



# CDG 38

CENTRE DE GESTION DE L'ISÈRE  
FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE

## VIABILITE HIVERNAL

La présente fiche outil propose :

- Un rappel de la réglementation.
- Des conseils d'organisation du service de viabilité hivernale
- Des conseils pour réduire les risques liés à l'activité
- Des conseils sur le matériel / engins utilisé
- Le rappel des règles de circulation

Il s'agit de propositions générales, à adapter à votre collectivité, en fonction de sa structure et de son fonctionnement.



CENTRE DE GESTION DE L'ISÈRE

416, rue des Universités - CS 50097 - 38401 St-Martin-d'Hères

Tél. 04 76 33 20 33 | Fax 04 76 33 20 40 | Email : [cdg38@cdg38.fr](mailto:cdg38@cdg38.fr)

[www.cdg38.fr](http://www.cdg38.fr)

---

## RAPPEL DE LA REGLEMENTATION

---

### Références :

#### **Code de la route :**

- **Article L 221-2** relatif au permis de conduire nécessaire pour la conduite d'engins.
- **Article R 311-1** définissant l'engin de service hivernal.
- **Article R 413-11** relatif aux vitesses maximales autorisées.
- **Article R 432-4** relatif aux dérogations des véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage.

**Décret n°2001-623 du 12 juillet 2001** relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique territoriale

**Arrêté du 20 janvier 1987** relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention urgente et des véhicules à progression lente.

**Arrêté du 18 novembre 1996** relatif aux engins de service hivernal et modifiant le code de la route.

**Loi n° 99-574 du 09 juillet 1999** d'orientation agricole.

**Décret n° 2005-542 du 19 mai 2005** relatif aux modalités de la rémunération ou de la compensation des astreintes et des permanences dans la fonction publique territoriale.

**Décret n°2015-415 du 14 avril 2015** relatif à l'indemnisation des astreintes et à la compensation ou à la rémunération des interventions aux ministères chargés du développement durable et du logement.

---

# L'ORGANISATION

---

## **1. Plan d'intervention pour la viabilité hivernale (PIVH)**

La viabilité hivernale est une préoccupation importante des gestionnaires de voirie. Elle a fortement évolué avec l'accroissement des concentrations urbaines et avec la diversification de la demande de mobilité.

De plus les collectivités doivent gérer des cohabitations complexes, qu'il s'agisse des déplacements pédestres en zones piétonnes ou sur trottoirs, des déplacements en vélos sur voies dédiées ou non, des déplacements en transports en commun sur rail ou non, en zones dédiées ou non, des déplacements et du stationnement des véhicules légers et PL...

Aujourd'hui, alors que les diverses contraintes (budgétaires, environnementales, médiatiques, etc.) se font croissantes, il devient nécessaire de réfléchir au judicieux déploiement de cette activité dans un contexte de développement durable.

L'anticipation est un élément incontournable en matière de viabilité hivernale. Elle passe par la mise en place d'une organisation structurée, s'appuyant sur un ensemble de codes procéduraux écrits et regroupés souvent sous le terme "plan d'intervention de viabilité hivernale" (PIVH).

Le PIVH a pour objectif de présenter l'organisation mise en place par la collectivité pour faire face à ses obligations et rendre, le plus rapidement possible, accessibles les voies communales, et accès piétons aux bâtiments publics. Il définit les priorités et les objectifs à atteindre en fonction de l'importance de l'évènement météorologique.

On y retrouve des éléments tels que :

- la hiérarchisation du réseau routier (plan des circuits d'intervention, ...)
- la coordination des moyens humains et matériels (plan des astreintes, liste de véhicules, procédures, ...)
- les processus de surveillance météorologique et routière
- les procédures de décision
- les méthodes utilisés pour déneiger et lutter contre le verglas
- les modalités d'information des usagers sur les conditions de circulation
- ...

Le PIVH peut être activé chaque année de mi-novembre à mi-mars

## **2. Temps de travail**

Le service de viabilité hivernal impose aux collectivités le déploiement de moyens humains en fonction des conditions climatiques.

