

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT,  
DU TOURISME ET DE LA MER

---

François LEPINGLE  
INGENIEUR GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

**INTEMPERIES EN REGION PARISIENNE  
LES 4 ET 5 JANVIER 2003**

---

**PRE-RAPPORT DE MISSION**

---

## **PRE-RAPPORT DE MISSION**

Par lettre du 7 janvier, M. Gilles de ROBIEN , Ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer nous a donné comme mission :

- de procéder à l'analyse des évènements qui ont conduit le week-end des 4 et 5 janvier 2003 à une véritable situation de crise où une partie du réseau autoroutier et plus particulièrement les autoroutes A10 et A11 en Région Parisienne ;
- de formuler toutes propositions et recommandations utiles pour renforcer l'efficacité des pouvoirs publics dans le telles circonstances.

Compte tenu du nombre d'acteurs en cause, cette mission nécessite un minimum de temps pour pouvoir analyser, sous tous leurs aspects ces évènements. Compte tenu toutefois de l'urgence, nous avons produit ce pré-rapport après avoir rencontré un nombre forcément limité de personnes dont les noms figurent en annexe n°1. Ce pré-rapport présente les premiers constats, propose une première série de mesures qui pourraient être précisée et complétée lors de la poursuite de la mission.

## **I – Rappel des faits**

Avec les premières chutes de neige en plaine de la saison et le refroidissement brutal de température associé, la circulation routière a été fortement perturbée durant le week-end du 4 et 5 janvier 2003 correspondant à la vague de retour des vacances scolaires. Cela a concerné principalement :

- l'autoroute A1 en Picardie ;
- les autoroutes A4 et A26 dans la Région Champenoise ;
- la RN 118 et les autoroutes A10, A11, A12 et A13 en Région Parisienne.

Ce sont surtout les autoroutes A10 et A11 dans leur arrivée en région parisienne qui ont subi les plus grosses perturbations : une véritable situation de crise va s'installer dans la nuit du 4 au 5 janvier sur le tronçon d'autoroute concédé à COFIROUTE. Plus de 60 000 véhicules vont être concernés et un nombre important d'usagers ( 30 000 personnes ?) vont passer la nuit bloqués dans leur voiture. Heureusement, aucune victime d'accident corporel ne sera à déplorer.

Les premières perturbations interviennent le samedi 4 à 13h30 ( accident sur A10 entre Allainville et St Arnoult). Elles ne prendront fin dans le sens Province-Paris que le dimanche 5 janvier vers 16 h après la réouverture à la circulation dans le courant de l'après-midi et dans le sens Paris-Province pour la réouverture le dimanche 5 vers 20h15. Compte tenu de son ampleur, c'est sur cet événement que se concentre ce pré-rapport.

## **II – Les premiers constats**

### **1 – Le contexte géographique**

On ne peut que constater que la section concédée de autoroute A10 et A11 est dépourvue d'axes autoroutiers d'évitement. Si, en effet, les corridors Nord et Sud Est de pénétration en région parisienne disposent de doublons autoroutiers (A1 et A16 d'une part, A6 et A5 d'autre part), tel n'est pas le cas du corridor Sud Ouest puisqu'on ne dispose comme substitut possible au tronc commun autoroutier A10-A11 que des nationales 10 et 20.

On notera en outre qu'étant en limite de région parisienne, ce tronçon autoroutier est alimenté par du trafic en provenance de la région Centre et au-delà. Aussi toute action d'exploitation un peu importante concerne des acteurs situés hors région parisienne rendant plus complexe les procédures de décision.

## **2 – La météorologie**

Les premières chutes de neige ont affecté le Nord de la région parisienne vers 8h30. Les premiers flocons sont constatés sur le secteur d'A10-A11 vers 11h30. Les chutes se sont intensifiées vers 12h30 et surtout dans le courant de l'après-midi, la température a très rapidement chuté pour devenir très fortement négative dans la nuit du samedi au dimanche.

METEO France avait certes prévu dès le 3 janvier quelques chutes de neige samedi 4 en région parisienne ainsi qu'un refroidissement de température en fin de journée, mais même dans la matinée du 4, elle n'avait prévu ni le volume important des chutes de neige, ni la brutalité de la baisse de température. Ce n'est d'ailleurs qu'à 14h30 que la carte de vigilance publiée par METEO France met en alerte orange (niveau 3) l'Ile de France, Champagne-Ardennes et le Loiret, alors que celle publiée à 12h10 n'incluait pas ces zones.

