452 unités
 - Les autres ouvrages : d'autres dispositifs faisant appel à des règles de conception inspirées du génie civil mais ne participant pas à la continuité d'une voie de circulation sont considérés comme des ouvrages d'art dans leur gestion.
 - Les pontons au lac d'Éguzon

S'agissant des 2 pontons au lac d'Éguzon, un passage d'eau est mis en place sur les rives du lac d'Éguzon afin de permettre aux usagers de la route départementale n° 36, noyée depuis la création du barrage d'Éguzon, de passer

d'une rive à l'autre par bateau navette « l'émouchet ».

L'exploitation de ce passage relève du Département. Elle est déléguée à un prestataire externe, suivant les conditions définies par le Département, qui doit immédiatement alerter le représentant de la maîtrise d'ouvrage dès lors qu'un problème apparaît sur les installations.

Le Département doit veiller à disposer des autorisations nécessaires pour l'utilisation de ces installations composées de deux pontons (certificat d'établissement flottant).

Une visite des installations et un nettoyage des pontons doivent être réalisés chaque année.

L'état de l'année N est comparé à l'état de l'année N-1 et suivant les constatations, la visite peut donner lieu à des inspections exceptionnelles réalisées par les services du Département ou à des alertes en cas de péril reconnu.

➤ Une surveillance systématique et régulière

L'objectif est de bien identifier les caractéristiques de chaque ouvrage d'art (OA), de suivre l'évolution des désordres à travers un diagnostic et d'évaluer les actions à mener.

Pour les OA :

Les opérations périodiques de surveillance sont organisées en 3 niveaux :

- Action de surveillance formalisée pour les OA (ponts, murs, digues) : Visite d'évaluation diagnostic suivant la méthode IQOA (Image de la Qualité des Ouvrages d'Art),
fréquence => 1 tiers du patrimoine par an
- Surveillance renforcée des ouvrages pour suivre l'évolution des désordres importants identifiés lors de la visite d'évaluation diagnostic,
fréquence => au cas par cas pour les OA concernés
- Inspections détaillées périodiques (I.D.P.) sur les ouvrages complexes.
fréquence => 6 à 9 ans

Ces investigations peuvent être complétées par des visites subaquatiques si l'ouvrage comporte des parties immergées.

Pour les autres ouvrages, une visite simplifiée est organisée :

Les ponceaux, talus et falaises : fréquence => 1 tiers du patrimoine par an.

Les PPHM et les pontons du lac d'Éguzon : fréquence => annuelle.

➤ L'entretien courant des ouvrages d'art

Il s'agit d'effectuer annuellement l'entretien des abords et des dispositifs particuliers de l'ouvrage. Ces travaux comprennent :

- Le débroussaillage, la dévégétalisation et le nettoyage (terres et autres débris) systématique de l'ouvrage et de ses abords par moyens humains ou mécaniques,
- La surveillance et l'entretien des garde-corps, de la signalisation,
- La vérification, l'entretien des dispositifs d'évacuation des eaux de ruissellement,
- La vérification et l'entretien des joints de chaussées et appareils d'appui,
- La suppression des éventuelles embâcles,
- La vérification du fonctionnement normal de l'ouvrage (circulation sous radier, ...).

Cet entretien courant peut être complété par des travaux en régie suivant leur importance.

➤ Définition d'un plan pluriannuel d'investissement priorisé par l'évaluation des risques

L'analyse des désordres constatés sur les ouvrages d'art permet de concevoir des propositions d'études et travaux dans le cadre d'une programmation pluriannuelle.

Les travaux sur ces ouvrages prendront en compte les enjeux environnementaux en s'appuyant notamment sur les études relatives :

- aux dispositions de la Loi sur l'Eau,
- à la continuité écologique,

– au diagnostic faune flore.

L'aspect patrimonial doit également être pris en compte en privilégiant autant que possible la conservation des ouvrages en maçonnerie ou présentant des structures particulières (pont métallique à poutres latérales).

Un point de vigilance doit être apporté concernant les modalités d'accès aux ouvrages par les personnels de manière à assurer les tâches de surveillance et d'entretien dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

La maintenance du patrimoine ouvrage d'art est primordiale et doit s'appuyer sur un haut niveau d'exigence préventive compte tenu des difficultés à pallier un évènement non anticipé et des coûts liés.



3. – Les équipements de la route

1. – Le point repère

Le point repère de la route est le système de repérage du réseau routier. Il permet de rattacher et de positionner chaque élément constituant une route. Il est la passerelle entre le système d'information géographique départemental, les données informatiques et les mesures sur le terrain.

Le type de repère retenu est constitué par des bornes « Type Drapeau » (point repère = PR) placées sur les bords extérieurs des fossés et par des marques peintes sur la chaussée. La mise à jour de cette signalisation se fera au fur et à mesure du renouvellement de la signalisation.

En agglomération, cette signalisation sera minimisée pour permettre une meilleure intégration dans le tissu urbain.

Au droit des limites départementales, une borne de 1 m de hauteur sera implantée pour indiquer les extrémités du réseau routier départemental.

L'ensemble de cette signalisation est à la charge du Département de l'Indre.

2. – La signalisation

L'importance du rôle de la signalisation routière s'accroît avec le développement de la circulation. Lisible, elle participe à la sécurité et facilite la circulation. Insuffisante, trop abondante ou impropre, elle est facteur de gêne, d'incompréhension et d'insécurité.