Quelques soit le choix du dispositif choisi, la collectivité est tenu de respecter la réglementation en matière de temps de travail. Les durées maximales au-delà desquelles aucun travail ne peut être demandé sont :

- 10 heures par jour ;
- 48 heures par semaine ;
- 44 heures en moyenne sur une période de 12 semaines consécutives ;

Par ailleurs, les temps de repos suivants doivent être respectés :

- repos quotidien de 11 heures au minimum ;
- repos hebdomadaire de 35 heures consécutives au minimum ;
- au moins 20 minutes de pause lorsque le temps de travail quotidien atteint 6 heures.

Lorsque les collectivités mettent en place un système d'astreintes pour le service de viabilité hivernale, il est recommandé d'établir un règlement fixant les règles d'organisation de ces astreintes (agents concernés, roulement, tâches demandées, indemnités, repos, anticipation, ...).

Pour des questions de santé et de sécurité des agents et des riverains, l'organisation mise en place doit permettre aux agents d'être en pleine possession de leur moyen pendant les heures de travail. Un même agent ne peut donc raisonnablement pas assurer seul le fonctionnement du service d'astreinte sans qu'aucune limite ou rotation d'équipes ne soient proposées (cumul de la fatigue, déséquilibre vie professionnelle / privée, ...).

### **3. Travail isolé**

En dehors de toute considération réglementaire (aucun texte n'interdit qu'une personne seule puisse conduire un engin de déneigement), il faut souligner que le travail de déneigement expose les agents et les administrés à des risques importants. En effet, les agents interviennent le plus souvent dans des conditions de visibilité et d'adhérence difficiles, sur des routes ouvertes à la circulation et parfois isolées.

Cette activité présente donc suffisamment de risques pour qu'une surveillance directe ou indirecte des agents soit mise en place. Deux méthodes peuvent être envisagées :

- un travail d'équipe, avec au moins deux agents sur le même site, équipés d'un moyen de communication
- un seul agent, avec des moyens de communication visant à assurer le bon déroulement du travail, ainsi qu'un contrôle de présence des agents entre eux. Cette solution ne devra être retenue qu'en complément d'une organisation préalable du travail et d'une identification des facteurs de risque.

Il est recommandé d'éviter les situations de travail isolé, notamment lorsque le conducteur doit exécuter une manœuvre dans des conditions de visibilité insuffisantes, où au moins une personne doit diriger le conducteur.

La mise en place d'un PIVH présente un intérêt particulier pour la définition de l'organisation du déneigement (tracés de parcours, plans, consignes spécifiques...) et permet d'aboutir à une meilleure prise en compte de la prévention des risques professionnels, notamment les situations de travail isolé.

## LES RISQUES LIES A L'ACTIVITE

La contribution des agents d'une collectivité à la viabilité hivernale les expose à des risques spécifiques liés à la fois à l'activité elle-même mais aussi au rythme de travail inhabituel.

Voici quelques exemples de situations dangereuses :

	<b>Exemples de situations dangereuses</b>	<b>Préconisations</b>
<b>Risque routier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- intervention sur la voie publique</li> <li>- conduite d'engin à progression lente</li> <li>- conduite sur chaussée glissante (avec l'engin de déneigement mais aussi avec un VL pour le trajet domicile / travail)</li> <li>- intervention de nuit, avec parfois une visibilité restreinte</li> <li>- intervention à proximité d'engins de déneigement</li> <li>- ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un PIVH.</li> <li>- Equiper les agents de vêtements haute-visibilité.</li> <li>- Equiper les véhicules de la signalisation nécessaire (cf. § « Les engins »).</li> <li>- Vérifier régulièrement l'état des engins et de leurs accessoires de déneigement.</li> <li>- Former l'ensemble des agents concerné à la conduite en sécurité (CACES) et leur délivrer une autorisation de conduite.</li> <li>- Former les agents à la conduite sur chaussée glissante.</li> <li>- Former les agents à la « viabilité hivernale ».</li> <li>- Fournir à l'agent d'astreinte un véhicule tout terrain équipé de pneu neige lui permettant d'effectuer le trajet domicile / travail en début d'intervention.</li> <li>- Organiser le déneigement afin d'éviter les travailleurs isolés dans les zones présentant des risques spécifiques (fortes pentes, non couverture du réseau téléphonique, ...).</li> <li>- Assurer une surveillance médicale spécifique.</li> <li>- ...</li> </ul>
<b>Risques liés à l'utilisation de machines / outils de déneigement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilisation de fraise à neige</li> <li>- Chargement et déchargement de la lame à neige sur les engins.</li> <li>- ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'entretien des accessoires de déneigement.</li> <li>- Anticiper et monter les accessoires sur les engins de déneigement en journée.</li> <li>- Prévoir, dans le PIVH, une rotation des agents sur l'utilisation de la fraise à neige.</li> <li>- ...</li> </ul>
<b>Risques de chute de plain-pied</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Glissade sur chaussée glissante</li> <li>- ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anticiper le traitement du sol aux abords des bâtiments.</li> <li>- Equiper les agents de chaussures antidérapantes.</li> <li>- ...</li> </ul>