Les responsables de METEO France reconnaissent avoir sous estimé l'ampleur du phénomène météorologique, mais que cela s'explique par les limites des modèles de prévision dont les résultats doivent être en permanence confrontés avec l'avis des prévisionnistes.

## **3 – Le déneigement**

Samedi matin, l'intervention de déneigement était prête avec 13 engins opérationnels. Elle est décidée vers 12h20, soit 1 h après les premiers flocons signalés sur le réseau et 15 minutes après l'alerte lancée par le PC de COFIROUTE de l'arrivée d'une grosse perturbation vue sur METEOTEL. Le départ des engins est effectif :

- à 12h30 sur A11 vers Ablis
- à 12h47 sur le tronçon commun A10-A11
- à 13h15 sur A10 vers Allainville

Mais après une première rotation d'engins sur le tronçon commun, la poursuite du déneigement est entravée à partir de 14h30 à hauteur de Dourdan par une queue de bouchon dont on arrive ultérieurement à situer la tête dans la rampe du PK 7 dans le sens Province-Paris. Une succession d'accidents ou de poids lourds en travers des voies empêche les engins appelés en renfort d'intervenir. Outre la rampe du PK 7, on peut en effet signaler dès 13h30 un accident au PK 30 dans le sens Province-Paris et vers 14h30 un poids lourd en travers sans le sens Paris-Province au PK 5 sur le tronçon commun.

Le refroidissement brutal de température interviendra ainsi sur des secteurs qui n'auront pas pu être préalablement déneigés, d'où la formation d'importantes couches de glace sur l'enrobé drainant avec une chaussée encombrée par les véhicules. Tout cela explique les longs délais qui seront ultérieurement nécessaires pour remettre en état de viabilité l'autoroute.

#### **4 – L'exploitation de l'autoroute**

Le premier bouchon connu apparaîtra à 13h30 à cause d'un accident intervenu au PK 30 dans le sens Province-Paris. Au maximum de la perturbation, la zone congestionnée atteindra près de 60 kilomètres de longueur dans le sens des retours sur Paris (le bouchon remontera jusqu'au PK 43 sur A10 et au PK 39 sur A11). Le sens Paris-Provence ne sera pas épargné, plusieurs bouchons ayant été également signalés dans ce sens. Face à cette situation, les principales décisions d'exploitation ont été les suivantes :

- Vers 16h30, la gendarmerie demande la fermeture des entrées de Dourdan, Ablis et Allainville. Cette mesure est mise en œuvre vers 17 h à Dourdan, mais à la demande du PROC (Pôle Régional Opérationnel de coordination) l'entrée de l'échangeur de Dourdan est réouvert peu avant 20h. Les fermetures des entrées d'Ablis et d'Allainville ne seront pas mises en œuvre.
- A la demande de COFIROUTE à 18h30, l'interdiction des poids lourds est mis en œuvre par la gendarmerie à 20h40 à la barrière de St Arnoult.
- A 0h15, la préfecture de zone décide la fermeture de l'autoroute A10 entre A6 et St Arnoult afin de permettre aux secours d'intervenir à contre sens à partir du péage et porter assistance aux usagers bloqués en direction de Paris. La mesure pilotée par le PROC auprès des DDE et des forces de police est mise en place à 2h20.
- La fermeture dans les sens Province-Paris (décidée par la préfecture de zone à est mise en œuvre le dimanche 5 à 7h48 sur A10 (Allainville) et 10h14 sur A11 (Ablis). Cette décision tardive des autorités est due à l'incertitude qu'elles avaient durant la nuit sur les conditions de circulation sur les itinéraires de délestage (RN10, RN20, RN191).

#### **5 – La coordination des services et les échanges d'information entre eux.**

Deux niveaux de coordination furent mis en place :

- Au niveau zonal, le PNVIF (Plan Neige Verglas Ile de France) a été déclenché à 14h30 par la mise en pré-alerte, suite à la publication de la carte de vigilance météo. Les délais de diffusion du fax de pré-alerte sont anormalement longs (17h20, arrivée au PROC). Heureusement, les responsables du SIER ont mis en service ce PROC qui est véritablement activé dès 16h24, sautant ainsi les procédures de pré-alerte et d'alerte.
- Au niveau local, à l'initiation de responsables du CODIS des Yvelines, un PC local de crise est mis en place à St Arnoult à partir de 20 h.