Pour être crédible, cette signalisation doit toujours être réglementaire vis-à-vis du Code de la Route, vis-à-vis de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (Arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et des divers arrêtés le modifiant) et vis-à-vis du schéma directeur départemental de signalisation directionnelle qui définit le jalonnement à mettre en place sur chaque carrefour.

L'implantation d'une signalisation doit toujours faire suite à une étude permettant de répondre au problème rencontré. Cette démarche incombe à la personne investie du pouvoir de police le long de la route concernée.

Hors agglomération, le Président du Conseil départemental assure cette mission le long des routes départementales. Le Maire, quant à lui, exerce ce pouvoir de police le long des voies communales implantées sur l'ensemble de son territoire et en agglomération sur les routes départementales sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation.

Les règles de la répartition des charges financières afférentes à la fourniture, la pose, l'entretien, l'exploitation, le remplacement et la suppression des dispositifs de signalisation routière décrite dans les chapitres suivants sont issues de l'Instruction n° 81-85 du 23 septembre 1981.

1. – La signalisation verticale

Composition des signaux :

- La signalisation de police : elle regroupe principalement les panneaux de danger, de régime de priorité, de prescription et d'indication par feux de circulation,
- La signalisation de direction : elle permet aux usagers de la route de suivre, de jour comme de nuit, l'itinéraire qu'ils se sont fixés. Elle doit toujours faire l'objet d'une instruction avant d'être posée pour veiller à sa conformité vis-à-vis des textes réglementaires et du schéma directeur de signalisation directionnelle,
- La signalisation d'information locale : signalisation implantée sur le domaine public, définie dans une charte départementale, elle permet d'informer l'usager de la route sur les différents services et activités situés à proximité, non jalonnables sur les ensembles de signalisation directionnels du Département,
- La signalisation d'intérêts culturel et touristique : elle répond aux besoins de repérage et d'informations culturelles et touristiques des personnes en déplacement. Elle doit toujours faire l'objet d'une instruction avant d'être posée pour veiller à sa conformité vis-à-vis des textes réglementaires et du schéma directeur de signalisation touristique.
- La signalisation temporaire : elle a pour objet d'avertir et de guider l'usager, afin d'assurer sa sécurité et celle du personnel et de favoriser la fluidité de la circulation lors de situations non habituelles.

Les caractéristiques de ces panneaux sont fonction du type de route rencontrée, des vitesses pratiquées, de la topographie des lieux et de la domanialité de la route.

Les supports dits « fusibles »

Dans le cadre de la route qui « pardonne » face aux obstacles latéraux, le Département poursuivra sa politique d'utilisation des mâts « fusibles » quand les conditions l'exigent.

		Hors Agglomération			En Agglomération			
RD		1 ^{ère} Cat	2 ^{ème} Cat	3 ^{ème} Cat	1 ^{ère} Cat	2 ^{ème} Cat	3 ^{ème} Cat	
Panneaux de danger, interdiction, obligation	Gamme	- Gamme Normale sauf Grande Gamme sur 2*2 voies	Gamme Normale	Gamme Normale	Gamme Normale	Gamme Normale	Gamme Normale	
	Classe panneaux à 1 m	2	2	2	2	2	2	
	Classe panneaux à + 2 m	2	2	2	2	2	2	
	Financement	Département				Commune		
Règle générale Tous les panneaux de type A, B, C, CE, D, E, EB, H et M, sauf ceux énumérés dans la colonne ci dessous		Entretien	Département (fauchage passe de sécurité et nettoyage des films – 1 fois/ an à la fin de la VH)				Commune	
		Renouvellement	Département				Maire suivant politique communale	
Panneaux de police particuliers		Financement	Demandeur ou celui qui crée le danger ou celui qui rend nécessaire la pose de ces panneaux				Relève du pouvoir de police du maire. Entretien et renouvellement suivant politique communale	
type A4 (pollution anormale de la chaussée par des tiers ...) A15a, A15c, A17, A21, A23, et A24 et panneaux d'indication C et CE		Entretien	Département (fauchage passe de sécurité et nettoyage des films – 1 fois/ an à la fin de la VH)					
		Renouvellement	Demandeur ou celui qui crée le danger ou ce lui qui rend nécessaire la pose de ces panneaux					

Panneaux d'intersection	Gamme	Gamme Normale	Gamme Normale	Gamme Normale	Gamme Normale	Gamme Normale	Gamme Normale
	Classe panneaux à 1 m	2	2	2	2	2	2
Panneaux Ab3a+M9c et AB4AB6 + AB7	Classe panneaux à + 2 m	2	2	2	2	2	2
	Financement	Le demandeur					
AB3b, AB5, AB1, AB2, AB25	Entretien	Gestionnaire de la voie prioritaire Département (fauchage passe de sécurité et nettoyage des films 1 fois/ an à la fin de la VH)					
	Renouvellement	Gestionnaire de la voie prioritaire					
	Financement	Le demandeur					
AB3b, AB5, AB1, AB2, AB25	Entretien	Gestionnaire de la voie sur laquelle ils sont posés					
	Renouvellement	Gestionnaire de la voie prioritaire					

Panneaux Temporaires	RD	2*2	1 ^{ère} 2 ^{ème} et 3 ^{ème} Cat hors et en agglomération				
	Gamme	Grande	Normale				
	Classe	2	2				