<b>Risques liés aux conditions climatiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intervention dans le froid</li> <li>- Intervention la nuit</li> <li>- ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir des engins avec cabine chauffée.</li> <li>- Equiper les agents de vêtements de travail contre le froid.</li> <li>- Prévoir, dans le PIVH, des temps de pause « au chaud ».</li> <li>- ...</li> </ul>
<b>Risques liés aux postures de travail et à la manutention</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Salage et déneigement des trottoirs et extérieurs de bâtiment à la pelle.</li> <li>- Versement des sacs de sel dans les saleuses.</li> <li>- Installation des chaines sur les pneus des engins.</li> <li>- Position assises maintenue (lors de la conduite prolongée des engins de déneigement).</li> <li>- ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégrer les risques liés aux postures de travail lors de l'achat du matériel de salage et de déneigement.</li> <li>- Limiter le temps de conduite des engins de déneigement.</li> <li>- Privilégier le sac en vrac plutôt que les sacs et le chargement de la saleuse avec un engin (prévoir un lieu de stockage pour le sel en vrac).</li> <li>- Prévoir un quai de chargement, si la collectivité utilise des sacs de sel.</li> <li>- Anticiper l'installation des chaînes sur les pneus des engins (effectuer de journée).</li> <li>- Etre deux agents pour installer les chaines sur les pneus des engins.</li> <li>- Limiter le nombre de montage et démontage des chaines dans la saison.</li> <li>- ...</li> </ul>
<b>Risques de chute de hauteur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Montée et descente de la cabine de l'engin</li> <li>- Intervention sur la saleuse</li> <li>- Chargement du sel (en sac) dans la saleuse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir des engins équipés de caillebottis et de poignée pour accéder à la cabine.</li> <li>- Interdire le travail isolé lors de l'intervention sur la saleuse.</li> <li>- Privilégier le chargement de sel (en vrac) à l'aide d'un tractopelle et non de sac de sel chargé manuellement.</li> <li>- ...</li> </ul>
<b>Risque d'écrasement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installation des accessoires de déneigement sur les engins (lames, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anticiper l'installation des accessoires sur les engins (l'effectuer en journée).</li> <li>- Etre deux agents lors de la manœuvre.</li> <li>- Vérifier l'adéquation et l'état des systèmes de fixation des engins et des accessoires</li> <li>- Suivre les évolutions techniques concernant le matériel de déneigement.</li> <li>- ...</li> </ul>

<p><b>Risque chimique</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilisation de produits chimiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lire la Fiche de Données de Sécurité (FDS) de chaque produit et la transmettre au médecin de prévention.</li> <li>- Vérifier la dangerosité des produits.</li> <li>- Equiper les agents des EPI nécessaire (gants, combinaison, masques, ...) indiqués sur la FDS.</li> <li>- Assurer une surveillance médicale spécifique.</li> <li>- Stocker les produits dans un endroit adapté, indiqué sur la FDS.</li> <li>- Suivre les évolutions techniques pour substituer les produits par des produits non dangereux.</li> <li>- ...</li> </ul>
<p><b>Risques liés à la charge de travail</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Polyvalence lors des astreintes</li> <li>- Fortes contraintes liées aux rythmes de travail</li> <li>- Contraintes de vigilance</li> <li>- Travail de nuit (empiètement sur la vie privée, fatigue, ...)</li> <li>- Amplitude horaire importante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un règlement des astreintes en respectant le temps de travail maximal réglementaire (cf. § « Temps de travail »).</li> <li>- Mettre en place un système de roulement pour les équipes d'astreinte.</li> <li>- Faire appel aux agriculteurs du territoire ou aux sociétés extérieures pour compléter les équipes.</li> <li>- Respecter les repos pour s'assurer que les agents soient en pleine capacité de leur moyen pendant le travail (fatigue, empiètement vie privée, ...).</li> <li>- ...</li> </ul>

L'ensemble de ces risques peut être amplifié par une **situation d'isolement professionnel** (intervention en dehors des horaires d'ouverture de la mairie, dans des zones reculées ou difficilement accessibles au vue des conditions climatiques, sans couverture de réseau téléphonique, agent intervenant seul sur un secteur, ...).

