

Dans l'Est, les saleuses vont se faire attendre

TRANSPORT. La voie de gauche des nationales et des autoroutes de l'Est ne sera déblayée que huit heures après une chute de neige. Pour mieux circuler, selon l'Etat. Pour des raisons de coût, rétorquent les syndicats.

C'est une nouveauté qui est passée inaperçue, mais qui, pourtant, risque de changer le quotidien des automobilistes de l'est de la France cet hiver. La Direction interdépartementale des routes Est (Dir Est), chargée d'assurer l'entretien du réseau routier géré par l'Etat, a annoncé en début de semaine qu'elle ne déneigera plus immédiatement la voie de gauche des routes nationales et des autoroutes. Une mesure annoncée en toute discrétion dans le cadre du lancement de son programme de viabilité hivernale. Et qui pourrait entrer en vigueur dans les jours qui viennent en raison d'une météo particulièrement rude.

Douze départements concernés et 1 660 km de grands axes

Dans le détail, les saleuses n'officieront sur la voie de gauche que... huit heures après la fin de la tombée de la neige. Une mesure qui s'appliquera sur 1 660 km de grands axes dans 12 départements, des Ardennes au Jura et du Bas-Rhin à la Marne... « Cela nous permettra de dégager plus rapidement la voie de droite », explique-t-on au ministère des Transports. Et d'assurer que cette nouvelle approche est dictée par la seule volonté d'être « plus efficace ». « On pourrait songer à le faire ailleurs », glisse-t-on au ministère...

Il s'agit en tout cas d'une petite révolution puisque, jusqu'à présent sur les plus gros axes routiers, les camions de déneigement officiaient en tandem pour déneiger toute la chaussée. « Si la voie de gauche n'est plus dégagée, ce qui est probable s'il faut attendre huit heures, cela va provoquer des embouteillages monstres aux heures de pointe aux abords d'agglomération comme Strasbourg, Reims ou Nancy », s'alarme ce proche du dossier.