COFIROUTE a certes tenu informé le CRICR de Créteil par son système SATIR des événements qu'elle saisissait. Mais cela ne permettait pas aux responsables du PROC de se rendre compte de la gravité de la situation que ne percevaient pas non plus les responsables de COFIROUTE. Cette Société n'a pas totalement respecté les instructions concernant l'information des pouvoirs publics en cas de coupure ou d'événement grave sur autoroute (instruction du 19 février 1987) et l'information du PROC en cas d'activation du PNVIF. En outre, la compréhension des messages produits par le système SATIR n'est pas évidente pour quelqu'un qui ne reçoit pas régulièrement ce type d'information.

De manière plus globale, le CNIR et le CRICR de Créteil ont souffert d'un déficit d'informations sur la région Centre et de très peu d'informations hors réseau SIER en Ile de France : en particulier les conditions de circulation sur les RN10 et RN20 étaient mal connues.

## **6 – L'information des usagers**

Le réseau COFIROUTE ne disposant pas de PMV, l'information de l'utilisateur a été presque exclusivement le fait d'autoroute FM. Cette radio qui donnait toutes les 15 minutes des informations routières a été violemment critiquée par les usagers car elle a très mal répondu à la problématique à laquelle ceux-ci étaient confrontés, qu'ils soient en approche de la zone perturbée ou bloqués dans le bouchon autoroutier.

Pour avoir écouté à froid les messages fournis (cf. annexe), nous pouvons affirmer que :

- dans une première partie, ceux-ci reflètent bien l'aveuglement dans lequel étaient les responsables de COFIROUTE sur la perception de la situation et sur les délais de remise en état normal de viabilité des chaussées.
- dans un deuxième temps, à partir de 21h30, heure d'intervention du rédacteur en chef, certains messages conseillent l'arrêt à Chartres ou Orléans, mais ces messages ne seront pas répétés jusqu'à la fermeture de l'autoroute à Allainville à 8h07 et Ablis à 10h30. Durant cette période, la radio est bien le reflet de la position des pouvoirs publics qui ne veulent pas alors encourager les sorties sur le réseau parallèle.

Il est toutefois plus que dommageable que cette radio n'ait pas, à notre connaissance, donné la parole à des responsables et à des représentants des autorités publiques. Pourquoi, en outre, n'a-t-on jamais parlé de l'activation du PNVIF et pas donné la parole à un responsable du PROC ?

### **III – Les constats récurrents**

On retrouve malheureusement dans cette crise un certain nombre de constats faits lors des crises précédentes (Vallée du Rhône 1997 et 1999, A8 en 2001) :

- a) Les poids lourds sont les principaux responsables du blocage de la circulation en temps de neige et la maîtrise de leur flux est essentiel durant les épisodes neigeux : dans le cas présent, les conditions de l’alerte Météo ne permettaient pas d’anticiper sur une interdiction de circulation bien que ce soit un jour de grande affluence.
- b) Les gestionnaires de terrain ont, durant ces périodes, du mal à prendre le recul nécessaire et ont toujours l’impression de pouvoir s’en sortir dans un délai raisonnable (2 à 3 h) avec leurs propres moyens assistés de leurs partenaires habituels : gendarmes et sapeurs pompiers. Cette attitude déjà perceptible en DDE l’est encore plus dans une société d’autoroute où la culture d’entreprise l’encourage. Dans le cas présent, les responsables de COFIROUTE ont cru longtemps pouvoir maintenir la situation, encouragés par le fait que les bouchons constatés n’étaient pas totalement figés. Mais c’était totalement négliger le fait que « neige + accident PL + trafic de vacances + proximité de la nuit » allaient rendre la situation difficilement gérable si l’on ne demandait pas tout de suite le coupure préventive. Il vaut mieux dans ces cas être alarmiste. C’est donc la culture d’information de la part des gestionnaires qu’il convient de faire évoluer.
- c) La coordination et les échanges d’informations entre services sont loin d’être efficaces : parmi d’autres, deux exemples concrets le peuvent :
  - la décision de fermer l’échangeur de Dourdan, remise en cause par le PROC ( voir ci-dessus)
  - le conseil donné le samedi à 16 h aux poids lourds par le PROC d’emprunter A5 et A26 remise en cause par le CNIR compte tenu des difficultés de circulation rencontrées sur A26
- d) L’information donnée aux usagers n’a pas correspondu aux attentes des usagers. En complément des observations des parties sur ce sujet dans le chapitre précédent, les usagers reprochent à la radio autoroutière de ne pas donner d’information sur les itinéraires routiers de délestage.