Cette configuration peut entraîner un **délai d'intervention des secours long** et avoir de lourdes conséquences pour les agents. Il est donc primordial pour la collectivité de réfléchir à ces situations d'isolement et de mettre en place des mesures de prévention adéquates (astreinte décisionnelle, équipement des agents avec un dispositif de travail isolé, localisation géographique des engins de déneigement en temps réel, portable et autre moyens de communication sur chaque agent intervenant, recoupement des zones d'intervention de plusieurs engins, ...).

### × Equipements des agents

Les agents travaillant sur la voirie (y compris les conducteurs) doivent être équipés de **vêtements de signalisation à haute visibilité** de classe II en journée et de classe III en nocturne.



De plus lors des opérations de déneigement, les agents utilisent différents produits actifs en fonction de l'état apparent de la chaussée. Ces produits sont à manipuler dans un lieu bien ventilé. Les agents qui les utilisent doivent porter des équipements de protection individuelle adaptés :

- **combinaisons**
- **bottes ou chaussures de sécurité antidérapantes**
- **lunettes de protection lors du transvasement (sel...)**
- **gants de protection en cas de contact avec les produits (sel...)**

---

## LES ENGINS

---

Des engins de service hivernal assurent le déneigement des voies de circulation dans de nombreuses collectivités du département, confrontées aux phénomènes hivernaux, tels que le verglas et la neige. Etant donné la réalité technique des interventions et pour tenir compte de ces spécificités, il existe une réglementation spécifique concernant ces véhicules.

### **1. Qu'est-ce qu'un engin de service hivernal ?**

Les engins de service hivernal sont les véhicules de transport de marchandises, d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes et les tracteurs agricoles appartenant aux collectivités gestionnaires des voies publiques ou aux personnes agissant pour le compte de ces dernières, lorsqu'ils sont équipés d'outils spécifiques destinés à lutter contre le verglas ou la neige sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Les outils spécifiques sont les suivants :

- un outil de raclage à l'avant
- un ou deux outils de raclage latéraux
- un outil d'épandage des produits de salage ou de sablage à l'arrière
- un outil frontal ou latéral d'évacuation

Les engins de service hivernal peuvent être équipés d'un ou plusieurs outils simultanément.



### **2. Signalisation des engins**

#### **× Dispositifs lumineux de signalisation des véhicules**

Les engins de service hivernal, en tant que véhicules à progression lente ou engin équipé d'outils en sur-largeur, doivent être équipés de feux spéciaux. Ces feux sont des feux tournants émettant de la lumière **jaune-orangée**.

Ces engins peuvent également être équipés de **feux bleus à éclat**, dit de catégorie B (feux spéciaux réservés aux véhicules d'intervention urgente).

Ces feux doivent être utilisés uniquement lorsque ces engins participent à la lutte contre le verglas ou la neige. De plus, ils doivent être retirés ou masqués hors période hivernale pour éviter toute confusion.

Attention, ces feux sont différents de ceux utilisés par les véhicules qui bénéficient de la priorité de passage (feux de catégorie A au sens du code de la route), comme notamment les véhicules de police et de gendarmerie.

**Il ne peut être utilisé de façon simultanée les feux oranges et les feux bleus.** Dans tous les cas, ces feux doivent être homologués : il convient de se présenter à la Réception à titre isolé avec ceux-ci auprès du service des mines de la DREAL (voir le § 4).

#### **× Dispositifs d'éclairage**

Lorsque les outils occultent une partie ou la totalité des dispositifs d'éclairage (feux de croisement, feux de position, feux de stop, clignotants), des dispositifs amovibles rappelant les feux avant et/ou arrière doivent être placés sur le véhicule et à l'arrière sur l'outil d'épandage.

De plus, des feux sur les outils de raclage et d'épandage sont nécessaires afin d'éclairer les zones de travail.