	Type de signalisation	Sur mat à 2 m	Sur mat à 2 m	Sur accotement à 1 m	Suivant avis du maire		
	Classe	2	2	1	2	Homogénéité suivant panneaux placés hors agglomération	
	Lettrage	HB	HB	100 mm	100 mm 125 mm sur zone 70	100 mm	100 mm
Panneaux de signalisation directionnelle de type D20 (hors D29), D30, D40, D60 et E31	Financement initial	A la charge de celui qui crée le besoin après autorisation du Département					
	Entretien	Département (fauchage passe de sécurité et nettoyage des films – 1 fois/ an à la fin de la VH)			Commune		
	Renouvellement	Département – Pôles blanc et vert inscrit sur le SDD Mentions bleues à la charge du gestionnaire de l'Autoroute Itinéraires Bis ou de service à la charge du demandeur Mentions blanches non inscrites sur le SDD à la charge du demandeur					
Panneaux de signalisation directionnelle de type D20, D29, D30, D40 et D60 posé vers une voie non RD	Le financement, l'entretien et le renouvellement incombent au gestionnaire de la voie vers laquelle renvoie la signalisation						
Panneaux EB10 et EB20	Financement initial	Le financement, l'entretien et le renouvellement incombent au demandeur. La pose ne peut être réalisée qu'après avis du Département					
	Entretien	Commune					
	Renouvellement	Département					
Panneaux Touristiques de type H et RIS	Le financement, l'entretien et le renouvellement sont à la charge du demandeur. La mise en place de nouveaux ensembles doit avoir fait l'objet d'un avis du Département						
Signalisation d'Intérêt Local	Financement initial	A la charge du demandeur			Commune		
	Entretien	A la charge du demandeur			Commune		
	Renouvellement	A la charge du demandeur			Commune		

2. – La signalisation horizontale

Les marques sur chaussées ont pour but d'indiquer sans ambiguïté les parties de la chaussée réservées aux différents sens de la circulation ou à certaines catégories d'usagers, ainsi que, dans certains cas, la conduite que doivent observer les usagers.

La réglementation précise que la signalisation routière horizontale n'est pas obligatoire sauf sur autoroute et route express.

Toutefois, dans tous les cas, doivent être obligatoirement marquées :

- Les lignes complétant les panneaux « STOP » et « cédez le passage »,
- Les lignes d'effet des feux de signalisation.

Pour améliorer la sécurité des usagers, le réseau routier le plus sollicité est équipé d'une signalisation axiale tel qu'indiqué dans le tableau ci-après.

De même, en agglomération, la réglementation stipule que cette signalisation n'est pas obligatoire. Les expertises techniques tendent à démontrer que ce guidage aurait un effet nuisible aboutissant à une augmentation des vitesses par effet de guidage. Les essais menés par le Département ces dernières années, aboutissent aux mêmes conclusions.

Il est donc nécessaire en agglomération de procéder à une étude technique systématique lors de la réfection des couches de roulement pour intégrer au mieux cette signalisation.

Les marques routières en rase campagne sont obligatoirement rétro-réfléchissantes. Par souci d'homogénéité, le marquage sera également rétro-réfléchissant dans les agglomérations même dotées d'un éclairage public.

Les bandes relatives aux régimes de priorité et le marquage des passages piétons sont toujours rétro-réfléchissants.

Les marques routières pourront être complétées dans certains cas (giratoires et aménagements particuliers) par des plots rétro-réfléchissants.

La signalisation horizontale est réalisée à partir de produits appliqués à froid ou à chaud. Les sprays projetés à chaud sont réservés pour la réalisation de la signalisation axiale lors des travaux neufs. Cette technique très gourmande en énergie fossile donne de bons résultats mais ne s'inscrit plus dans le concept du développement durable. Elle pose par ailleurs des problèmes matériels. Elle laissera la place aux produits projetés à froid.

Actuellement la peinture projetée à froid est utilisée dans le cadre du renouvellement de la signalisation horizontale. Cette technique présente l'avantage d'être appliquée à température ambiante et les quantités mises en œuvre sont plus faibles que pour les produits à chaud. Ce produit a fait également l'objet de recherches approfondies visant à éliminer progressivement les solvants chimiques au profit de l'eau. Elle s'inscrit parfaitement dans le cadre du développement durable en offrant un niveau de service aujourd'hui équivalent au spray à chaud.

Les résines bi-composantes sont utilisées pour la réalisation des travaux spéciaux (bandes de stop, cédez le passage et passage piétons).

Les bandes préfabriquées sont également utilisées pour la réalisation des flèches de rabattement au droit des points singuliers. Cette technique permet une application sur tout type de support sans aucun entretien sur 10 ans.

Caractéristiques du marquage de la signalisation horizontale :

	Hors Agglomération			En Agglomération		
	1 ^{ère} Cat.	2 ^{ème} Cat.	3 ^{ème} Cat.	1 ^{ère} Cat.	2 ^{ème} Cat.	3 ^{ème} Cat.
Création signalisation sur couche de roulement neuve	Axe + Rives	- Axe si le trafic > 1000 v/j et largeur > 5,20m ou pour assurer une continuité - Rives : si vitesse relevée à 90 km/h	Si nécessité suite à étude de sécurité et si le trafic > 1000 v/j et largeur > 5,20m	Suivant étude de sécurité		
Réalisation	Département			- Aucun marquage Axe et rives (exception suivant conclusion d'une étude de sécurité routière) - Axe et rives d'aménagements communaux par la Commune - Régimes de priorité par le Département - Autres marquages normalisés par le Département si existants avant renouvellement de la couche de roulement		
Entretien	Département			- Axe et rives en section courante : Département - Axe et rives sur aménagement communaux : Commune - Autres marquages : Commune		

4. – Les dépendances vertes

Les dépendances vertes représentent l'ensemble des espaces végétalisés qui bordent les routes départementales, elles sont des accessoires essentiels au fonctionnement de la route.