## **IV – Les premières propositions**

### **1 – Les propositions concernant COFIROUTE**

Une analyse détaillée des obligations contractuelles et réglementaires de COFIROUTE reste à faire. On doit s'interroger si l'obligation d'assurer la continuité de la circulation qui est une obligation de moyens et non de résultat a bien été respectée : n'y a-t-il pas eu erreur manifeste d'appréciation de COFIROUTE dans les moyens dont dispose le service ? Si l'on ne peut pas reprocher à COFIROUTE de ne pas avoir mis en œuvre le délestage, la Société n'ayant pas réglementairement le pouvoir de police, il convient de vérifier que COFIROUTE a bien satisfait ses obligations en matière d'échanges d'informations.

Dès à présent, une première série de mesures peut être recommandée :

- En matière de viabilité hivernale :
  - Etudier et tester l'équipement des rampes du tronc commun en stations de giclage de saumure à la lumière de ce qu'a entrepris la SANEF sur l'autoroute A4.
  - disposer d'un petit matériel de déneigement complémentaire adapté à un secteur d'autoroute encombré par les véhicules.
- En matière de recueil de données, équiper toutes les rampes sensibles du tronc commun de caméras.
- En matière d'information des pouvoirs publics, revoir le système SATIR pour le rendre plus lisible et le compléter par des consignes internes conformes à l'esprit et à la lecture des instructions réglementaires.
- En matière d'informations aux usagers, équiper le réseau COFIROUTE en panneaux à messages variables (PMV) : c'est en effet la seule Société qui ne dispose pas d'un tel équipement qui complète utilement la radio autoroutière.

### **2 – Propositions concernant toutes les Sociétés autoroutières**

- a) L'instruction du 19 février 1987 qui définit la procédure d'information de l'administration en cas de coupures ou d'événements importants sur autoroutes concédées est diversement respectée par l'ensemble des Sociétés d'autoroutes. Elle est en outre devenue obsolète sur divers points. Il faut revoir cette instruction à la lueur en particulier de ce qui sera décidé dans le cadre du SDIR (Schéma directeur d'information routières).



- b) Il faut que les radios autoroutières soient effectivement mises à la disposition des autoroutes publiques en particulier durant les crises. Les conditions de cette mise à disposition devront également être définies dans le cadre du SDIR.

### **3 – Propositions concernant le PNVIF**

C'est la première fois que le Plan était effectivement activé. Celui-ci a surtout été pensé en fonction d'un événement hivernal survenant un jour de semaine sur le réseau de voirie rapide d'Ile de France. A la lumière de ce qui vient de se passer, il convient d'en adapter le contenu :

- en revoyant les conditions de la pré-alerte et de l'alerte (pourquoi les lier automatiquement au niveau de vigilance 3 de Météo-France ?).
- en intégrant mieux la problématique des pénétrantes autoroutières concédées et leurs gestionnaires.

Il convient en outre de faire des exercices à blanc afin de roder les procédures et de rendre plus automatiques les réflexes de coordination entre acteurs durant l'activation du plan.

### **4 - Propositions concernant le corridor d'accès Sud-Ouest à la Région Parisienne**

Il faut que les autorités en liaison avec les gestionnaires de la route concernés mettent au point des plans de système de trafic prêts à être mis en œuvre en cas de fortes perturbations d'écoulement de trafic sur les autoroutes A10 et A11 et plus particulièrement du Tronc commun.

