

Imposer pneus neiges, chaînes ou chaussettes sur les voitures dans certaines zones

obligatoires fin 2019

Retour sur les naufrages routiers de ces dernières années

Ce débat sur les équipements spéciaux est né de plusieurs épisodes calamiteux qui ont particulièrement touché la Savoie. Le pire ? Le chassé-croisé du 27 décembre 2014. Prenez le deuxième week-end le plus chargé de l'année, saupoudrez de grosses chutes de neige et de pluies verglaçantes, ajoutez une impréparation certaine des autorités, à l'époque : vous obtenez le "crash" routier de référence, dans le département. On compte la bagatelle de 15 000 naufrages de la route accueillis tant bien que mal, des passagers allongés dans l'aéroport de Chambéry, 2 000 paires de chaînes distribuées à la hâte, des hôtels pris d'assaut de Bourg-Saint-Maurice jusqu'à Bourgoin-Jallieu, voire au-delà. Le dispositif de gestion de crise fut pointé du doigt, avant d'être revu de fond en comble.

Ce qui n'empêcha pas des répliques, dans de moindres proportions. Le 21 février suivant, neige et Verglas paralysent l'A43 dans les deux sens dans le Nord-Isère. Résultat, une nouvelle pagaille relayée par les médias nationaux et des perturbations touchant les grands axes de la Savoie et de la Haute-Savoie.

Équipements spéciaux, mais pas seulement

Après deux hivers de trêve relative, les aléas météorologiques et calendrier des vacanciers sont à nouveau entrés en collision le 30 décembre dernier. Malgré les efforts d'anticipation des autorités, 4 000 personnes avaient dû être hébergées via le plan d'accueil d'urgence. Le 3 mars suivant, un autre chassé-croisé était perturbé par la neige.

Dans ce contexte, la question des pneus hiver et autres équipements adaptés à la rude saison semble prépondé-



Pagaille historique sur les routes de Savoie : le chassé-croisé du 27 décembre 2014 a profondément marqué les esprits dans le département. Au total, près de 15 000 naufrages de la route avaient été recensés. Archives Le DU/Sylvain MUSCIO

rante. Mais elle n'est pas le seul déterminant de l'équation. Suite à l'épisode de décembre 2017, Bernard Airenti, l'ancien directeur de la Protection civile savoyarde, indiquait : « Notre réseau routier était calibré pour les JO de 1992, soit 20 000 véhicules/jour. Nous sommes

aujourd'hui à plus du double. Si la neige vient à perturber le trafic et si les automobilistes ne sont pas équipés, on retrouve les mêmes risques de thrombose routière. » Une des solutions évoquées concerne l'échelonnement des séjours du samedi au samedi. En décaler une partie

du dimanche au dimanche pourrait réduire le trafic de 25 %, selon certains spécialistes. Des professionnels du tourisme ont déjà investi le crâneau. Élus locaux et autres observateurs du territoire pointent aussi du doigt l'incivilité de certains professionnels de la

route lors des crises et la question des moyens. Autre élément à surveiller : l'influence des applications d'aide à la conduite, qui font désormais régulièrement déborder les flux sur le réseau secondaire, normalement réservé aux secours.

F.D.

Olivier Pignon : « Sur la glace, il faut anticiper »



Olivier Pignon est le directeur de l'école de pilotage "Ice driving Val Thorens". Photo Le DU/GH.G.

→ Les pneus d'hiver sont-ils aussi efficaces sur la glace que sur la neige ?

« Ils sont plus efficaces qu'un pneu d'été, mais sur la glace il faut être très prudent et anticiper. Sur la neige, la gomme des pneus hiver permet d'avoir un degré d'adhérence élevé. Sur la glace vive, la gomme a beaucoup de mal à travailler. »

→ Lorsqu'on doit freiner d'urgence sur une plaque de glace, quels sont les bons réflexes ?

