



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Luxembourg, le 15 JAN. 2019

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
Entrée le:
15 JAN. 2019

Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N° 86 du 11 décembre 2018 de l'honorable député Monsieur Marc Lies, concernant le service hivernal de l'Administration des ponts et chaussées, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch
Ministre de la Mobilité et des
Travaux publics

**Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
à la question parlementaire n° 86 du 11 décembre 2018 de Monsieur le Député Marc Lies**

Par sa question écrite, l'honorable Député demande des renseignements concernant le service hivernal de l'Administration des ponts et chaussées (APC) et plus particulièrement l'installation du signal C, 2, complété par un panneau additionnel portant l'inscription « en cas d'enneigement et de verglas » conformément au règlement grand-ducal du 23 janvier 2014.

En premier lieu, il faut préciser que le signal C, 2 en tant que tel s'adresse exclusivement aux conducteurs de véhicules n'ayant pas de destination directe sur le tronçon réglementé, alors que les riverains et fournisseurs peuvent y accéder à tout moment. La réglementation citée fut introduite en 2007 pour indiquer aux usagers de la route qu'en conditions météorologiques extrêmes durant la période hivernale, ces routes ne sont pas traitées prioritairement afin que l'APC puisse se concentrer sur le réseau primaire et les routes de liaison principales et traiter les routes précitées en dernier lieu. Ce cas de figure est envisageable dans les cas de pénurie de sel et d'engagement prolongé des équipes du service hivernal qui doivent se conformer à la législation du travail en vigueur et ceci surtout en cas de chutes de neige abondantes.

La première réglementation introduite en 2007, appliquée initialement sur certains tronçons de route en fonction de leur déclivité et de leur sinuosité, a été adaptée à plusieurs reprises, à savoir en 2012, 2013, 2014, 2015 et en 2016. Cette réglementation a été mise en pratique par le positionnement d'une barrière métallique supportant le signal d'interdiction. Ce n'est qu'en 2018 que la barrière métallique, installée déjà depuis plusieurs années, a été remplacée par un poteau à plusieurs endroits. Ceci a été effectué dans un souci d'optimisation des services de l'APC afin d'éviter de faire sortir le personnel pour placer des barrières quand on en a besoin pour déblayer.

Ainsi, il n'est pas envisagé de réglementer à l'avenir le salage de tous les chemins repris par voie de règlement ministériel. En outre, il n'y a pas de lien entre la réglementation et un manque de personnel auprès de l'APC.

Lors de la réglementation de la circulation en 2014, le centre d'intervention en bordure du chemin repris CR226 n'était pas encore opérationnel. Une analyse de l'accès à ce centre sera effectuée et la réglementation sera adaptée si nécessaire.