



CIRCULATION

Haut-Rhin : quand la neige fait des vagues

À l'issue d'un épisode de froid intense mais sec, la météo annonce un nouvel épisode neigeux sur l'Alsace, remettant sur le tapis la question de la viabilité hivernale. Après la décision du département de ne plus déneiger certaines routes, puis une levée de boucliers et une série d'adaptations, où passeront finalement les engins ? Résumé des derniers épisodes.

François Torelli

La décision a été votée à l'unanimité, mais depuis, elle n'en finit plus de faire des vagues : pour économiser les deniers publics et le sel de déneigement, nocif pour les routes et l'environnement, le conseil départemental du Haut-Rhin a choisi l'été dernier de réduire la voilure en matière de viabilité hivernale.

Le dispositif déployé les années précédentes étant jugé « surdimensionné » eu égard à la relative douceur des hivers actuels et au taux d'équipement de la population en pneus neige, estimé à 80 %, le projet prévoit initialement de réduire l'amplitude horaire, mais aussi et surtout de mettre de côté 665 km sur les 2 550 km du réseau. À la clé : une économie estimée à 300 000 €, voire 500 000 € par an.

Jusqu'à 500 000 € d'économies

Ces routes, qualifiées de « très secondaires », représentent 25 % du réseau, mais au total, les secteurs et créneaux horaires non pris en charge concernent 5 % de la circulation, précise le département. Au moins un axe principal par commune est traité prioritairement, permettant si besoin d'effectuer un détournement, et l'accent est mis sur « l'adaptabilité », notamment lors de circonstances exceptionnelles.

Mais la décision suscite une levée de boucliers. Au sein même des services départementaux, deux mobilisations sont organisées à



Seuls trois quarts du réseau départemental sont désormais déneigés systématiquement. Photo L'Alsace/Thierry Gachon

l'initiative de Force ouvrière pour dénoncer « des économies sur le dos de la sécurité des citoyens », mais aussi celle des salariés, le déneigement des zones montagneuses pouvant désormais s'effectuer avec un agent seul au lieu d'un binôme.

Chez les élus communaux également, l'annonce fait grincer des dents et met en évidence diverses situations particulières. C'est le cas, pêle-mêle, dans le Jura alsacien, des maires obtenant des « ajustements » ; dans le secteur des Trois frontières, où le maire d'Attenschwiller déplore que sa commune soit « l'une des plus enclavées du secteur en cas d'enneigement » ; dans le canton de

Cernay, où quelque 150 habitants se rassemblent à l'appel des élus de Roderen et Bourbach-le-Bas pour demander le déneigement de la RD35, utilisée par les cars du RPI... Même le conseil de la CPAM s'en mêle, s'inquiétant dans un communiqué de la mesure sur le nombre d'accidents.

Une météo « assez particulière »

Pour ne rien arranger, contrairement aux années précédentes, la météo de l'hiver n'est pas franchement propice à une circulation sereine. « Les conditions de ces dernières semaines ont été assez particulières avec des brouillards givrants assez denses et difficiles à

gérer, beaucoup d'inversions de températures, des interventions assez nombreuses sur du verglas », constate en ce début d'année 2017 Lionel Fischer, responsable du pôle territorial des centres routiers. Corollaire direct de ce temps : des routes parfois transformées en patinoire avec glissades en série.

« Le risque de verglas existe aussi sur les routes traitées en fonction du moment de passage de l'automobiliste et de l'engin de salage : il n'y a pas de sauteuse devant chaque voiture », précise-t-on au département. Interrogé, Eric Straumann observe d'ailleurs que les accidents qui lui ont été signalés ont eu lieu sur des axes qui étaient tous jours pris en charge. D'après nos

informations, d'autres se sont tout de même produits sur le réseau qualifié de « très secondaire ».

Tout le réseau salé en cas de verglas

Quelles qu'en soient les raisons, ces dérapages, qui ont notamment suscité une grosse colère du maire de Koestlach pointant des conséquences « directes, brutales et intolérables », ont conduit à un nouvel ajustement. Non seulement l'intégralité du réseau départemental sera inspectée par les quelques 15 centres routiers répartis sur le territoire, mais les 2 550 km seront tous salés en cas de verglas... même si les panneaux, installés avant cette décision, annoncent le contraire (lire aussi en page 38).

C'est donc sur ces bases que reposera le dispositif de viabilité hivernale lors des prochaines chutes de neige, annoncées dès ce mardi sur la région. En attendant, peut-être, de nouveaux ajustements : le conseil départemental a toujours précisé que le projet pouvait si besoin être ajusté. Et rappelé que, quoi qu'il arrive, l'automobiliste est lui aussi acteur de sa propre sécurité.

« Il est essentiel de rappeler les bons réflexes en hiver : rouler lentement quelle que soit la route, s'équiper de pneus hiver, partir plus tôt, adapter son itinéraire le cas échéant... » Chaque jour, les difficultés sont : signaler de manière détaillée sur le site dédié www.inforoute68.fr.

