

Le « plan neige » en Région wallonne

La genèse

Les difficultés rencontrées au cours de l'hiver 2010/2011 ont conduit les autorités wallonnes à structurer davantage la mise en œuvre de dispositions spécifiques afin de renforcer la coordination interne et à permettre des collaborations efficaces avec les autorités étrangères.

Dès le printemps 2011, l'Administration responsable de la gestion des voiries (DGO1), le Centre Régional de Crise de Wallonie (CRCW) et la Police fédérale de la Route (WPR) proposaient un plan alliant mesures originales, moyens supplémentaires et collaboration transfrontalière structurée ; la gestion de l'ensemble étant assurée par une structure légère, commune aux trois intervenants, la Cellule d'Action Routière (CAR).

L'objectif du plan

Le « plan neige » s'appuie sur des arrêtés d'interdiction de circulation qui pourront être pris par le Ministre régional wallon en charge des Travaux Publics et de la Sécurité routière. Ces arrêtés d'interdiction visent uniquement les véhicules affectés au transport de choses d'une longueur de plus de 13 mètres (principalement les véhicules articulés et les camions avec remorques mais pas les autocars).

L'objectif du plan neige est de permettre aux services d'intervenir préventivement de manière organisée afin de garantir au maximum la mobilité sur les grands axes lors d'intempéries hivernales.

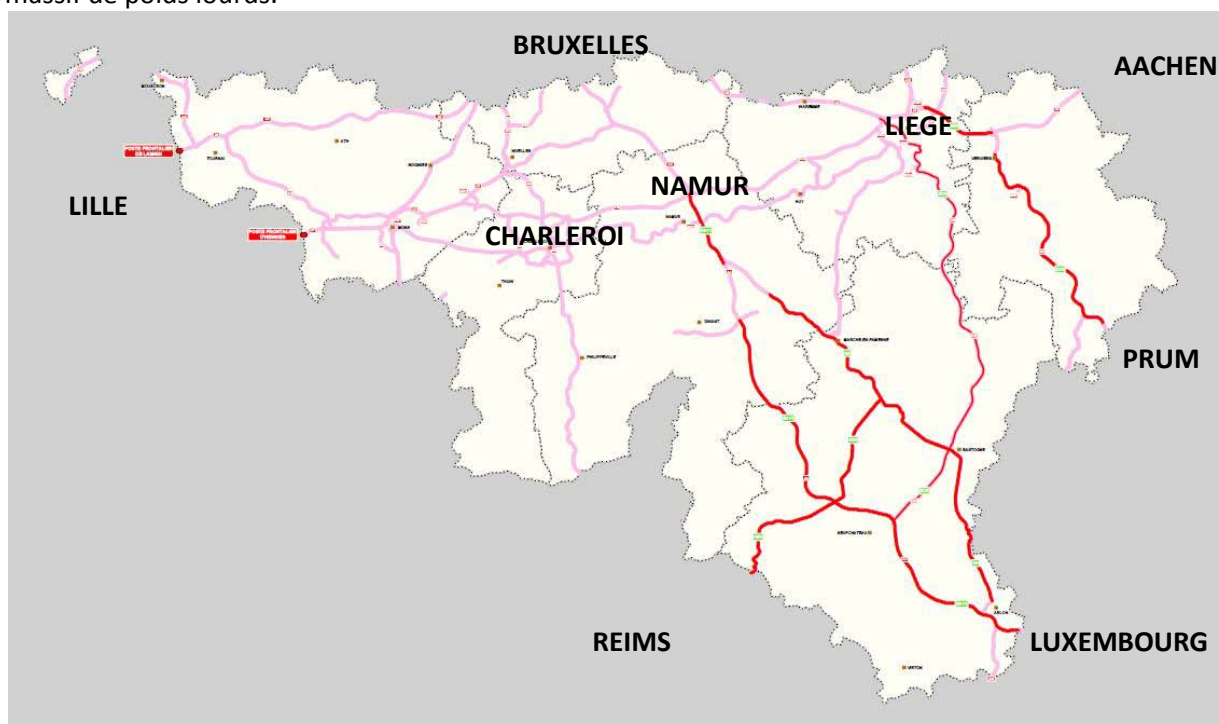
La stratégie adoptée consiste dans un premier temps à permettre aux véhicules de plus de 13 mètres de poursuivre leur chemin via d'autres itinéraires tout en restant sur les grands axes de circulation. Dans un deuxième temps, si les conditions climatiques le justifient, ces véhicules seront immobilisés dans des zones prédéfinies.