## **CONCLUSION**

Cette première analyse fait bien apparaître les responsabilités de COFIROUTE : ses responsables ont été aveugles devant une situation qui tournait à la crise et ont été par conséquent défaillants dans l'information qu'ils ont fournie aux pouvoirs publics. Ceux-ci n'en partagent pas moins une part de responsabilité comme le montre le délai mis pour diffuser la pré-alerte du plan neige verglas de l'Ile de France ainsi que celui mis pour apprécier la situation sur les itinéraires de délestage possibles.

L'information par la radio autoroutière a été, à juste titre, fortement critiquée : il est clair qu'à l'avenir il faudra passer d'une telle radio dédiée à un axe à une radio de corridor ou de zone permettant de donner des informations sur le réseau parallèle.

La mission doit se poursuivre en collaboration avec l'Inspection générale de l'administration du Ministère de l'intérieur. Elle permettra, dans les deux mois qui viennent, d'approfondir et de compléter les mesures proposées en abordant notamment les thèmes de l'assistance aux usagers et plus généralement de l'ensemble de l'action des pouvoirs publics.

Quoiqu'il en soit, on ne pourra jamais éviter totalement qu'il y ait des usagers bloqués, mais il faut absolument que grâce à une meilleure coordination et une meilleure information, leur nombre soit le plus faible possible et la durée de blocage la plus limitée possible.

<b>direction des routes</b>	mission du contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes
---------------------------------	--

## **ANNEXE N° 1**

----

### **Liste des personnalités rencontrées**

---

- M. Jean-Marc CHAROUD Directeur Général Délégué de COFIROUTE chargé de l'Exploitation accompagné par MM. BROTO, GARNIER et PAQUIER
- M. Michel CHARTIER Directeur du SIER (Service Interdépartemental d'Exploitation Routière)
- M. Frédéric PERONNY du CNIR
- M. Patrick GANDIL Directeur des Routes
- M. Yves ROBICHON Directeur Adjoint de la DSCR

direction	mission du
des routes	contrôle des
	sociétés
	concessionnaires
	d'autoroutes

## ANNEXE N° 2

----

### Résumé des messages Autoroute FM

#### Journée du 04/01/03

11h45 : Premier message neige sur A10/A11 (Chartres). > conseil de conduite

12h15 : Vers Paris, aucune difficulté de circulation malgré la neige.

12h30 : Neige y compris sur Orléans et région Centre.

12h45 : Opérations de salage Dourdan > St Arnould

13h00 : Temps de parcours augmenté suite aux conditions météo (40' st Arnould – Porte de St Cloud).

13h15 : Ralentissement (50' pour Pte St Cloud à cause pb sur RN118).

13h30 : 1h30 > Pte St Cloud

13h45 : Accident A10 Pro-Pa km 30, 4 véhicules.

14h11 : 4 km bouchon suite accident.

14h15 : 2h30 > Pte St Cloud.

14h21 : Accident A10 Pro-Pa km 26

14h30 : Saturation direction Pte St Cloud par RN118, préférer A6a Pte Orléans

Accident A10 Pa-Pro km 5, PL en travers.

En Pro-Pa bouchon à partir km 30 sur 5 km.

14h40 Bouchon A10 Pro-Pa dès km 19.

15h15 : RN188 coupée

Fin accident A10 Pro-Pa km 30 mais bouchon sur 9 km

Salage en cours

Appeler Auto FM au 01.46.90.70.00

15h45 : Circulation difficile depuis km 24 sur A10 Pro-Pa.

15h49 Bouchon 300m avant BPV St Arnould.

Passage difficile km 9 et 8 chaussée glissante verglas > nombreux accidents.

16h16 : Verglas dans montée du km 7, nbx accidents, les véhicules n'arrivent pas à monter.

16h24 : Circulation paralysée dès BPV St A.

16h30 : Fermeture entrée Dourdan \*

Entrée déconseillée à Allainville A10 et Ablis A11. \*

Difficultés dès km 39. \*

\* *Messages non repris avant 21h30 (NDR)*

17h16 : Circulation bloquée dès km 40

Salage en cours.

17h30 : A10 Pa-Pro bouchon km 2, 2 PL en travers.

17h39 : Laisser passage engins VH sur BAU.

17h43 : RN 118 réouverte, mais difficultés.

17h45 : A10 bouchons km 2 et 10 en Pa-Pro.