## × **Balisage des véhicules**

Comme tout véhicule à progression lente, les engins de service hivernal peuvent être équipés d'une signalisation complémentaire constituée par des **bandes alternées de couleurs rouge et blanche** (en matériau rétro réfléchissant) à l'avant, sur les côtés et à l'arrière du véhicule.

De plus, lorsque l'engin est équipé d'un ou plusieurs outils de raclage dont la largeur est supérieure à la largeur de l'engin, **les extrémités de l'outils « dépassant » doivent être équipées sur leurs faces avant et arrière d'une bande de signalisation** (bandes alternées de couleurs rouge et blanche) d'une longueur minimale de 0,28 m et d'une largeur minimale de 0,14m

Les outils d'épandage doivent être équipés, dans **la partie centrale la plus en arrière et située par rapport au sol entre 1 m et 1,5 m, d'une bande de signalisation** dont la dimension minimale est de 0,84 par 0,28 m.

L'utilisation d'un engin de service hivernal n'est pas considérée comme un chantier mobile et n'est donc pas soumise aux obligations de signalisation d'un tel chantier.

### **3. Dimensions des engins**

#### × **Poids**

Par dérogation au code de la route, le poids total autorisé en charge (PTAC) des engins de service hivernal les limites habituellement fixées, sans dépasser les limites ci-après :

Véhicule	PTAC maximal (Cas général prévu par le Code de la Route)	PATC maximal pour les engins de service hivernal
à 2 essieux	19 tonnes	21 tonnes
à 3 essieux	26 tonnes	28,5 tonnes
à 4 essieux ou plus	32 tonnes	35,5 tonnes
articulé	38 ou 40 tonnes	42 tonnes

#### × **Encombrement**

Habituellement la largeur d'un véhicule léger ne doit pas dépasser 2,55 m au regard du code de la route.

Un engin de service hivernal ne peut pas dépasser les limites suivantes (sous réserve de rester conforme au type réceptionné) :

- véhicules équipés d'un outil rotatif d'évacuation : 3 m de largeur
- véhicules équipés d'un outil de raclage frontal circulant sur :

une route à chaussée unique	une route à chaussée séparée par un terre-plein central
3,7 m de largeur	5 m de largeur

De plus, l'outil frontal ne peut dépasser l'avant du véhicule de plus de 3 m

- véhicules équipés de raclages latéraux :

en position repliée	en position ouverte
3,7 m de largeur	7,5 m de largeur

Par ailleurs, l'outil d'épandage arrière ne peut dépasser de plus de 2 m l'extrémité arrière du véhicule.

#### **4. Contrôle de l'engin**

##### **× Réception à titre isolé**

Dès que les limites (poids et dimensions) prévues par le code de la route sont dépassées ou en cas de transformations notables selon le code de la route, il est obligatoire de faire contrôler l'engin par le service des mines de la DREAL. Ce contrôle est nommé « **Réception à titre isolé** ».

La réception se fait sur les dimensions et le poids de l'équipement ajouté. Il est donc nécessaire de prévoir une configuration maximale : les engins seront ainsi autorisés à circuler avec l'ensemble de leurs outils.

##### **× Visite technique périodique**

Les engins de service hivernal ne sont pas soumis aux visites techniques sauf les véhicules de transport de marchandises d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes (le véhicule est alors présenté en configuration normale, sans ses outils)

La visite technique périodique des tracteurs agricoles n'est pas obligatoire en tant qu'engins de service hivernal.

---

## LES REGLES DE CIRCULATION

---

### 1. Dérogations relatives aux règles de circulation

Lors, et **uniquement lors** des opérations de déneigement, des dérogations relatives au code de la route s'appliquent. Peuvent être concernées les actions de déneigement, salage ou sablage et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers. Elles doivent se limiter au strict nécessaire : elles ne peuvent être utilisées une fois que l'action est terminée, par exemple lors du retour aux locaux de la collectivité ou de l'exploitant agricole. Dans ce cas, les règles normales de circulation deviennent à nouveau applicables.

Les dérogations portent sur :

- la circulation sur le bord droit de la chaussée
- la circulation sur les routes à sens unique ou à plus de 2 voies
- la circulation à une vitesse anormalement réduite
- les sens de circulation imposés
- le franchissement et le chevauchement des lignes continues ou discontinues
- l'engagement d'un véhicule dans une intersection.

