

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Avec l'arrivée de la neige, ce que vous devez savoir s

Pneus hiver obligatoires

Il était prêt... mais n'est jamais paru au Journal officiel. Le décret issu de la loi Montagne prévoyait l'obligation, du 1^{er} novembre au 31 mars, d'équiper sa voiture de pneus neige dans le périmètre montagnard de 48 départements. Il ne sera pas appliqué. Pas cet hiver du moins.

« Nous avons pris un peu de retard, lié au contexte, mais on va y arriver... »

En mai dernier, annotant la deuxième mouture du texte promis par la loi depuis trois ans, le délégué interministériel à la Sécurité routière faisait-il allusion aux Gilets jaunes et à la difficulté d'imposer une nouvelle contrainte aux automobilistes ?

Avec une bonne dose de méthode Coué, Emmanuel Barbe avait bon espoir qu'à l'instar d'autres pays européens, la France parvienne enfin à imposer les équipements spéciaux tout l'hiver. Partout en France ? Malheureux, non ! Mais au moins dans les zones où la neige a tendance à jouer les trouble-fêtes sur la route. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? Ne restait plus aux préfets de 48 départements (tous ceux de notre région) qu'à définir, par arrêté, les communes concernées par la mesure obligeant la détention ou la pose d'équipements antidérapants, amovibles (chaînes, chaussettes) ou non (pneus hiver).

Plus qu'à...

Ajustement pour les autocars

Mais la proverbiale complexité administrative française fait parfois bon ménage avec notre côté gaulois réfractaire. Dire que dans la loi Montagne votée le 28 décembre 2016, cette obligation constituait la mesure la plus concrète, celle qui allait changer nos habitudes... L'article 27 introduisait un nouveau dans le Code de la route. Il fallait tout de même se pencher avec les acteurs concernés sur le décret d'application qui allait le modifier. Le ministère de l'Intérieur a mené la concertation via la délégation à la sécurité routière, avec six préfets de région et quatre préfets de départements, associant plu-



L'objectif de la loi Montagne de 2016 était de mettre fin aux blocages de routes récurrents lors des chassés-croisés par temps de neige, en obligeant les usagers à se doter des équipements spéciaux. Photo Le DL/Marc GREINER

sieurs ministères (Justice, Transition écologique) et même les fabricants de pneumatiques. C'est ainsi qu'il y a un an, le Conseil national de la montagne (CNM) voyait sortir le projet de décret : un texte bétonné en mai dernier pour une entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2019 et application dès l'hiver 2019-2020.

Pour les véhicules légers et les utilitaires, il imposait l'obligation d'avoir des chaînes pour au moins deux roues motrices ou quatre pneus hiver. Après réajustement, autocars et poids lourds sans remorque pouvaient se limiter aux pneus hiver, la seule détention de chaînes restant obligatoire pour les poids lourds avec remorque. Las, les préfets n'ont pas eu à lancer la concertation avec les maires et gestionnaires routiers pour définir les communes à inclure dans le périmètre, puisque le décret n'a pas été signé par le gouvernement et n'a donc pas été publié.

Reporté à l'an prochain ou aux calendes grecques ? On devrait en savoir plus le 22 novembre prochain lors du prochain Conseil national de la montagne dans les Vosges.

Obligations limitées... comme d'habitude

En attendant, pour cet hiver encore, pneus neige aux roues ou chaînes dans le coffre ne sont pas obligatoires. Enfin, pas plus que d'habitude. Les préfets peuvent toujours imposer, par arrêté, aux automobilistes de se munir des chaînes, ponctuellement, quand la neige est annoncée.

Certains routes particulièrement sensibles sont

toujours jalonnées des panneaux B26, matérialisant la roue chaînée sur fond bleu, vieux de 1967.

Des itinéraires où les pneus hiver sont tolérés si un autre panonceau de type M9 portant la mention "pneus neige admis" est apposé. Sinon, vous êtes passibles d'une amende de 90 € (135 € en mode forfaitaire majoré) avec immobilisation du véhicule.

Alors, dans le doute, couvrez vos roues pour l'hiver.

Antoine CHANDELLIER

REPÈRES

■ 27 décembre 2014 : nouveau chassé-croisé noir dans les Alpes. L'accès aux stations est perturbé par la neige. Le débat est relancé sur les automobilistes sans équipement paralysant la circulation.

■ 21 janvier 2015 : proposition de loi du député Joël Giraud relative à l'équipement hivernal des véhicules.

■ 28 décembre 2016 : la loi Montagne II grave le principe dans le marbre ajoutant l'article L. 314-1 au code de la route : "Dans les massifs mentionnés à l'article 5 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985, le représentant de l'État détermine, après avis du comité de massif, les obligations d'équipement des véhicules en période hivernale. Un décret pris après avis du Conseil national de la montagne fixe les modalités d'application [...] et notamment les dispositifs inamovibles et amovibles antidérapants requis".

■ 17 mai 2019 : avis favorable du Conseil national de la montagne au projet de décret d'application.

■ 1^{er} juillet 2019 : faute de signature et donc de publication au Journal officiel, le décret n'est pas entré en vigueur. Les délais de concertation pour sa mise en œuvre dans chaque département sont trop courts.

Le lobby des transporteurs ?

Tout était pourtant dans les clous. Le décret avait l'aval de toutes les instances : Conseil national de la montagne (CNM), Groupe interministériel de la sécurité routière, Conseil national d'évaluation des normes... Le député des Hautes-Alpes Joël Giraud (LREM), grand promoteur de cette mesure et président du CNM, tirant les conséquences des naufrages successifs sur la route des stations, fustige le lobby des transporteurs. Ou plutôt de « l'insécurité routière (sic) ». « Les montagnards l'attendaient pour mettre un terme aux blocages récurrents d'axes majeurs avec hébergements d'urgence massifs à la charge des collectivités et les risques pour la sécurité des personnes. » Autre député qui pousse depuis dix ans en faveur de l'obligation, notamment pour limiter le sel sur les routes, le Haut-Savoyard Martial Saddier (LR) voit dans le report de la mesure « la marque de fabrique de la France où réformer est compliqué. Il faut juste expliquer aux gens qu'équiper sa voiture avant d'aller à la montagne, c'est comme acheter de la crème solaire quand on va à la plage. » Nommée corapporteuse d'une mission d'application de la loi Montagne pour faire le bilan 3 ans après, la députée iséroise Marie-Noëlle Battistel (PS) est pessimiste. « 3 ans pour sortir un décret comme celui-ci, c'est qu'il y a un problème quelque part. Quel lobby bloque ? » Son enquête commence.