Leur rôle est d'assurer :

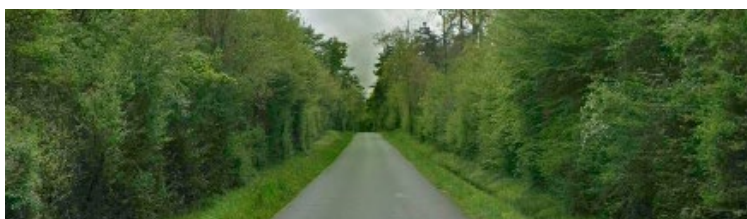
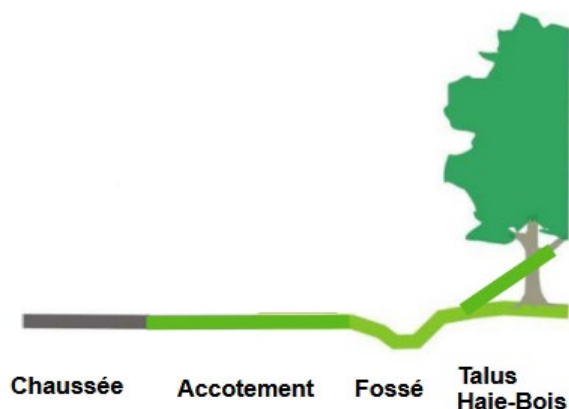
- la sécurité des usagers, la lisibilité, la visibilité de la route,
- la conservation de la fonction de la route via la gestion de eaux pluviales et de ruissellement, des incendies,
- la diversification des paysages, la préservation et le refuge d'espèces faunistique et floristique.



Elles sont constituées de différents éléments :

Les accotements, les fossés hors écoulement d'eau, les talus, les haies, les arbres d'alignement, les délaissés routiers, les zones boisées, les aires d'arrêt et de repos. Ce patrimoine représente :

- 2 540 ha d'accotements herbeux,
- 1 955 km de haies arbustives hautes et de haies arborées,
- 3 040 km de haies buissonnantes basses type « ronces et épines noires »,
- 3 908 km dépourvus de haies.



L'entretien des dépendances vertes consiste à réaliser une gestion adaptée des éléments qui les composent en prenant en compte les enjeux économiques, touristiques, écologiques dans le respect des calendriers et des techniques définis.

Cette gestion consiste à effectuer les missions de fauchage, de débroussaillage, d'entretien des haies, des arbres d'alignement selon trois niveaux de contrainte : forte, moyenne et faible. Celles-ci sont locales (environnement parc naturel, réserve de la Chérine, risque incendie, économie, tourisme) voire ponctuelles telles que des manifestations à caractère sportif, culturel.

🔗 Fauchage

La mission de fauchage dit « raisonné » débute au printemps, elle consiste à entretenir la végétation située sur l'accotement herbeux du réseau routier dans la zone dite de « récupération / sécurité routière ».

A l'intérieur des agglomérations, l'accotement n'est traité que si son état est de même nature que la section courante " hors agglomération " et qu'il n'a pas fait l'objet d'un aménagement et/ou d'un traitement paysager par la commune.



Objectif de réalisation : 1 campagne de fauchage = 20 jours ouvrés.

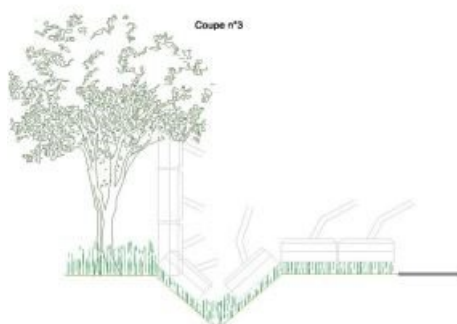
Cette campagne peut être renouvelée en fonction de la croissance des végétaux.

La mission est réalisée de manière coordonnée :

- indépendamment de la catégorie de route avec comme seule exigence : assurer la continuité du traitement entre agglomération, un décalage d'une semaine étant toléré,
- en prenant en compte le cycle de vie des plantes et espèces qui en dépendent localement (cistudes, présence de certaines espèces exotiques envahissantes...),
- en s'adaptant aux contextes et contraintes locales (travaux, manifestations sportives, aux abords de sites touristiques et au regard des conditions météorologiques / risque incendie).

➔ Débroussaillage

La mission de débroussaillage consiste à entretenir la végétation du réseau routier depuis la rive de la chaussée comprenant l'accotement le fossé, le talus, la haie.



La mission est réalisée de manière coordonnée :

- en respectant l'arrêté préfectoral relatif aux Obligations Légales de Débroussaillage,
- en conservant dans les fossés de la rugosité pour ralentir l'eau et réduire l'érosion des flancs,
- en limitant l'entretien des carrefours giratoires et leurs abords par des jachères fleuries et en renaturant des délaissés routiers,
- sur la partie verticale de la haie et sur la partie horizontale uniquement si la partie située dans le domaine privé est réalisée,
- sur les dépendances spécifiques nécessitant un entretien régulier : aire de repos
- selon trois niveaux de contrainte :
 - *contrainte forte* : routes départementales autour de la réserve naturelle nationale de Chérine,
 - *contrainte moyenne* : routes départementales intégrées dans des zones sur lesquelles existent déjà des documents d'objectifs de protection de la biodiversité et des paysages (Natura 2000, Espaces Naturels Sensibles ainsi que les zones d'intérêt paysager à définir),
 - *contrainte faible* : autres routes départementales.