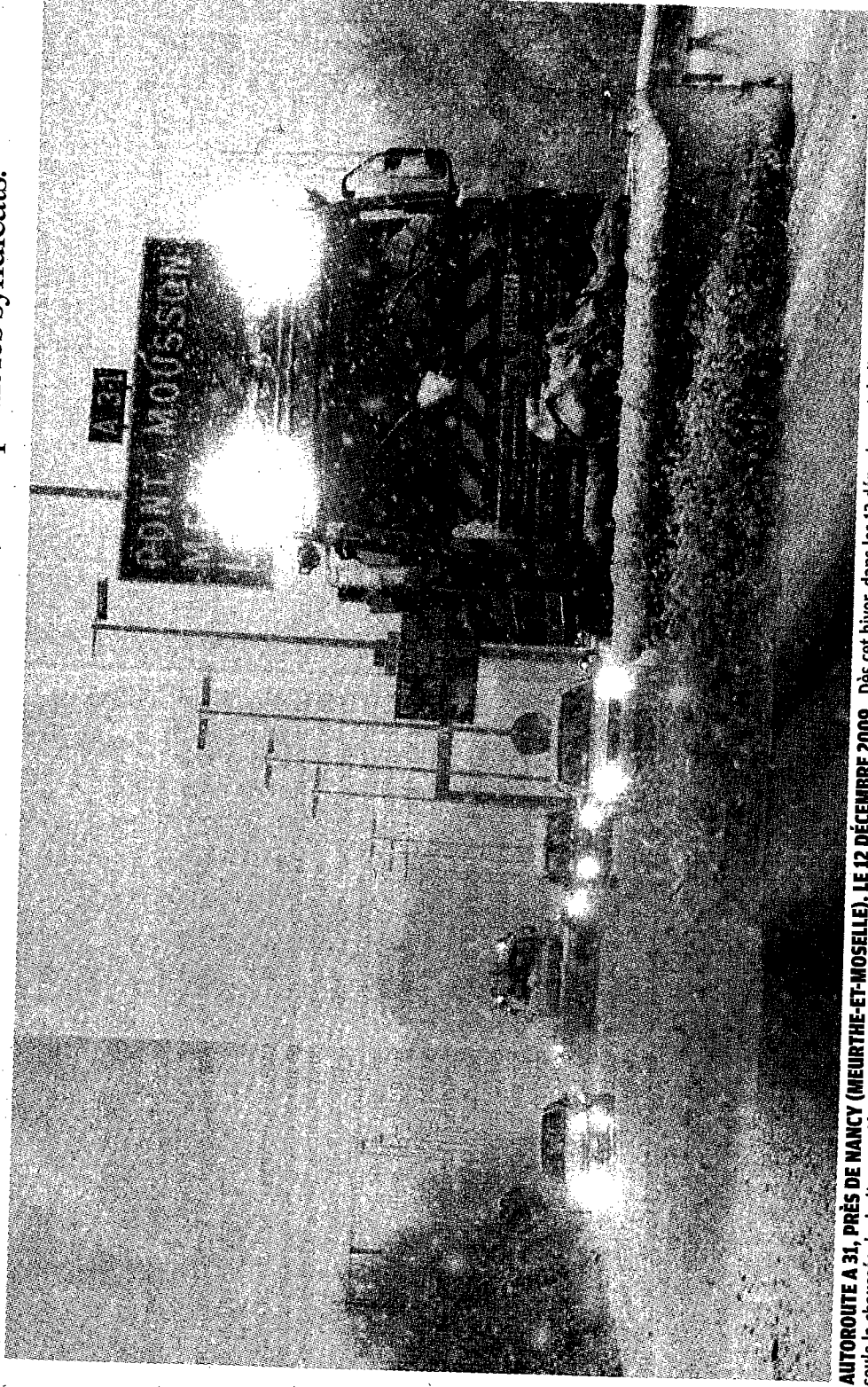
En Lorraine, la population s'inquiète

METZ (MOSELLE)
DE NOTRE CORRESPONDANT

« **P**rendre la décision de ne plus déneiger la voie de gauche des routes nationales et des autoroutes est une vraie question de société. » Patrice Sanglier, vice-président du conseil économique et social (CES), spécialiste reconnu des questions de transports, ne prend pas le problème à la légère. Dans la région, la Dires (Direction interdépartementale des routes de l'Est) gère plus de 650 km de routes importantes dont la très fréquentée A 31, artère économique entre Nancy et le grand-duché de Luxembourg où travaillent chaque jour 60 000 Lorrains. Il perçoit dans cette décision la suite logique de l'application, un an plus tôt, sur cet axe stratégique de l'interdiction de doubler pour les poids lourds ainsi que la limitation de la vitesse de circulation à 110 km/h pour les voitures.

Un déneigement performant, mais sur une seule voie

« Ne plus déneiger, c'est empêcher les véhicules d'aller sur la voie de gauche tout en privilégiant un déneigement efficace sur la voie de droite, dite voie lente », analyse Patrice Sanglier. Le pari est osé. Il est tenté depuis l'hiver 2005-2006 dans l'Est sur les voies drainant moins de 30 000 véhicules par jour. Les moyennes enregistrées sur l'A 31 sont bien supérieures. Elles sont de 50 000 véhicules par jour au sud, dans la région de Toul, alors qu'au



AUTOROUTE A 31, PRÈS DE NANCY (MEURTHE-ET-MOSELLE), LE 12 DÉCEMBRE 2009. Dès cet hiver, dans les 12 départements de l'est de la France sur le réseau géré par l'Etat, seule la chaussée de droite sera déneigée immédiatement. La circulation ne se fera alors que sur la voie lente.

Le syndicat Force ouvrière n'a pas attendu pour tirer la sonnette d'alarme. Il assure que cette mesure est liée à la baisse drastique des crédits alloués à l'entretien des quelque 10 000 km de routes (soit 20 % du trafic) encore gérés par l'Etat. « Nous ne sommes plus en mesure, faute de moyens, de

mener à bien nos missions », s'indigne Thierry Latger, le secrétaire général du syndicat FO des ingénieurs des travaux publics (*voir ci-dessous*). Une baisse déjà sensible, hors plan de relance, depuis au moins un an et dont les effets devraient, selon FO, s'accroître l'an prochain.

(PHOTOGRAPHIE L'EST RÉPUBLICAIN / ALEXANDRE MARCHI)

Le projet de loi de finances 2011, qui est en discussion actuellement au Parlement, prévoit en effet une baisse de 10 % des crédits de fonctionnement des routes, qui englobent les dépenses de dégradation des infrastructures routières dans les années à venir et dans toute la France.

VALÉRIE HACOT

« Nous ne pouvons plus faire notre travail efficacement »

THIERRY LATGER ● secrétaire général du syndicat FO des ingénieurs des travaux publics de l'Etat et des collectivités territoriales

Fonctionnaire et syndicaliste, Thierry Latger craint que les coupes dans les crédits de l'Etat n'entraînent une détérioration des réseaux routiers.

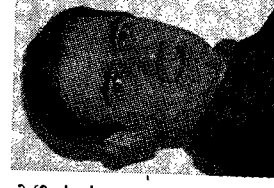
La Direction interdépartementale des routes de l'est de la France a annoncé qu'elle ne déneigera plus immédiatement la voie de gauche. C'est une décision inédite ?

THIERRY LATGER. C'est effectivement la première fois que ce type de mesure est mis en œuvre, et nous redoutons qu'il s'agisse d'une expérience pilote qui pourrait être généralisée. Jusqu'à présent, les agents de l'Etat avaient pour consigne de déneiger le plus rapidement possible les deux voies de circulation. Pour les usagers, cette mesure inédite sera lourde de conséquences.

Nous n'avons jamais vu cela

Pour quelles raisons, selon vous, les pouvoirs publics ont-ils pris une telle initiative ?

Pour faire des économies. La viabilité hivernale est un programme qui coûte très cher. D'une manière générale, à l'heure actuelle, les services



Thierry Latger.

chargés d'entretenir les réseaux routiers de l'Etat (*NDLR: 10 000 km de routes nationales et d'autoroutes*) ne sont plus en mesure, faute de moyens, de mener à bien leur mission. Et cela sera encore plus criant l'année prochaine. En effet, entre 2010 et 2011, les crédits alloués à l'entretien global des routes sont en baisse de 30 %. Ceux destinés à l'entretien courant, qui permettent notamment d'assurer le déneigement des routes, de 10 %. Nous n'avons jamais vu cela. Pour tant, en tant qu'ingénieurs, nous sommes habitués à gérer des baisses de crédits, nous savons faire des gains de productivité. Mais là, nous ne sommes plus en mesure de faire notre travail efficacement.

Quelles conséquences concrètes ?

Chaque Direction interdépartementale des routes doit se débrouiller pour dégager des économies, il n'y a pas de consigne nationale. Certaines réduisent l'éclairage sur les routes ou encore le fauchage, annulent leurs contrats avec des sous-traitants privés, font des réparations à minima sur le réseau, laissent les fossés et les bassins de traitement des polluants se dégrader, baissent la fréquence des patrouilles sur le réseau... Bref, de nombreuses missions ne sont plus assurées dans de bonnes conditions.