

GESTION DES POIDS LOURDS DANS LES COTES LORS DE FORTES CHUTES DE NEIGE

Ing Jacques DUVIVIER, Directeur
Service public de Wallonie
Direction de la Gestion du trafic routier

Résumé

Dans les côtes des autoroutes ardennaises, lors de fortes chutes de neige, les poids lourds en difficultés qui tentent de se doubler en arrivent rapidement à bloquer complètement le trafic, y compris les véhicules chargés du déneigement et de l'épandage. De telles situations ont mené, à plusieurs reprises, ces dernières années, à une mise à l'arrêt du trafic pendant plusieurs heures. Pour faire face à ce phénomène, différentes mesures doivent être prises, en particulier des actions de gestion dynamique du trafic.

Samenvatting

Bij felle sneeuwval komen vrachtwagens die op de hellingen van de Ardense autosnelwegen trachten in te halen in moeilijkheden. Dit leidt vrij snel tot een volledige blokkering van het verkeer, met inbegrip van de voertuigen belast met het sneeuwvrij te maken en strooien. Zulke toestanden hebben de laatste jaren meermaals tot een stilstand van het verkeer gedurende meerdere uren geleid. Om dit probleem op te lossen moeten verschillende maatregelen worden genomen, in het bijzonder acties van dynamisch verkeersbeheer.

Une des difficultés majeures pour le traitement hivernal des chaussées en Région wallonne est constituée par les poids lourds en difficulté dans les côtes sur les autoroutes traversant l'Ardenne. Lors de chutes de neige importantes, le même scénario se reproduit. Un poids lourd aborde la côte et se trouve en difficultés. Un autre poids lourd, qui le suit, entreprend de le dépasser, avant d'avoir lui-même de la peine à franchir la côte ou de se mettre en ciseau. La circulation des autres véhicules, fortement perturbée dans un premier temps, se retrouve rapidement à l'arrêt bloquant l'autoroute et empêchant le bon déroulement des opérations d'épandage et de déneigement. C'est ainsi qu'à plusieurs reprises à la Baraque de Fraiture sur l'autoroute A26 (E25), les usagers se sont retrouvés bloqués pendant plusieurs heures.

Face à cette situation, les différentes autorités compétentes se doivent de prendre des initiatives. D'une part, il est nécessaire d'envisager les mesures à prendre en cas de situation extrême. Même si ce cas ne s'est pas encore produit jusqu'à présent en Belgique, nous pourrions être confrontés à une situation de blocage prolongée avec des températures très froides, où il faudrait porter secours aux usagers. D'autre part, sans envisager de telles extrémités, il appartient au gestionnaire de voirie de prendre les mesures adéquates pour effectuer sa mission de maintien de conditions de circulation minimales au bénéfice de l'ensemble des usagers.

1. Différentes réponses en fonction de la gravité de la situation

A la demande du Gouverneur de la Province et du Directeur Coordinateur (Dir Co), la Police de la Route en Province de Luxembourg, souhaite mettre en place un plan d'urgence et d'intervention (PPUI) en vue d'assurer la protection des usagers en cas de situation catastrophique. Différents services de secours sont en mesure d'intervenir pompiers, police, protection civile, secours médicaux et sanitaires. Il convient d'envisager différents scénarios afin de définir le rôle de chacun et les modalités d'intervention. Ces scénarios seront ensuite testés sur le terrain de façon à arriver à une efficacité maximale et à atteindre des délais d'intervention très rapide dans les minutes qui suivent une alerte.

Par ailleurs, avant d'en arriver à des situations extrêmes, la Police de la Route veut mettre en œuvre des mesures appropriées à la gravité de la situation afin de monter progressivement en puissance. C'est pourquoi elle veut tenir compte de l'organisation des services la Direction générale Routes et Bâtiments et être avertie des risques de précipitations neigeuses. Des prévisions météorologiques étant disponibles à PEREX, via le système Météoroutes, il a été suggéré que le détachement policier présent dans le centre de trafic transmette aux unités provinciales WPR les informations qui leur sont utiles. Pour progresser dans cette démarche, il apparaît cependant nécessaire de disposer de seuils bien définis. Dans cette optique, la nouvelle circulaire organisationnelle du service d'hiver

élaborée par le Département de la Stratégie routière devrait intégrer des types de temps, inspirés du système existant précédemment mais intégrant des paramètres plus fins grâce aux données plus précises disponibles depuis quelques années. A noter que le Wing météo de la Force aérienne qui établit les prévisions pour le service d'hiver en Région wallonne est prêt à accompagner cette démarche.