La période de débroussaillage sera conforme à la réglementation en vigueur, notamment en application des arrêtés préfectoraux relatifs au régime unique de la haie et aux obligations légales de débroussaillage.

➔ Élagage

Pour les arbres situés sur le domaine public routier départemental, les sections boisées bénéficient d'un élagage planifié de façon à maintenir le gabarit routier et préserver les chaussées.

La mission est réalisée de manière coordonnée :

- en respectant pour la programmation, le cycle naturel des arbres,
- en valorisant autant que possible le bois issu du domaine public,
- en veillant à conserver une qualité de paysage.

➔ Gestion des déchets

Le déplacement des usagers génère des déchets qui nécessitent d'être collectés et traités afin de maintenir un état de propreté du domaine routier satisfaisant.

La mission est réalisée de manière coordonnée :

- par une campagne généralisée avant le démarrage de la mission de fauchage sur l'ensemble des dépendances du réseau routier et par des interventions régulières,
- en recherchant les pistes alternatives pour collecter les déchets issus des aires d'arrêts et de repos.

5. – Les dépendances bleues

Les fossés, les aqueducs, drains et collecteurs, les bassins de retenue constituent des équipements annexes destinés au bon fonctionnement de la route, ils assurent notamment l'assainissement des chaussées.

A l'intérieur des agglomérations, le long des routes départementales, l'entretien des dépendances bleues n'est assuré que si son état est de même nature que la section courante "hors agglomération" et qu'il n'a pas fait l'objet d'un aménagement particulier autorisé par le Département par l'octroi d'une autorisation de voirie.

Les enjeux à prendre en compte

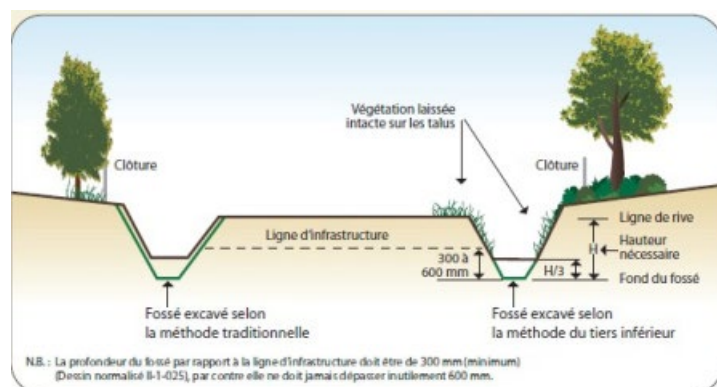
- **Gestion de l'eau** : Limiter le ruissellement, lutter contre l'érosion des sols, favoriser l'infiltration, réduire le transfert de sédiments.
- **Résilience face aux inondations** : Retenir et ralentir les eaux de pluie, protéger les infrastructures et les zones habitées.
- **Biodiversité** : Créer des corridors écologiques, favoriser la faune et la flore locales.

➔ Le curage des fossés

Le curage consiste à ôter les sédiments et les dépôts qui se sont accumulés dans le fossé.

La mission est réalisée de manière coordonnée :

- en retrouvant le fil d'eau pour maintenir une capacité d'écoulement et assainir la chaussée,
- en adoptant des pratiques de curage « douces » visant à freiner les flux et favoriser l'infiltration vers les nappes dans les secteurs pertinents,
- en maintenant prioritairement les fossés à ciel ouvert : le busage des fossés n'est pas préconisé. il doit être toléré uniquement dans un objectif de sécurité et de conservation de la chaussée : fossés trop profonds, accotement trop étroit.



➡ **Les saignées et le dérasement sur accotement**

La réalisation de saignées et de dérasement sont des techniques visant à rétablir l'écoulement des eaux de ruissellement entre le bord de chaussée et le fossé.

La mission est réalisée de manière coordonnée :

- dans le cadre d'un programme d'entretien courant en période estivale ou lors d'une intervention ponctuelle toute l'année
- en aménageant certains points singuliers pour limiter la fréquence des interventions.

➡ **Les opérations d'entretien courant au niveaux des ouvrages (bassins de retenue) et sur les réseaux d'eaux pluviales (drains, aqueducs...)**

Des interventions relatives à la maintenance et à des travaux d'entretien courants et contrôles doivent être réalisés régulièrement pour maintenir le patrimoine en bon état.

Une attention particulière doit être portée sur les secteurs sensibles identifiés comme zones inondables.

6. – L'exploitation de la route

1. – La surveillance du réseau – Les astreintes – La gestion de crise

1. – Surveillance du réseau – Le patrouillage

La surveillance du réseau routier départemental est organisée au quotidien lors des différents trajets réalisés par les agents du Département. Il peut être diligenté des patrouilles spécifiques dès lors que la route n'a pas été « patrouillée » durant les périodes indiquées ci-dessous et/ou lors de fortes intempéries.