En chiffres

- Le service des routes du conseil départemental repose sur 15 centres.
- Il compte 260 agents, dont les mécaniciens, l'unité d'exploitation, 45 responsables d'intervention et environ 145 agents d'exploitation.
- La nouvelle organisation comprend le déneigement de 1800 km de routes et la couverture de « 95 % du trafic routier ».
- Le traitement débute à partir de 3 h ou de 5 h du matin en fonction du caractère prioritaire de l'axe.
- Depuis 2009, la consommation de sel a oscillé entre 3500 et 29 000 tonnes par hiver, avec une moyenne de 13 300 tonnes. En volume, c'est l'équivalent de 3 piscines olympiques pleines à ras bord.
- Le sel alsacien a changé de couleur : il n'est plus gris mais blanc. Depuis le dernier appel d'offres, il est pur à 98 %.
- Entre le sel, le personnel et le matériel, une journée de déneigement peut coûter jusqu'à 100 000 €.
- Les économies espérées avec la nouvelle organisation pourraient aller jusqu'à 500 000 €.



Le sel a « changé de couleur », L'Alsace

Une matinée au coeur du dispositif

Au-delà du débat sur le nombre de routes déneigées, comment fonctionne, concrètement, le dispositif de viabilité hivernale ? Aperçu lors d'une matinée avec l'équipe de Munster, puis au centre opérationnel de Colmar.



EN VIDÉO
Retrouvez la
matinée et
davantage
d'explications en
images sur notre
site internet.

www.lalsace.fr


Il est 5 h du matin : la journée commence pour Sylvain Fritsch, en charge du déneigement de la route allant jusqu'au col de la Schlucht. Photos L'Alsace/F.T.

On remplit les thermos, on lace les bottes, on fait ronronner les camions : il est 4 h 50 au centre routier de Munster et, pour les agents départementaux d'astreinte dans le cadre du dispositif de viabilité hivernale, la journée est sur le point de commencer.

Comme chaque matin, lorsque les prévisions météo laissent craindre des gelées, un agent de surveillance est parti en voiture effectuer des reconnaissances dès 3 h. Son parcours, faisant le tour des difficultés habituelles du secteur, ayant mis en évidence des tronçons à traiter, il a battu le rappel des troupes par téléphone. Ce vendredi, ils sont quatre à avoir été mobilisés, dont Sylvain Fritsch, qui veille sur les routes haut-

rhinoises depuis maintenant 27 ans. Au volant de son poids lourd, il s'engage sur la RD417, direction le col de la Schlucht. Dans les rues encore pétrifiées par le froid, les premiers passants commencent tout juste à apparaître : ici, un porteur du journal L'Alsace, là, des employés municipaux auquel il fait un signe de la main.

« On a dû tout faire en marche arrière »

« À cette heure, il y a aussi des gens qui partent travailler, c'est pour ça qu'il y a des équipes qui commentent encore plus tôt que nous », explique Sylvain Fritsch. C'est aussi pour cette raison qu'il peaufine le secteur urbain de la RD417, entre



De retour de leur tournée, les conducteurs font le plein de sel pour être prêts à repartir illico en cas d'alerte. Photo L'Alsace

Munster et Sultzzen. Sans quitter la route du regard, il pianote de temps en temps sur une petite console installée à sa droite. « C'est le réglage du salage, explique-t-il. Là, on règle la largeur et là, la quantité. S'il y a du verglas, on peut aller jusqu'à 30 g/m². » Lorsque l'engin entame la montée vers le col, un choc métallique dévie sa trajectoire : la lame de déneigement vient d'entrer en action.

La couche de neige tombée durant la nuit étant fine et légère, le camion poursuit sa progression rapidement, dans un nuage de poudreuse éclairé par ses puissants phares. Les choses sont loin d'être toujours aussi simples, se souvient le chauffeur, qui a en mémoire des années où il

est tombé chaque jour 15 à 20 cm de neige. « Le pire, ce sont les pluies verglaçantes, confie-t-il. Une fois, on n'arrivait même plus à avancer, on a dû tout faire en marche arrière pour que ça accroche avec le sel ! » Dans les cas extrêmes, les services peuvent être contraints de fermer purement et simplement une route.

« Bonjour aux auditeurs ! »

Cette fois, tout va bien : peu avant 8 h, tous les agents sont de retour. Ils peuvent alors faire le plein de sel, puis une petite pause... avant d'attaquer leur journée de travail normale. Le déneigement matinal est en effet effectué en heures supplémentaires, amenant à des semaines pou-



Au centre opérationnel de coordination routière, au cœur du dispositif départemental et de la communication avec les usagers. Photo L'Alsace

vant aller jusqu'à 60 heures.

Au même moment, à la cellule opérationnelle de coordination routière (COCR) de Colmar, d'autres agents supervisent les opérations dans les 15 centres routiers du Haut-Rhin. Installés devant un mur d'images, ils peuvent voir d'un coup d'œil les prévisions détaillées de Météo France, les images radar du ciel régional ou encore les 18 webcams déployées sur le réseau routier départemental – dont certaines seront bientôt capables de détecter et signaler les anomalies... Grâce à ces informations et à celles des équipes de terrain, ils assurent le rôle de tour de contrôle de tout le dispositif, mais aussi celui de l'information en temps réel des usagers via les pan-

neaux à messages variables, le site internet www.inforoute68.fr, les bulletins repris par la presse régionale ou encore des duplex téléphoniques avec France Bleu Alsace. « Bonjour Maëlle, bonjour aux auditeurs ! », lance justement Pascal, le référent du jour, avant de détailler en direct la situation dans le Haut-Rhin.

En ce début de matinée, la situation est globalement sous contrôle, mais les agents le savent bien : la situation peut basculer d'une heure à l'autre. Comme les autres, ils restent donc mobilisés, y compris, si besoin, après leurs heures de service habituelles, jusqu'à la fin de l'hiver.

F.T.