

## » L'hiver 2010-2011

Deux mille dix, deux mille onze

Cet article reprend les communiqués de presse diffusés sur le site internet de Météo-France: [www.meteofrance.com](http://www.meteofrance.com). La nature des conclusions suite à l'épisode hivernal de décembre est d'importance et mérite d'être communiquée.

L'hiver « météorologique » (décembre-janvier-février) 2010-2011 en France métropolitaine s'est révélé plutôt frais, avec une pluviométrie sensiblement déficitaire et un ensoleillement variable. Mais c'est principalement en décembre 2010 que les situations météorologiques hivernales se sont manifestées en France, réalisant un fort contraste avec les deux mois suivants.

Les températures moyennes mensuelles ont été très basses en décembre avec une anomalie de  $-3^{\circ}\text{C}$  par rapport à la normale 1971-2000. En janvier, elles ont été très légèrement au-dessus de la normale ( $+0,3^{\circ}\text{C}$ ). La douceur a été plus marquée en février avec une température moyenne de  $1,2^{\circ}\text{C}$  au-dessus de la normale. Sur l'ensemble de l'hiver, la température moyenne sur la France demeure inférieure à la normale avec une anomalie de  $-0,6^{\circ}\text{C}$ .

La pluviométrie observée au cours de cet hiver s'est montrée déficitaire sur la plus grande partie du pays. Les dé-

ficits les plus marqués ont été observés des Pyrénées à l'Auvergne et au nord des Alpes avec des cumuls parfois inférieurs à la moitié de la normale, ainsi que de la Bretagne au Nord. A l'inverse, les précipitations ont été supérieures à la normale sur les Cévennes, en Champagne, en Alsace et sur la Côte d'Azur. L'ensoleillement a présenté un déficit sur un large quart nord-est et sur l'extrême sud-est. Les durées d'insolation ont été plus proches de la moyenne (1991 - 2000) ailleurs, avec un léger excédent de l'Aquitaine au Massif central.

### L'évènement marquant de l'hiver 2010-2011 : décembre exceptionnellement froid ...

Avec une température moyenne inférieure de  $3,0^{\circ}\text{C}$  à la moyenne de référence 1971-2000, décembre 2010 est le mois de décembre le plus froid de ces quarante dernières années, devançant décembre 1970 ( $-2,6^{\circ}\text{C}$ ) et décembre 1975 ( $-2,4^{\circ}\text{C}$ ). Le mois a été ponctué de trois épisodes froids accompagnés de chutes de neige fréquentes et parfois abondantes. Les températures déjà très basses fin novembre le sont restées les premiers

jours de décembre, descendant localement jusque vers  $-10^{\circ}\text{C}$  sur la moitié nord du pays. Après un bref radoucissement autour du 7, le froid s'est ensuite installé pour une dizaine de jours avec des températures atteignant  $-15^{\circ}\text{C}$  à  $-16^{\circ}\text{C}$  en fin de période sur certaines régions. Après un nouveau et bref radoucissement autour du 22, le froid a fait son retour pour Noël. Le 26 décembre, des températures autour de  $-18^{\circ}\text{C}$  ont ainsi été relevées dans le Nord-Est.

### ...et neigeux :

Ces épisodes froids ayant été accompagnés d'un temps assez perturbé, les chutes de neige ont été particulièrement fréquentes et la neige a souvent tenu au sol. De telles conditions neigeuses en décembre n'avaient pas été observées depuis trente ans au moins sur de nombreuses régions, notamment en Ile-de-France. A Paris-Montsouris, il a neigé quatorze jours durant le mois et une couche de neige de plus de 1 cm a été observée à seize reprises, l'épaisseur de neige au sol atteignant même 12 cm le 8 décembre. Ces valeurs constituent toutes les trois des records pour un mois de décembre à la station de Paris-Montsouris, sur la période 1980-2010.