2. Mise à l'arrêt du trafic poids lourds

Pour sa part, la Direction générale Routes et Bâtiments a mené une réflexion en vue de proposer différentes mesures de réglementation de la circulation des poids lourds, s'inspirant des expériences menées dans les pays voisins, tout en gardant à l'esprit la spécificité du problème en Wallonie.

Une première piste de réflexion, s'inspirant des interdictions de circuler décrétées à l'échelon préfectoral en France, envisage d'interrompre la circulation des poids lourds en cas de chutes de neige importantes, afin de permettre aux services de déneigement et d'épandage d'intervenir rapidement dans les meilleures conditions. De cette façon, l'autoroute pourra être rendue à la circulation une fois qu'elle sera effectivement dégagée et praticable. L'objectif est bien sûr de fermer l'autoroute au moment opportun pour la période la plus courte possible.

Une telle mesure, qui paraît logique, pose plusieurs difficultés pour sa mise en application. Qui va prendre la décision de fermer l'autoroute et sur quelle base réglementaire ? Comment porter la mesure à la connaissance des usagers concernés ? Et comment organiser le stationnement des véhicules ou proposer des itinéraires alternatifs ? Des parallèles peuvent être établis avec la procédure récemment mise au point lors des alertes « smog », qui sont précisément déclenchées à partir d'un seuil déterminé et qui impliquent des mesures de circulation adaptées.

Pour avancer dans la réflexion, un inventaire des côtes autoroutières posant régulièrement des problèmes de ce type a été établie. Parallèlement, le relevé des aires de stationnement susceptibles d'accueillir les poids lourds a été effectué ainsi que l'estimation de leur capacité. Il est assez vite apparu que cette capacité de stockage est très limitée. Elle peut sans doute être quelque peu étendue mais d'autres solutions doivent également être envisagées : itinéraire de déviation, stationnement en bande d'arrêt d'urgence,... Il est donc indispensable que cette problématique soit prise en charge largement en amont et de manière coordonnée. Sur le terrain, la gestion de tels événements implique de donner des instructions d'arrêt aux poids lourds et de prévenir les autres usagers. Ceci met à nouveau en évidence la nécessité de disposer d'une signalisation dynamique après chaque échangeur du réseau autoroutier, ne serait-ce qu'un dispositif simple en berme latérale de part et d'autre de la chaussée.