Tout en optimisant les trajets, cette surveillance doit permettre :

- de détecter les anomalies présentes sur le domaine public routier départemental portant atteinte à la sécurité des usagers ou à son intégrité.
 - ▶ dégradations de la chaussée (posant des problèmes de sécurité ou de conservation de la chaussée),
 - ▶ présence de matériaux ou d'obstacles sur la chaussée,
 - ▶ état des équipements de la route,
 - ▶ état des dépendances de la route (vertes et bleues),
 - ▶ dégradations des parties supérieures des ouvrages d'art,
 - ▶ intervention non autorisée sur le domaine public.
- de consigner toutes les anomalies sur une main courante informatisée,
- de traiter immédiatement les anomalies susceptibles d'engager la sécurité des usagers de la route,
- d'organiser le traitement des anomalies constatées dans le cadre de la programmation des travaux en régie ou à l'entreprise,
- de relever toutes interventions extérieures sur le réseau départemental et de permettre ainsi la vérification des autorisations délivrées au titre de la gestion du domaine public,

Au sein des Unités Territoriales, il devra être vérifié que chaque route ait été patrouillée à l'occasion des trajets – déplacements sur les chantiers, suivant la périodicité suivante :

- routes de première catégorie : passage a minima une fois par semaine,
- routes de deuxième catégorie : passage a minima une fois par mois,
- routes de troisième catégorie : passage a minima une fois tous les deux mois.

S'il est constaté que certains axes n'ont pas été visités lors de l'exploitation des données (trace GPS), il conviendra d'engager une patrouille spécifique sur les axes concernés.

Des patrouilles de l'ensemble du réseau devront également être diligentées à la fin des périodes de fortes intempéries (tempêtes, inondations...).

2. – Interventions de sécurité sur le réseau routier en dehors des heures de service Le système d'astreintes

Le Département a pour mission d'assurer la libre circulation des usagers sur son domaine public routier sans interruption dans la qualité du service rendu hors événement exceptionnel. Une astreinte organisée permet d'assurer en permanence toute l'année, 24h/24h, des interventions d'urgence, donc également en dehors des heures normales de service.

Le référentiel interne « organisation des astreintes » constitue le support des modalités d'intervention.

3. – Gestion de Crise

Pour faire face à des situations exceptionnelles ou aux conséquences d'événements climatiques extrêmes, le Département pourra engager l'ensemble des moyens humains et matériels dans la limite de ses capacités.

Sur décision du Président du Département, en cas de besoins de sécurité majeurs identifiés, les interventions pourraient être diligentées hors du domaine public routier départemental pour appuyer les collectivités du Département.

2. – La viabilité hivernale

Elle est organisée suivant le Schéma Départemental de Viabilité Hivernale « S.D.V.H » adopté chaque année par le Département avant la saison hivernale.

3. – Les barrières de dégel

Aux désagréments de la neige et du verglas peuvent s'ajouter ceux du dégel qui mettent en péril, si le gel a été profond, les chaussées aux structures insuffisantes.

C'est pour éviter la ruine d'une partie importante du réseau routier que sont mises en place des barrières de dégel.

Les routes sont classées en fonction de leur capacité à supporter un certain trafic et un certain poids de véhicule.

La mise en place des barrières de dégel fait l'objet d'un arrêté de classement qui laisse la route libre, la limite à 12 ou 7,5 T.

4. – L'occupation du domaine public

Le Département a adapté ses pratiques pour simplifier le fonctionnement au service des usagers en s'appuyant sur une solution numérique innovante et moderne comme la plateforme de gestion de la relation usager.

Toutes les demandes d'arrêtés de circulation, d'autorisation de voirie et accord de voirie doivent être formulées via www.mesdemarches36.fr

1. – Les arrêtés de circulation

Toute occupation du domaine public qui entraîne une restriction par rapport à l'usage normal de la voie nécessite un arrêté de circulation.

Le Département assure la police de la circulation sur les routes départementales hors agglomération.

Le règlement de voirie départementale adopté par le Département reprend dans ses annexes, les compétences en matière d'arrêtés temporaires et permanents.

2. – Les autorisations de voirie et accords de voirie

Toute occupation du domaine public routier départemental nécessite une autorisation préalable. Celle-ci relève du pouvoir de police de la conservation qui vise à garantir l'intégrité matérielle du domaine public ainsi que son utilisation conforme à son affectation. Elle fixe les conditions d'exécution.

Le règlement de voirie départementale définit les conditions d'occupation du domaine public.

5. – Les comptages routiers

Connaître le trafic routier permet de gérer efficacement les infrastructures, améliorer la sécurité et optimiser la circulation.

Les comptages sont la base de toute étude de trafic, que ce soit en amont d'un projet, pendant des périodes de travaux ou post-projet en phase d'évaluation.

Notre parc de comptages se décline de 3 manières :

- *Les comptages « tournants »* : concernent les principales routes départementales pour alimenter chaque année une carte des trafics,
- *Les comptages « permanents »* : correspondent à des stations qui enregistrent en permanence chaque passage de véhicule. Ils contribuent à l'élaboration de la carte des trafics,
- *Les comptages « occasionnels »* : sont essentiellement des demandes émises dans le cadre d'une étude de sécurité routière ou d'une mission liée à l'Agence Technique Départementale 36.

Dans l'Indre, l'analyse des données de trafic des comptages routiers montre, sur une période de retour sur 10 ans, une stagnation globale des chiffres en trafic moyen journalier annuel (T.M.J.A.) pour les données « tous véhicules » et une faible augmentation du trafic poids lourds sur certains tronçons, toutes catégories d'axes routiers confondues.

Notre politique de comptage routier relative aux usages et aux mobilités doit continuer à s'adapter et se moderniser.