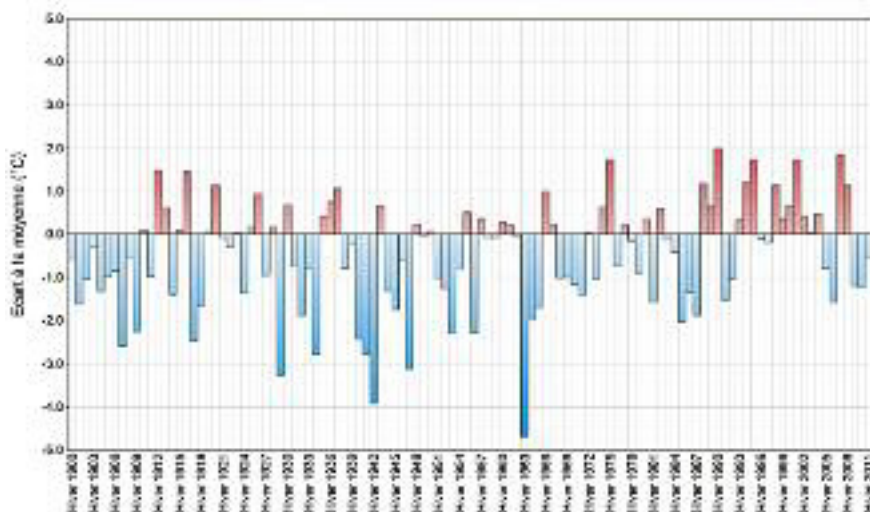
La paralysie de la région parisienne en décembre a généré un retour d'expérience qui a eu lieu lors d'une table ronde le 10 janvier 2011 :

Le 8 décembre 2010, un épisode neigeux exceptionnel et brutal a en particulier touché la région Île-de-France. Cet évènement météorologique et ceux qui ont succédé depuis ont très fortement perturbé la vie de nos concitoyens notamment dans les transports. Les transports routiers ont été particulièrement affectés. Bien que la vigilance orange ait été mise en place et ait permis la mise en alerte d'équipes d'intervention, les opérations n'ont pas permis de maintenir la circulation sur tous les axes.

**La quasi-totalité des problèmes routiers a pour origine le blocage d'un axe à la suite d'un incident impliquant un poids lourd.**

### Température en France en hiver depuis 1900

Ecart à la moyenne de référence 1971-2000



Ecart calculé à partir d'un réchauffement thermique corrigé de la moyenne des températures de 30 stations météorologiques

## Présentation du retour d'expérience

Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, et Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des Transports, en association avec Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du Tourisme et de la Consommation ont présidé le 10 janvier 2011 une table ronde de restitution de la mission demandée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) suite aux épisodes neigeux du mois de décembre 2010.

Cette réunion s'est tenue, en présence des représentants des services de l'État, d'acteurs publics, de gestionnaires d'infrastructures, d'opérateurs, de fédérations professionnelles et d'associations d'usagers, pour sa partie relative aux transports terrestres.

La mission d'experts, pilotée par le CGEDD, a été constituée afin de préparer ce retour d'expérience. Elle a notamment entendu les acteurs suivants : Météo France, la SNCF, la RATP, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, la Direction Interdépartementale des Routes d'Île-de-France, la Préfecture de Police et le Haut Fonctionnaire de Défense.

NB : Hormis les accès terrestres aux aéroports, le transport aérien n'a pas été évoqué ; une table ronde spécifique lui a été consacrée le 13 janvier 2011.

### Les 10 mesures adoptées

Suites aux 35 propositions faites par le CGEDD et aux réactions des professionnels et des usagers, Nathalie Kosciusko-Morizet et Thierry Mariani, en association avec Frédéric Lefebvre, retiennent les 10 mesures suivantes :

#### Météo

##### 1. Renforcement des échanges entre Météo France et les PC Zonaux.

Pour améliorer l'aspect qualitatif des prévisions météorologiques avant et pendant la crise, un agent de Météo France sera présent dans chaque PC zonal concerné par une crise météorologique grave, et ce dès la prochaine crise. Des sessions de sensibilisation croisées entre les agents du ministère et ceux de Météo-France auront lieu dans le cadre de leurs programmes de formation continue.