18h27 : 3km bouchon avant sortie A11 Ablis.

18h45 : Plus de temps de parcours, les boucles de trafics sous la neige ne fonctionnent plus.

19h16 : Bouchons A10 dès km 36 et A11 dès km 35, jusqu'à km 7, au-delà trafic reprend progressivement.

19h25 : Fin accident en A10 Pa-Pro km 2 mais bouchon subsiste.

19h54 : Accident A10 Pa-Pro km 7, plusieurs véhicules.

20h16 : Bouchon depuis km 27 sur A10 et 35 sur A11 => km 7.

Un PL en travers au km 7 (A10 Pro-Pa) > une seule voie disponible.

Message : pour laisser passer les engins de VH, utiliser les deux voies de droite, dans les deux sens. \*

\* *message répété (NDR)*

20h30 : Bouchons, km 41 sur A10 et km 35 sur A11 => km 7

PL en travers au km 7.

21h00 : A10 Pro-Pa bouchon depuis Allaines km 43.

21h30 : Intervention rédacteur en chef Auto-FM

Fortes chutes de neige, plus gel brutal => patinoire km 7 VL/PL en travers.

Impossibilité d'accéder à la zone car circulation ou arrêt des usagers sur BAU.

15 véhicules VH en action ;

Quittez l'autoroute à Chartres ou Orléans et installez vous pour passer la nuit.

Si sur autoroute arrêtez vous sur aire, serez pris en charge.

21h45 : Bouchon => km 7, du mieux après.

22h00 : Rappel : quittez l'autoroute à Orléans / Chartres.

22h16 : Aucune amélioration.

22h24 : A10 Pa-Pro km 15, un PL en travers.

22h30 : Amélioration sur A11, bouchon à partir km 25 (au lieu 35).

22h44 : Conseil d'arrêt aux PL sur aires avant km 7.

23h46 : Annonce ravitaillement en nourriture et couvertures par pompiers et gendarmes pour usagers vers Ablis et St Arnould.

23h59 : Point rédacteur en chef Auto-FM

Blocage (patinoire) km 7 en Pro-Pa et de km 0 à km 15 en Pa-Pro.

Distribution boissons chaudes après BPV St A.

Les engins VH ne peuvent accéder pour traitement par l'autoroute, obligés de passer par l'extérieur > plus long.

Options : coupure en Pa-Pro pour accéder : pour distribution ravitaillement  
: pour traitement chaussée.

### **Journée du 05/01/03**

0h15 : Toujours blocage au km 43 sur A10 et km 25 sur A11

Distribution boissons chaudes au local gendarmerie de St Arnould

Ouverture d'un gymnase à Dourdan et distribution de boissons chaudes.

0h31 : Au km 7 accès de service ouvert : présence de médecin et pompiers.

1h00 : Point du rédacteur en chef d'AutoFM :

Circulation coupée au km 7 pour traitement chaussée.

Les bouchons commencent au km 36 sur A10 et km 25 sur A11.

1h21 : Reprise circulation au km 7.

1h22 : Distribution boissons chaudes par pompiers entre BPV St A. et KM 7 par l'autre sens de circulation.

A10 en Pa-Pro toujours coupée dès km 2, déviation par la Francilienne.

1h44 : Quittez l'autoroute A10 à Arthenay et Allainville et passez par RN10. Message aux PL : restez sur les voies de droite.

2h00 : Reprise circulation au km 7, il n'y a plus de véhicules en travers.

2h30 : Une cellule d'accueil est ouverte à Etampes sur la RN 20, à la salle des fêtes, pour les sorties à Arthenay et Allainville.

Il y a deux points d'accueil en place sur A10 : à la BPV de St A. et au km 7.