« La priorité, c'est de laisser une distance appréciable entre les véhicules qui

nous précèdent et le nôtre. Si un véhicule n'est pas équipé de technologies récentes, les roues se bloquent et le pouvoir d'adhérence du pneumatique est à zéro ; on part en luge. Il faut arriver à doser son freinage, en donnant la pression maxima sur la pédale de frein sans bloquer les roues. Mieux vaut tester le freinage de son véhicule avant une situation d'urgence. Avec les technologies modernes, on a des systèmes d'assistance au freinage. Quand on appuie fort sur la pédale, le système électronique va réguler la puissance du

freinage en fonction de l'adhérence qu'il va trouver. Mais dans tous les cas, il faut évaluer la situation et faire attention aux distances de sécurité entre deux véhicules. »

→ Que faut-il faire si la voiture part en tête à queue ?

« La seule chose que l'on puisse faire, c'est d'essayer de la ralentir au maximum en freinant tout simplement. Ce que l'on recommande, c'est de tester ce genre de situation dans des conditions sécurisantes. »

Propos recueillis par Ghislaine GERBELOT

LA PHRASE

« Le pneu d'hiver est plus performant sur la neige certes, mais il sera aussi plus agréable sur des routes à basse température. Donc oui, c'est un investissement, mais qui est nécessaire. Ce pneu servira toute la saison, pas seulement sur la neige. L'hiver, vous ne sortez pas en tongs, c'est le même principe [...] Je conseille de les chauffer dès maintenant, pour être tranquille. »

Hervé Alexandre Gérant du garage Alexandre Pneus, à Vienne (Isère)

Forfait primeur
153 € pour toute la saison!
NOUVELLES DATES DE VENTE!
Du 20/10 au 04/11
pendant les vacances de la Toussaint!
Infos et conditions de vente sur ancelle.fr
110526800

Questions à Xavier, de Côté Route, à Chambéry



Parmi les équipements spéciaux "neige", les pneus hiver sont les plus polyvalents. Décryptage. Photo Le DU/Sylvain MUSCIO

→ Quel est le principe du pneu neige ?

C'est un pneu avec une qualité de gomme plus tendre que celle d'un pneu été et qui va réagir différemment en dessous de 7 degrés. Il offre plus d'adhérence et une meilleure accroche. Au contact du sol il va prendre une empreinte, s'écraser, et éjecter la neige vers l'arrière grâce à ses lamelles.

→ Faut-il deux ou quatre pneus ?

Évidemment, quatre pneus c'est mieux, mais si vous êtes limité pour des raisons de budget, deux pneus c'est déjà bien. Si tout le monde était équipé ne serait-ce qu'avec un seul train, on éviterait beaucoup de difficultés.

→ On les monte devant ou derrière ?

Sur une traction avant on les met devant (alors qu'effectivement on monte les pneus été neufs à l'arrière) et sur une propulsion on les met derrière et on recommande même d'en mettre quatre.

→ On dit que le pneu neige est moins adhérent sous la pluie...

C'est une bêtise. Il tient aussi bien qu'un pneu été.

→ Est-ce qu'on consomme davantage avec des pneus neige ?

Oui, on va consommer un peu plus mais cela reste négligeable.

→ Est-ce qu'on peut garder ses pneus neige toute l'année ?

C'est déconseillé. Le pneu neige s'use plus vite qu'un pneu été. Son autonomie est de 10 à 12 000 km mais aujourd'hui les voitures sont plus puissantes et sollicitent davantage les pneus. Un pneu neige possède deux témoins : un témoin d'usure et un témoin neige. Si vous gardez vos pneus toute l'année, l'hiver suivant vos pneus neige ne seront plus efficaces.

→ Quel est le coût moyen d'un équipement ?

Comptez environ 120 € pour un train avec la pose, en 15 pouces.

→ Un dernier conseil ?

N'attendez pas qu'il neige pour mettre vos pneus car tout devient alors plus compliqué.

E.V

Libra MEMORIA
1^{er} site français d'avis de décès

Ayez une pensée pour un proche disparu

Consultez sa page commémorative

Laissez gratuitement un message ou une étoile

Souvenez-vous en allumant une bougie ou en déposant une plaque commémorative

Publiez un hommage

www.libramemoria.com

11284900