Considérant le maillage existant au 31 décembre 2025 de 197 sites (sites de comptage permanents inclus : 167 comptages tournants et 30 stations permanentes) répartis sur tout le territoire, le Département doit poursuivre le projet visant à automatiser progressivement cette activité.

V. – LE MATÉRIEL: ENTRETENIR ET FOURNIR LE MATÉRIEL NÉCESSAIRE AUX ACTIVITÉS DES ROUTES

1. – Contexte et objectifs

Le Département gère avec un service dédié, une flotte d'environ 400 véhicules et engins destinés à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier départemental. Ce parc matériels comprend notamment des véhicules légers de liaison et de travaux, des camions de viabilité hivernale, des camions-bennes, des fourgons, des engins de chantier, des tracteurs « débroussailleur », des tracteurs « chargeur », ainsi que des petits matériels thermiques ou électroportatifs (débroussailleuses manuelles, tailles-haies, tondeuses, etc.).

Ces matériels sont mis à disposition des services pour l'exercice de leurs missions.

Dans ce cadre, l'entretien et le renouvellement de ces matériels s'inscrivent dans un contexte marqué par des enjeux majeurs :

- **Sécurité et fiabilité** : Maintenir un parc performant afin d'assurer la sécurité des agents ainsi que la continuité de service, notamment en période hivernale ou lors d'événements climatiques exceptionnels.
- **Transition énergétique** : Réduire l'empreinte carbone de la flotte, en conformité avec les objectifs nationaux et européens de neutralité carbone.
- **Conformité réglementaire** : Respecter les exigences légales, en particulier celles issues de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et des décrets associés, concernant les véhicules à faibles ou très faibles émissions (VFE/VTFE).
- **Maîtrise budgétaire** : Optimiser les coûts d'acquisition, de maintenance et d'exploitation, tout en anticipant les investissements nécessaires pour accompagner la transition énergétique.

2. – Obligations réglementaires

Le Département est tenu de se conformer à plusieurs obligations réglementaires, parmi lesquelles :

➔ Loi d'orientation des mobilités (LOM)

Depuis le 1^{er} juillet 2021, la Loi d'Orientation des Mobilités impose aux collectivités territoriales et intercommunalités gérant directement ou indirectement un parc de plus de 20 véhicules automobiles, d'intégrer une proportion minimale de véhicules à faibles et très faibles émissions (VFE/VTFE) lors de l'acquisition ou du renouvellement annuel de leur flotte.

S'agissant des voitures particulières (VP) et des véhicules utilitaires (VUL), les quotas fixés sont les suivants :

- au moins 30 % depuis le 1^{er} juillet 2021,
- au moins 40 % à compter du 1^{er} janvier 2025,
- au moins 70 % à compter du 1^{er} janvier 2030.

A partir du 1^{er} janvier 2026, une part minimale de véhicules à très faibles émissions est fixée à 37,4%.

➔ Norme Environnementale

Les nouveaux véhicules doivent respecter au minimum la norme Euro 6d pour les motorisations thermiques.

3. – Plan d’actions pour la transition énergétique et la maîtrise budgétaire

1. – Transition énergétique

Afin d’accompagner la décarbonation des activités, plusieurs actions ont été engagées :

1. – Nouvelles technologies

- **Renouvellement des véhicules légers « énergivores »** : Remplacement progressif par des modèles électriques ou hybrides rechargeables, neufs ou d’occasion à faible kilométrage (< 30 000 km), afin de réduire la consommation de carburants tout en maintenant des performances équivalentes.
- **Substitution des petits matériels thermiques** : Remplacement par des équipements électroportatifs (débroussailleuses, taille-haies électriques, etc.), conformément au référentiel en vigueur.
- **Utilisation de biocarburants / carburants de synthèse** permettant une réduction jusqu’à 90 % des émissions de CO₂. Le Département s’est fixé un objectif de 70 000 litres/an, soit une économie de 150 tonnes de CO₂.
- **Adaptation des véhicules utilitaires** : Modifications apportées aux fourgons et véhicules utilitaires légers pour diminuer la consommation de carburant (exemples : batterie auxiliaire pour la signalisation embarquée, expérimentation de signalisation autonome sur les véhicules utilitaires légers électriques).

2. – Formation des agents

Sensibilisation à la transition énergétique et à l’utilisation des nouveaux matériels, plus performants et respectueux de l’environnement, et formation des chauffeurs à l’éco-conduite.

3. – Infrastructures

Déploiement progressif de bornes de recharge pour véhicules électriques sur les sites.

4. – Commande publique

- Commande via des plateformes d’achats publics qui proposent une offre complète pour soutenir la transition écologique à travers des marchés intégrant une disposition environnementale,
- Intégration systématique de critères environnementaux dans nos appels d’offres pour l’acquisition de nouveaux véhicules et engins neufs ou d’occasion.

2. – Maîtrise budgétaire

1. – Plan pluriannuel d’investissement

Élaboration d’un programme de renouvellement sur 5 ans afin de lisser l’impact budgétaire et d’anticiper les besoins futurs.

2. – Optimisation de la maintenance

- Des outils numériques, fonctionnels et modernes doivent être le support de la maintenance pour suivre les coûts et identifier les véhicules prioritaires au renouvellement.
- Une maintenance préventive doit être maintenue, reposant sur des inspections quotidiennes réalisées par des agents formés. Les véhicules font l’objet d’inspections de sécurité basiques, d’inspections structurelles, de diagnostics annuels et de contrôles obligatoires (contrôle technique, VGP, etc.). Les interventions sont planifiées selon une périodicité définie afin de prévenir les défaillances et d’éviter l’immobilisation des matériels.