Par ailleurs, **le feu bleu à éclats** (dont les conditions d'usage ont été évoquées précédemment) signale aux usagers qu'ils doivent faciliter la progression du véhicule, **mais ne donne en aucun cas une priorité de passage**. Autrement dit, l'utilisation du feu bleu à éclats entraîne plus un devoir pour les autres usagers qu'un droit pour les conducteurs des véhicules qui en sont équipés. (*cf article 2.4.1 de la circulaire N°97-77 du 28/10/1997.*)

Ces dérogations sont valables quel que soit le propriétaire du véhicule intervenant sur une voie ouverte à la circulation publique, pourvu qu'il agisse pour la collectivité gestionnaire de cette voie.

Il est rappelé que ces possibilités de dérogations, tout comme l'utilisation du feu bleu, n'exonèrent en aucun cas le conducteur de l'engin de service hivernal à l'obligation de prudence et de maîtrise imposée à tous les conducteurs par le code de la route.

#### Vitesse :

La vitesse de ces engins excédant les limites de dimension et/ou de poids du code de la route est limitée à 50 km/h pour les véhicules, 30 km/h pour les tracteurs agricoles et 25 km/h lorsqu'il s'agit d'une saleuse tractée à essieu rigide.

Une indication de cette limitation de vitesse doit être apposée à l'arrière de l'engin.

### 2. Permis de conduire

Le permis de conduire à posséder pour la conduite d'un engin de service hivernal est fonction de l'engin utilisé hors des activités des engins de service hivernal.

Cependant l'article L.221-2 du Code de la Route autorise les agents territoriaux à conduire un **tracteur agricole dont la vitesse n'excède pas 40 km/h** avec un permis de catégorie B, quel que soit le PTAC.

Cet assouplissement mérite une précision : au-delà du texte, ce sont les compétences de l'agent à conduire l'engin sur voie publique qui prévalent. Il convient en tant qu'employeur de vérifier que l'agent est capable d'être au volant de l'engin. Au regard des risques et des conditions particulières liés aux activités exercées, il est tout à fait envisageable d'édicter des règles internes de fonctionnement vis-à-vis de cet assouplissement du Code de la Route : autrement dit, il est recommandé de faire conduire les tracteurs d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes par des agents titulaires du permis de catégorie C.

Il existe également une dispense du permis de catégorie C pour les exploitants agricoles qui apportent leur concours pour le déneigement de la voirie communale ou départementale, dans les conditions énoncées ci-dessous.

### **Déneigement par un exploitant agricole**

La loi d'orientation agricole du 09 juillet 1999 modifiée permet aux exploitants agricoles d'assurer le déneigement des routes à la condition :

- qu'ils apportent leur concours exclusivement aux communes et aux départements et que le véhicule utilisé soit équipé d'une lame fournie par la collectivité, ce qui implique que cette dernière engage sa responsabilité dans l'utilisation qui en est faite.
- que le salage se fasse au moyen de leur propre tracteur et matériel d'épandage ou, le cas échéant, de celui mis à disposition par la collectivité.

Le véhicule doit avoir fait l'objet avant sa mise en circulation d'une réception par type ou à titre isolé.

Par ailleurs, pour l'accomplissement des prestations citées ci-dessus, l'exploitant agricole est dispensé de l'obligation de soumettre son tracteur à une nouvelle réception par Le service des mines de la DREAL.

Cette activité est soumise aux mêmes règles que celles qui régissent l'activité agricole.

### **3. Autorisation de conduite**

Les engins de service hivernal sont, au sens du code du travail, des équipements de travail mobiles automoteurs : les agents de la collectivité qui utilisent ces engins doivent avoir reçu une formation adéquate. La délivrance d'une autorisation de conduite est conseillée.

L'autorisation de conduite délivrée à l'agent est établie par l'autorité territoriale, sur la base des trois éléments suivants :

- un examen d'aptitude réalisé par le médecin du service de médecine professionnelle et préventive
- une formation, telle qu'évoquée ci-dessus, qui consiste à effectuer un contrôle des connaissances et des savoir-faire de l'agent pour la conduite en sécurité de l'engin
- une connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.

Se référer à la fiche-outil n°2 (« Conduite de véhicules et d'engins »).