Les tronçons concernés

Les tronçons susceptibles d'être interdits à la circulation des véhicules de plus de 13 mètres ont été choisis en raison des difficultés qu'ils présentent, comme l'altitude, un relief accidenté ou la présence de côtes au dénivelé important. Un ou plusieurs scénarios pourront ainsi être déclenchés simultanément en fonction des prévisions météo et de la réalité du terrain :

Scénario	Tronçon(s) interdit(s)	Délimitation	Sens de l'interdiction
A	E25/A602 - A26	Entre Loncin et Massul	2 sens
B	E411/A4 (Sud)	Entre Achêne et Massul	2 sens
C	N4 + N89	Entre Ciney et Arlon Entre Champlon et Libramont	2 sens
D	E411/A4 (Nord)	Entre Dausoulx et Courrière	1 sens : de Bruxelles vers Luxembourg
E	E25/A602 - A26 + E411/A4	Entre Loncin et Massul Entre Achêne et Sterpenich	2 sens
F	E40/A3	Entre Hauts-Sarts et Battice	1 sens : de Bruxelles vers Aachen
G	E40/A3	Entre Hauts-Sarts et Battice	2 sens
H	E42/A27	Entre Verviers et Steinebruck	2 sens
I	N89	Entre Libramont (échangeur avec E411/A4) et la frontière française	2 sens
J	E19/A7 E429/A8	Poste frontière Hensies Poste frontière Lamain	1 sens : vers la FRANCE

En outre, des zones de stationnement ont été définies et pré-équipées pour un éventuel stockage massif de poids lourds.



Les niveaux d'alerte

La Cellule d'Action Routière (CAR), composée de représentants de la Police fédérale de la route (WPR), du Service public de Wallonie – DGO1 (direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiment) et du Centre régional de crise (CRC-W) est au centre du dispositif. Elle oriente l'action et décide des niveaux d'alerte. La CAR propose au Ministre de prendre les interdictions adéquates sur un ou plusieurs tronçons.

NIVEAU 1: VIGILANCE RENFORCEE

Il s'agit d'une période de surveillance renforcée au cours de laquelle les moyens hivernaux classiques sont déployés par les districts routiers (interventions préventives et/ou curatives). Durant cette période, la CAR suit de près les prévisions météorologiques et est attentive à l'évolution des conditions de circulation sur le terrain.

NIVEAU 2 : PRE-ALERTE

Déclenché par la CAR, le niveau de PRE-ALERTE implique une intensification des moyens de terrain au niveau de la DGO1 :

- Rappel des engins de déblocage et de leur coordinateur pour remorquer les camions éventuellement en détresse
- Traitement spécifique des côtes ;
- Information des entreprises chargées du placement de la signalisation et des camions absorbeurs ;
- Travail en cascade des épanduses si nécessaire c.-à-d. plusieurs épanduses qui avancent en parallèle sur un même tronçon

Durant la PRE-ALERTE, les membres de la CAR évaluent en permanence la nécessité de passer au niveau supérieur et se réunissent toutes les deux heures en vue de :

- confirmer une nouvelle période de pré-alerte pour une durée de deux heures ;
- revenir au niveau de la vigilance renforcée ;
- passer au niveau d'alerte.

NIVEAU 3 : ALERTE

Ce niveau correspond au rappel et au déploiement sur le terrain des moyens (Direction générale des Routes et Police) nécessaires à la mise en œuvre de l'interdiction de circuler pour les véhicules de plus de 13 mètres sur un ou plusieurs tronçons suivant les scénarios préétablis.