#### Bus

**2. Définition de voies de bus prioritaires et adaptation du déneigement en conséquence**, en particulier en petite couronne. Les ministres souhaitent que ce « plan neige d'exploitation des lignes de bus » puisse être établi sous l'autorité du préfet de région et/ou de zone, en concertation avec les collectivités et les professionnels en association avec le ministère de l'Intérieur. Il sera mis en place à l'hiver prochain.

#### Trains

**3. Poursuite de la politique de fiabilisation des matériels roulants.** La SNCF devra travailler avec les constructeurs de trains pour rendre les trains en France plus résistants au froid et à la neige dès la conception. La maintenance doit aussi être adaptée en généralisant par exemple les installations de dégivrage. En exploitation, la limitation de la vitesse est inévitable, mais d'autres pistes doivent être examinées comme le garage à l'abri des rames les plus exposées.

**4. Renforcement des capacités de l'infrastructure ferroviaire à supporter les intempéries hivernales (réchauffeurs d'aiguillages, élagages, ...).** Les ministres ont demandé à la SNCF et à RFF d'identifier sous un mois les actions à entreprendre prioritairement en 2011.

**5. Amélioration de la qualité de l'information fournie aux passagers.** En gare ou dans les trains :

- améliorer l'information par tous les canaux possibles, y compris par le biais d'une radio SNCF
- développer la formation à la prise de parole en situation perturbée pour les agents en relation avec des passagers ;
- mettre en place des astreintes au centre opérationnel pour diffuser l'information vers les agents.

Les ministres demandent en outre à la SNCF de faciliter le recrédit des billets annulés, notamment via les bornes automatiques.

**6. Renforcement du dispositif de prise en charge des voyageurs en cas de perturbation exceptionnelle d'exploitation** (taxis, ravitaillement, etc.).

En outre, afin d'améliorer la qualité du service rendue aux voyageurs et de tirer les enseignements des retards du train de Strasbourg – Port Bou / Nice du 27 décembre 2010, les ministres

suiront avec une attention particulière les plans d'urgence de la SNCF et de RFF sur 12 lignes ferroviaires saturées ou qui posent des problèmes de qualité de service. Ce plan sera assorti d'un baromètre mensuel public de satisfaction des clients.

#### Routes

**7. Révision des modalités de mise en œuvre des interdictions de circulation des poids lourds**, en lien avec les services concernés du ministère de l'Intérieur.

Un travail d'approfondissement devra être mené avec les fédérations de transporteurs afin de mettre au point des mesures spécifiques, en fonction du réseau, de l'équipement des poids lourds et des marchandises transportées.

**8. Identification des zones à risque pour la circulation des poids lourds et des itinéraires prioritaires pour les secours et les transports en commun.**

**9. Renforcement des moyens matériels**, afin de garantir la disponibilité des matériels, et équipement en GPS des véhicules d'intervention sous deux ans, et sous un an pour les régions les plus exposées.

Les stocks de sel, pour le réseau national, sont en moyenne équivalents à vingt jours d'intempéries en début de saison. L'approvisionnement en sel devra être sécurisé de façon à garantir durant tout l'hiver une autonomie minimale de huit jours d'intempéries. Les ministres ont également demandé aux Préfets d'améliorer la coordination entre les collectivités.

**10. Très large information des usagers** afin qu'aucun déplacement ne soit entrepris s'il n'est pas indispensable. Les ministres souhaitent qu'un système d'alerte avancé puisse être mis en œuvre en cas de crise météorologique majeure. Ce système s'appuierait sur les principaux médias radio, télé et web ainsi que sur les sociétés de transports.

Dans le cas particulier de prévisions météorologiques faisant état de neige, pluie, vent ou verglas de nature à congestionner le réseau routier, les ministres demandent qu'un point route soit développé dans les médias nationaux la veille au soir pour donner aux citoyens la possibilité de s'organiser, en privilégiant les transports ferrés ou le télétravail.

MICHEL BEAUREPAIRE (D'APRÈS LES PUBLICATIONS DE MÉTÉO-FRANCE)