Sections autoroutières en pentes

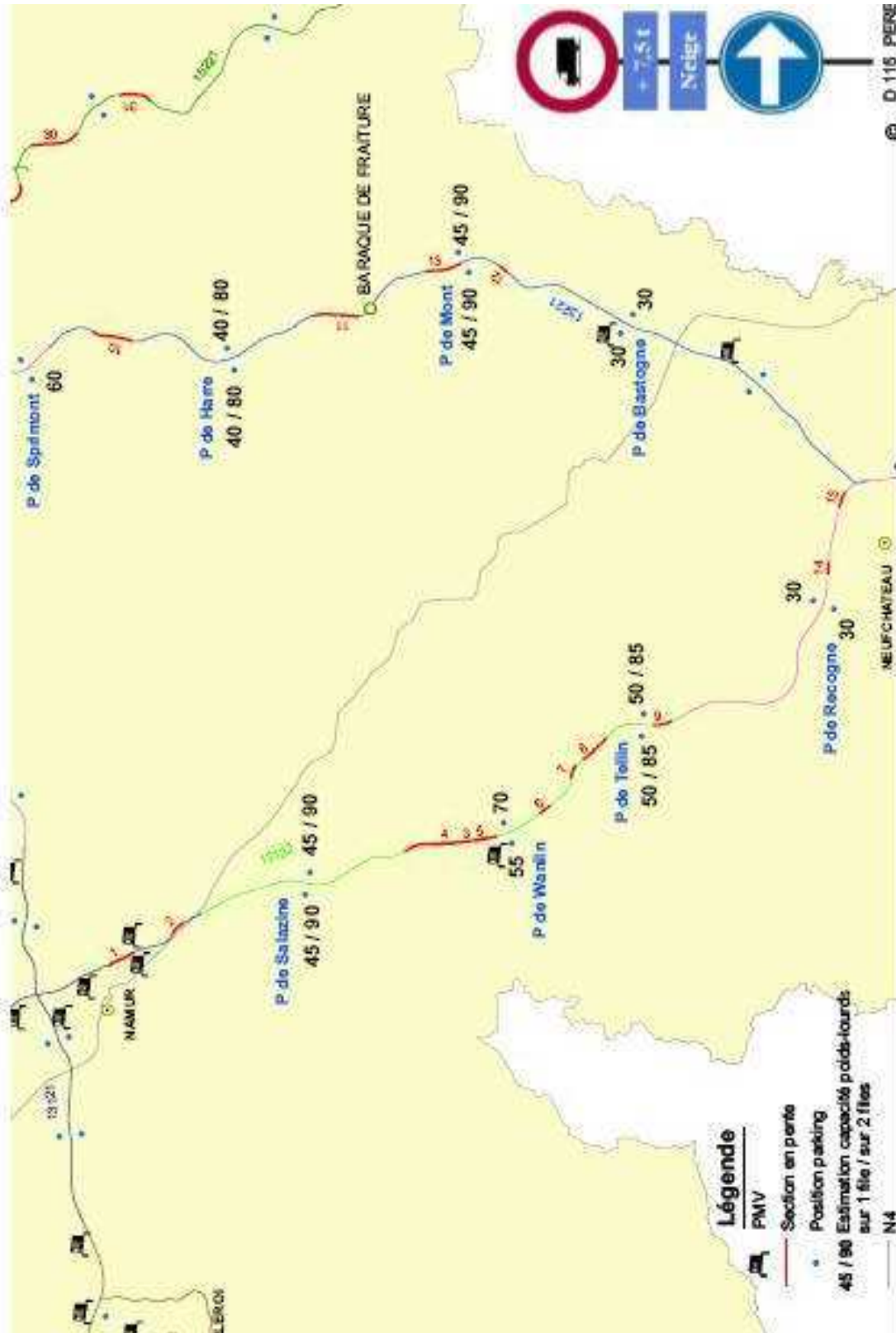


Figure 1 : sections autoroutières en pente en Région wallonne

D'un point de vue réglementaire, il est envisagé que le Ministre des Travaux publics prenne un arrêté général d'interdiction de circulation des poids lourds en cas de fortes chutes de neige et confie les modalités d'application à l'Administration. La Direction territoriale des Routes concernée apparaît la mieux à même de prendre ces décisions après une concertation avec les autorités de police (WPR) et en impliquant également le centre de trafic PEREX. Cette mesure ne concernerait que le réseau autoroutier.

3. Equipement des véhicules et responsabilité des usagers

Un autre angle d'attaque consiste à responsabiliser davantage les usagers. En effet, le poids lourd qui entreprend un dépassement, qu'il ne pourra mener à bien, porte une lourde responsabilité par rapport aux perturbations de la circulation qu'il va causer.

En Allemagne, une disposition a été introduite récemment au Code de la Route (Strassenverkehrsordnung §2 al.3a) imposant à tous les véhicules un équipement adapté aux conditions climatiques, en particulier des pneus adaptés et de l'antigel dans le lave-glace. Bien que critiquée dans la mesure où elle n'est pas accompagnée de prescription techniques précises et parce qu'elle est difficilement contrôlable, cette disposition a le mérite d'insister sur l'importance de l'équipement du véhicule et permet de faire intervenir la responsabilité des usagers a posteriori, que ce soit par voie d'amende ou dans le cadre de l'intervention de la compagnie d'assurance. Elle va d'ailleurs plus loin puisqu'elle impose également aux chauffeurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses d'éviter tout risque pour les autres usagers et au besoin de s'arrêter, en cas de visibilité inférieure à 50 m, de neige ou de verglas.

Dans d'autres pays, comme en France, un panneau spécifique rend l'utilisation des chaînes obligatoires pour emprunter certaines routes, avec une dispense possible pour les véhicules équipés de pneus neiges.



Figure 2 : panneau français imposant l'utilisation de chaînes

Toutefois, si l'adoption de telles mesures peut faire l'objet d'une proposition de la part d'une Région, elle dépend du pouvoir fédéral, qui détient la compétence réglementaire.

4. Conclusion

Même si la clémence des derniers hivers a quelque peu limité l'ampleur des problèmes causés par les dépassements de poids lourds dans les côtes ardennaises en cas de fortes chutes de neige, il n'en demeure pas moins que ce phénomène est récurrent et qu'il nécessite une prise en charge spécifique, en vue de permettre le maintien de conditions de circulation minimales et un déroulement optimal des opérations de déneigement. Les mesures de gestion dynamique du trafic envisagées nécessitent cependant une parfaite coordination entre tous les intervenants ainsi que la mise en place d'infrastructures et d'équipements modernes et efficaces.