

Républicain du 14/01/2003

■ Fortes chutes de neige dans la nuit de mercredi à jeudi et vague de froid

ESSONNE

# Grosses galères sur les routes

**L**e chiffre impressionne. 20,6°C en dessous de 0 au petit matin, vendredi 8 janvier à la station météorologique de Brétigny-sur-Orge, en plein milieu du département. Depuis les fortes chutes de neige de la veille, l'Essonne a été recouverte d'un blanc manteau, fort joli mais nettement moins agréable pour toute personne devant se déplacer à deux ou quatre roues. Dès le mercredi soir, la N20 a été interdite aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes. Les cuvettes de l'autoroute A6 à hauteur de Savigny-sur-Orge et de Chilly-Mazarin se sont très vite transformées en pièges et ont provoqué des bouchons, particulièrement importants le jeudi 7 janvier. Des camions en portefeuille sur la chaussée ont entraîné sa fermeture partielle. Une partie de l'A10 a également été interdite aux camions dans un premier temps puis a été fermée pour éviter la cuvette de Palaiseau. Pour aller de Gentilly (Val-de-Marne) à Evry, Martine a mis plus de 4h. « *Un long calvaire* », selon elle. « *Une galère* », résume Stéphane qui a mis plus de 3 heures pour rallier Evry depuis Créteil. « *L'autoradio et les cigarettes permettent de faire passer le temps quand on est à l'arrêt. Mais, au bout d'un moment, ça ne suffit plus, la radio diffuse en boucle les mêmes programmes et le tabac, qui peut être un plaisir à la première cigarette, devient vite incommodant, qui plus est sans café. Heureusement, en appelant un collègue, je me suis aperçu que nous étions à 50 m l'un de l'autre, dans les mêmes bouchons. Ce qui nous a permis de nous retrouver et de tenter ensemble les mêmes raccourcis* ». Du côté des transports en commun, pour éviter les

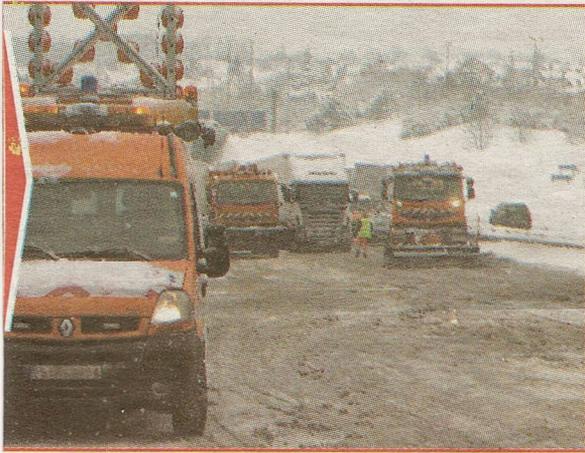
**Jeudi, vers 10h30, à hauteur de Savigny dans le sens Paris-province, les chasse-neige interviennent pour débloquer des camions. Samedi, des congères ont compliqué la circulation à la sortie de Ballainvilliers.**  
(Photos Aymeric Fourel)  
**Seules les poules d'eau et autres canards semblent s'accommoder d'une eau en partie gelée, comme ici dans une des fosses du Port-aux-Cerises de Draveil. (Photo D.P.)**

risques, un arrêté de la Préfecture avait interdit tout ramassage scolaire dès le 7 janvier. Une mesure reconduite le samedi 9 jusqu'au mardi 12, à midi, mais finalement levée lundi 11 janvier dans l'après-midi.

Concernant le traitement des routes, le dispositif est simple. Depuis 2004, année du transfert des routes nationales vers les départements, chaque collectivité est en charge de son propre réseau : les communes des routes communales, le département des routes départementales et l'Etat du réseau d'autoroutes. Ce qui n'est pas toujours évident si l'on se réfère à la dénomination des axes : dans l'Essonne, les RN7 et RN20, par exemple, sont bien des routes départementales mais qui n'ont pas été "débaptisées" pour des raisons de commodité.

## **Eviter les premiers blocages**

Du côté des routes départementales, routes nationales comprises, c'est donc, depuis 2006, aux propres services techniques du Conseil général d'intervenir. « *Aujourd'hui, le département de l'Essonne a à sa charge l'entretien de 1 400 kilomètres de routes, indique-t-on du côté du Conseil général. Et, en fonction des conditions climatiques, conformément au plan viabilité hivernale, nous dépê-*



chons nos services techniques qui disposent d'un parc de dix saleuses ».

Du côté du réseau autoroutier, l'Etat peut compter sur les services des Directions interdépartementales des routes (Dir) chargées d'assurer l'entretien et l'exploitation du réseau en lieu et place des anciennes Directions départementales de l'équipement. Dans l'Essonne, sous l'autorité compétente de la Préfecture, la Direction interdépartementale des routes d'Ile-de-France (Dirif) dispose d'une équipe de spécialistes formés à la veille météorologique routière. Grâce à des stations météo, au nombre de 28, disséminées sur la région, et en lien avec les services de Météo France, les agents ont d'emblée les moyens de prévoir l'arrivée des perturbations. « L'antici-

pation est un élément clé de la viabilité hivernale en Ile-de-France. Il faut pouvoir saler la chaussée avant l'arrivée de la neige ou l'apparition du verglas sinon les saleuses se retrouvent bloquées dans les bouchons, mais il ne faut pas saler trop tôt non plus, sinon le sel est dispersé par la circulation », précise-t-on du côté de la Dirif. A noter que le salage, préventif, est complété ensuite par le raclage qui permet d'évacuer physiquement la neige. Un travail effectué par plus de 300 agents, répartis dans 22 centres d'intervention, qui effectuent ce traitement selon 57 circuits prédéfinis, garantissant ainsi « une cohérence des interventions sur les 14 550 000 m<sup>2</sup> de chaussées traitée par la Dirif ». Malgré tout, en cas de diffi-

cultés, la Préfecture peut activer un PC zonal afin de coordonner l'action des différents services de traitement des chaussées et de gérer le trafic. Dans ce cas, police, gendarmerie, sociétés concessionnaires d'autoroutes et collectivités sont invitées à travailler ensemble avec la Dirif, tandis que le PC zonal est habilité à prendre, par

exemple, la décision d'interdire les poids lourds à la circulation : « Un seul poids lourd se mettant en porte-feuille peut complètement bloquer les voies d'une autoroute et empêcher la progression des équipes de traitement ». Le scénario redouté qui s'est déroulé jeudi 7 janvier sur l'A6.

■ S.D. / F.H.