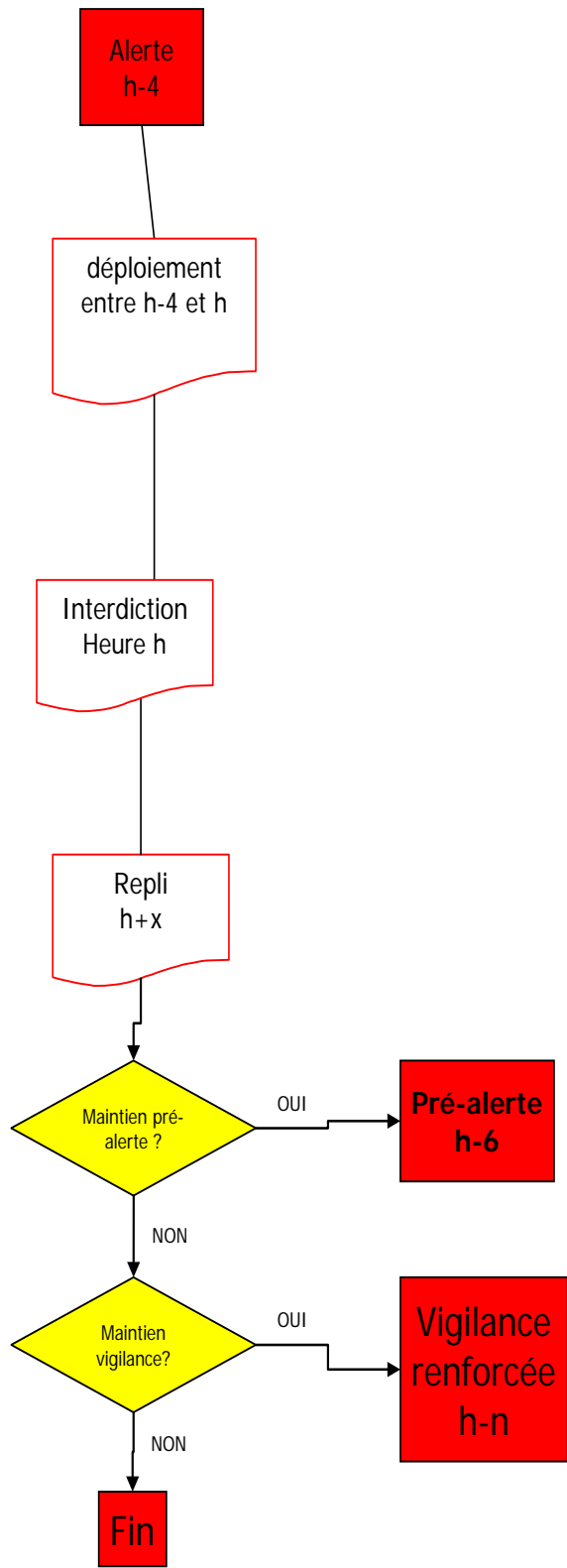
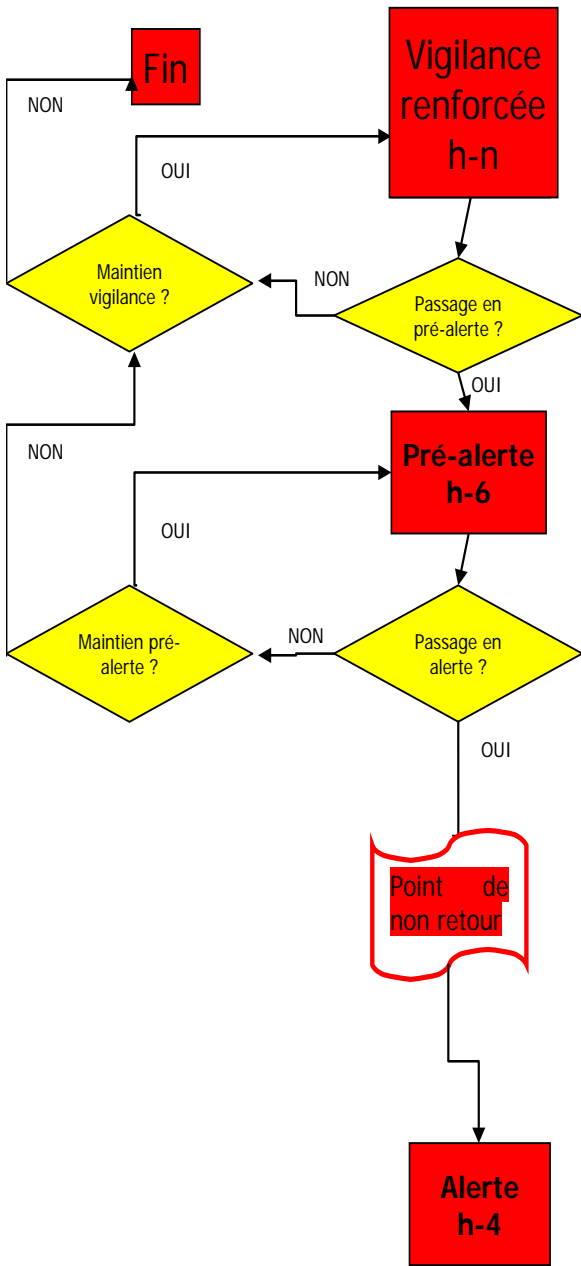
L'interdiction effective de circuler, décidée par le Ministre (et sur avis de la CAR), sur un ou plusieurs tronçons est effective 4 heures après le début de l'ALERTE.