3. – Mutualisation des matériels

La mutualisation est exigée afin d’optimiser leur taux d’utilisation et de réduire les coûts globaux.

Par ailleurs, les fourgons, véhicules de patrouille, ensembles de viabilité hivernale et tracteurs sont équipés d’un dispositif de géolocalisation. Cette solution télématique contribue à la sécurité des agents et à l’optimisation de l’usage des véhicules.

3. – Dimensionnement et rationalisation des matériels

La rationalisation de la flotte des matériels constitue un levier majeur de réduction des coûts. Elle vise à adapter le nombre et le type de matériels aux effectifs, au patrimoine routier et à l'évolution des conditions climatiques.

Une flotte rationnelle se caractérise par un taux d'utilisation élevé et un dimensionnement cohérent des véhicules, engins et petits matériels. Le dimensionnement est ainsi établi par centre en fonction des effectifs, du patrimoine routier et des missions (viabilité hivernale, entretien des chaussées et dépendances, surveillance du réseau, interventions d'urgence...).

Les objectifs de dimensionnement des véhicules et matériels roulants par Unités Territoriales / bases routières (BR) ou points d'appui (PA) sont les suivants :

PA ou CEER 7 agents	BR 14 agents	BR 21 agents
1 fourgon PGE (3 places)	2 fourgons PGE (3 places)	3 fourgons PGE (3 places)
1 fourgon benne 3t5 (3 places) ou 1 camion benne 7t (6 ou 7 places)	1 fourgon benne 3t5, (3 places)	2 fourgons benne (3 places)
	1 camion benne 7t, (6 ou 7 places)	1 camion benne 7t (6 ou 7 places)
1 PL 13 ou 16t	2 PL 13 ou 16t	3 PL 13 ou 16t
1 tracteur « chargeur » avec ou sans faucheuse arrière	2 tracteurs « chargeur » dont un équipé d'une faucheuse arrière	3 tracteurs « chargeur » dont un équipé d'une faucheuse arrière
1 tracteur « débroussaillieur »	2 tracteurs « débroussaillieur »	2 ou 3 tracteurs « débroussaillieur » selon le linéaire de voies à traiter et le type de végétation
1 véhicule utilitaire léger	2 véhicules utilitaires légers	3 véhicules utilitaires légers
1 véhicule léger électrique (Chef BR)	1 véhicule léger électrique (Chef BR)	1 véhicule léger électrique (Chef BR)

4. – Suivi et évaluation

La politique de gestion de notre flotte fait l'objet d'un suivi régulier à travers :

- **Un tableau de bord annuel** intégrant les indicateurs suivants : taux de renouvellement, taux de vétusté, émissions de CO₂, coûts de maintenance et économies réalisées.
- **Un suivi des émissions de gaz à effet de serre (GES)** mensuel et annuel afin d'évaluer l'impact des actions engagées.
- **Un réajustement continu de la politique**, en fonction des retours d'expérience, des évolutions techniques, des modifications réglementaires et des adaptations organisationnelles et climatiques.

4. – Engagement des services

Chaque service s'engage à :

- Respecter les procédures d'utilisation et de maintenance de premier niveau afin de prolonger la durée de vie des matériels et garantir la sécurité des agents,
- Participer aux actions de formation et de sensibilisation relatives aux évolutions technologiques et aux règles de sécurité,
- Signaler toute information utile à l'optimisation de la gestion de la flotte.

5. – Critères de renouvellement

Face aux enjeux liés au changement climatique, la décarbonation des activités constitue une priorité stratégique. Le renouvellement progressif du parc permet à la fois de réduire les consommations de carburant et les émissions

polluantes, de maintenir un haut niveau d'efficacité opérationnelle et de disposer d'un pool de remplacement moins vétuste. L'objectif est d'assurer un renouvellement annuel maîtrisé, garantissant la disponibilité permanente d'un parc en bon état de fonctionnement.

Afin de garantir la sécurité des agents, l'efficacité opérationnelle et la transition énergétique, une politique de renouvellement des matériels a été instaurée.

Le renouvellement des matériels se fait selon les critères suivants :

1. – Âge et usage

Des seuils maximaux d'âge, de kilométrage ou d'heures d'utilisation sont définis selon les catégories de véhicules et d'engins (camions, fourgons, véhicules légers, tracteurs débroussailleur, tracteurs chargeur..).

2. – Coût de maintenance

Un matériel peut être proposé au renouvellement lorsque le coût annuel de maintenance excède 30 % de sa valeur neuve, après analyse au cas par cas selon son usage.

3. – Conformité réglementaire

Tout matériel ne répondant plus aux normes en vigueur sera réformé.

4. – État général et sécurité

Sont également pris en compte : l'état de la motorisation, de la carrosserie, des organes de sécurité, ainsi que les véhicules accidentés, irréparables ou déclarés économiquement irréparables.

5. – Gestion des matériels réformés/pool

Un inventaire des matériels très anciens, inutilisés ou inadaptés est réalisé dans le cadre du renouvellement du pool de remplacement. Les matériels réformés sont cédés via la plateforme d'enchères en ligne contractualisée par le Département. L'objectif est de disposer d'un pool matériels en bon état de fonctionnement et bien dimensionné pour répondre aux besoins.