- 3h15 : Résorption par l'avant des difficultés du km 7.  
Bouchons dès le km 34 sur A10 et km 25 sur A11.  
Distribution à Allainville et St Arnould, médecins et SAMU à la BPV de St A.
- 3h32 : Annonce passage gratuit à la BPV de St Arnould.
- 3h46 : Les difficultés commencent au km 26 sur A10 et km 25 sur A11.
- 4h00 : Le trafic reprend doucement depuis le km 13.  
Toujours conseil de sortie à Allainville et Arthenay pour rejoindre la RN 20.  
Conseil aux PL : laissez passer les VL.
- 5h00 : Le trafic reprend à partir du km 15.  
Les difficultés commencent au km 26 sur A10 et km 25 sur A11.
- 6h00 : Le trafic reprend à partir du km 18 (trafic fluide au delà).
- 6h30 : Amélioration à partir du km 22.  
Les difficultés commencent au km 28 sur A10.  
Sur A11 quittez l'autoroute à Ablis et prendre N10 \*
- 7h45 : Circulation bloquée sur A10 du km 23 à km 28, puis circulation difficile au delà vers Paris.
- 8h07 : Sortie obligatoire à Allainville sur A10 (km 36) et prendre direction Etampes vers RN20\*.
- \* messages répétés à chaque intervention (NDR)*
- 9h05 : Bouchon km 23 à km 26 sur A10.
- 9h10 : Nouveau bouchon km 16 à km 8 sur A10
- 9h30 : Difficultés km 24 à km 8.
- 10h00 : Difficultés km 24 à km 11 et bouchon km 11 à km 8 sur A10.
- 10h19 : Circulation bloquée km 13 par la gendarmerie pour passage engins VH.
- 10h30 : Sortie obligatoire à Ablis sur A11 et direction RN 10  
Sortie obligatoire à Allainville et direction Etampes et RN20.
- 12h00 : Situation inchangée. (*message de sortie obligatoire à tous les flashes*)
- 12h15 : La circulation reprend derrière engins VH, bouchon 6km à partir km 22.
- 12h21 : Bouchon avant sortie Ablis sur 2 km.
- 12h22 : Bouchon avant sortie Allainville sur 2 km.
- 13h00 : Bouchon après BPV St A. et bouchon km 17.  
A10 toujours fermée depuis km 2 en Pa-Pro.

14h00 : Bouchon sur A11 au km 38 et km 43 sur A10 avant sorties obligatoires.

14h09 : Saturation sortie Allaines et Arthenay.

15h00 : Ralentissement après BPV km 16 à km 13.

15h18 : Plus de difficultés après BPV St A.

15h30 : Sorties obligatoires maintenues => bouchons.

16h00 : Ralentissement sur A10 km 46 à 36 et sur A11 km 41 à 32. Le réseau secondaire est perturbé.

16h09 : Suppression sortie obligatoire à Allainville sur A10, mais bouchon subsiste.

16h30 : 50' pour BPV St A vers Porte de St Cloud.

16h50 : Suppression sortie obligatoire à Ablis sur A11, mais bouchon subsiste.

17h10 : 300m de bouchon à la BPV.

17h52 : 1 km bouchon à la BPV.

18h14 : Subsiste bouchons à Allainville et Ablis et 2 km bouchon à BPV.

18h35 : Fin bouchon sur A10 et A11.

21 :00 : Réouverture A10 Pa-Pro.

\*\*\*



## Premier rapport de mission

## Liste des mesures proposées

\*\*\*\*\*

- Améliorer le recueil d'information sur le réseau
  - o Installer dans les rampes les plus sensibles des caméras de surveillance (COFIROUTE).
- Améliorer l'information fournie aux pouvoirs publics
  - o Revoir le système d'information automatique de COFIROUTE et plus globalement la manière dont COFIROUTE informe les pouvoirs publics.
  - o Plus largement, revoir les informations fournies par les Sociétés d'autoroutes aux pouvoirs publics, au CRICR et au CNIR (DR, DSCR et SCA).
- Améliorer la coordination entre Services
  - o Actualiser le PNVIF (Plan neige et verglas Ile de France).
  - o Organiser des exercices de mise en œuvre du PNVIF.
  - o Mettre au point des plans de gestion de trafic sur le corridor Sud-Ouest d'accès à la région parisienne.
- Améliorer l'information des usagers
  - o Equiper le réseau COFIROUTE de PMV (COFIROUTE).
  - o Examiner les conditions d'utilisation des radios autoroutières par les pouvoirs publics.
- Améliorer l'efficacité du déneigement
  - o Etudier et tester la possibilité d'équiper les rampes du tronc commun A10/A11 en stations de giclage de saumure (COFIROUTE).
  - o Compléter les moyens de viabilité hivernale par du petit matériel de déneigement (COFIROUTE).