Ces 4 heures sont nécessaires aux intervenants pour mettre en place les dispositifs de signalisation et de déviations, voire de stationnement obligatoire. Parallèlement à ce niveau d'alerte, les autorités communales ou provinciales peuvent prendre à leur niveau des mesures complémentaires en matière d'aide aux usagers et dans un cadre plus large, à la population.

Durant l'ALERTE, la CAR évalue en permanence la nécessité de

- maintenir l'interdiction sur un ou plusieurs tronçons ;
- élargir l'interdiction à d'autres tronçons ;
- revenir au niveau de la vigilance renforcée ou de la PRE-ALERTE

Le logigramme du processus



La communication

Afin de faire connaître au plus grand d'intervenants les objectifs du plan neige, plusieurs axes de communication ont été définis.

L'édition d'une plaquette informative, quadrilingue, pour assurer la diffusion maximale du plan a été largement diffusée. Elle assura ainsi une portée beaucoup large et constitua un des points clef de la communication.

Une méthodologie et des processus de communication rodés au sein du Centre de Crise (CRC-W) pour intervenir en direction des médias, des professionnels nationaux et internationaux, pour expliquer le plan et son contenu, mais également pour assurer un nombre maximum d'inscriptions au système d'alerte SMS, indispensable pour diminuer le trafic vers les tronçons affectés et favoriser les itinéraires de « grands contournements » de type « Bruxelles-Beaune ».

Dans le même temps, des discussions ont été menées avec les autorités voisines en vue d'une convergence des législations applicables aux interdictions « poids lourds ».

La définition proposée des phases du plan a permis aux autorités de disposer de celles-ci comme outils de communication efficaces pour mieux marquer la gradation des mesures prises mais également en décrire un contenu objectifs.

L'innovation au service des usagers

La mise en œuvre, au cours de l'hiver 2011/2012, de la procédure d'alerte routière était innovante à plus d'un titre :

- par la création d'une structure de gestion associant les intervenants des 3 organismes précités : la Cellule d'Action Routière (CAR) ;
- par la détermination de phases d'alerte commune auxquelles correspondaient des dispositions opérationnelles précises ;
- par la modification des règles classiques des catégories de véhicules visés par d'éventuelles interdictions de circulation : c'est la désormais fameuse règle des « 13m », adoptée d'ailleurs, à titre expérimental, par nos voisins du sud et qui consiste à limiter la mobilité de quelque uns, souvent à l'origine des blocages, pour garantir celle du plus grand nombre ;
- par la détermination d'un certain nombre de tronçons (10), pré-équipés sur le plan signalétique, et permettant la mise en œuvre rapide d'éventuelles interdictions de circulation pour les poids lourds de plus de 13 mètres avec zones de stockage associées ;
- par la mise en œuvre de protocoles internationaux avec la Région flamande, les Zones de Défense Nord et Est ainsi que le Grand Duché de Luxembourg ;
- par l'organisation d'une communication structurée tant vers les autorités que vers les médias et les professionnels du secteur.

Retour d'expérience : épisode neigeux du 12 mars 2013

LE CONTEXTE

Les prévisions météo du 11 mars annonçaient des chutes de neige importante sur toute la Wallonie de 3-4h du matin jusqu'à midi, avec une accumulation de 20 à 40 cm. Après moult discussions au sein de la CAR, la décision fut prise de ne pas bloquer les camions de plus de 13 mètres. Les chutes de neige furent importante et la circulation fut parfois difficile, voire fortement ralentie, avec des camions parfois en difficulté, mais jamais nous ne connûmes le chaos routier tant redouté.

LES COMMENTAIRES DIVERS

- 600 camions d'épandage ont déversé 8 500 tonnes de sel mais la neige fine, sèche et volatile a rendu la réaction chimique de fonte moins efficace
- Le chaos fût évité sur nos routes grâce notamment au plan neige et à sa coordination organisée
- Le plan Neige ne consiste pas à empêcher des poids lourds de se mettre en ciseaux. Le plan Neige cible des tronçons spécifiques sur lesquels des problèmes peuvent se passer et c'est sur ces tronçons qu'il agit prioritairement
- Quelques interdictions ciblées et très localisées de poids lourds sur de courtes durées avec l'aide de la police ont été effectuées afin de faire passer trois engins de déneigement en parallèle, le temps d'opérer le traitement ponctuel de la zone. Cela s'est avéré très efficace.
- Sur les 1 671 km de bouchons relevés, seuls 25 % relevaient de la Wallonie, soit à peine 420 km. Et ils ont été identifiés principalement sur les axes autoroutiers en direction de Bruxelles, mais ces problèmes sont récurrents, même en été.
- Dans ces 1 671 km de bouchons, tous les véhicules comptabilisés sont ceux qui roulaient en dessous de 72 km/h sur autoroute. Un bouchon, pour ces systèmes GPS, est existant à moins de 60 % de la vitesse maximale autorisée. Donc, tous ceux qui roulaient à moins de 72 km/heure le mardi matin contribuaient à ce chiffre de 1 671 kilomètres. Il ne s'agissait donc pas nécessairement de véhicules à l'arrêt.
- De nombreuses annonces d'incidents relatés par les radios ou sur Internet se sont révélés en fait inexacts, voire inexistant. Seule une quinzaine de lieux ont réellement fait l'objet de camions en ciseaux, le plus souvent ralentissant la circulation, mais ne bloquant pas pour autant l'autoroute, ou alors sur une très courte durée. La plupart de ces événements étaient là où nous les avions prévus, puisqu'il y a 27 côtes qui sont identifiés comme pouvant poser problème en cas de neige, et à chaque fois, il y a un épandage préventif supplémentaire qui est prévu sur ces lieux, et la présence aussi dans les heures critiques d'un matériel d'intervention de manière à pouvoir aider rapidement le véhicule et à le sortir de sa position difficile.
- Plus de voitures ont connu des difficultés que de poids lourds parce que souvent ces derniers sont équipés de pneus adaptés, il n'en est malheureusement pas de même pour les véhicules légers.
- Concernant les pneus hiver, l'obligation pour tous les automobilistes de disposer de pneus neige ou pneus hiver est certainement exagérée et trop coûteuse. Par contre, lorsqu'il y a de la neige, pour s'engager sur le réseau, être équipé de ces pneus semble une évidence qu'il faut régler.

LES ENSEIGNEMENTS POUR LE FUTUR

Le Plan Neige a rempli sa fonction dans la mesure où les mises en niveau d'alerte permettent à chaque acteur d'agir de manière coordonnée sur l'ensemble du territoire, en supprimant l'improvisation et en optimisant les moyens de terrain (épandage massif, traitement spécifique des côtes, épandage en bloc, ...). Même s'il ne peut empêcher les incidents localisés, comme des camions en ciseaux ou même des véhicules légers en perdition, ce plan autorise une gestion efficace en retardant au maximum l'éventuel chaos.

Par ailleurs, pendant le « désordre », il importe de relativiser les informations diffusées tant par les usagers que par les systèmes de mesures du trafic basés sur les GPS. Si les premiers cèdent rapidement, et de manière compréhensible, à la panique lors d'évènements les concernant directement, les seconds émettent des mesures, certes réelles, mais tenant compte d'un profil de circulation par temps clair, parfaitement impossible lors de précipitations hivernales, a fortiori abondantes. Il importe donc de diffuser le message vers les usagers que les moyens mis en œuvre pour déneiger, aussi importants soient-ils, ne pourront jamais garantir une circulation à 120 km/h. A défaut de pouvoir chauffer ou couvrir toutes nos routes, les précipitations hivernales auront toujours comme conséquence une baisse de notre niveau de service. L'équipement des tous les véhicules en pneu hiver, si et seulement si la neige fait son apparition, semble également une possibilité pour limiter l'impact de cette baisse du niveau de service.

Cet évènement a également démontré la nécessité d'un scénario global à mettre en œuvre lorsque les prévisions météorologiques concordantes annoncent qu'une interdiction de circulation des poids lourds de plus de 13m est nécessaire sur l'ensemble du territoire wallon. En effet, en pareil cas, les scénarios d'interdiction localisés ne peuvent être mis en œuvre simultanément de manière préventive tant pour des raisons d'opportunité (incertitude quant à la quantité de neige sur chacun des tronçons visés) qu'en raison de l'importance des moyens nécessaires. Nous étudions donc la possibilité d'interdiction de circulation, sur l'ensemble du territoire, pour les véhicules de plus de 13 mètres. Le délai entre la prise de décision et le début de l'interdiction effective doit être suffisamment long pour permettre la mobilisation des moyens de terrain, mais surtout une communication vers les médias aux heures de grande écoute et vers les fédérations de transporteurs aux heures ouvrables. Ce dispositif a pour but de permettre aux poids lourds, soit d'éviter la Wallonie, soit de reporter l'heure de départ et ainsi de limiter le nombre de poids lourds en circulation.