

Mobilisation générale!

BERTRANGE La neige est attendue de pied ferme. Passage en revue des troupes et des moyens avec le ministre des Infrastructures, Claude Wiseler.

L'administration des Ponts et Chaussées, la police et la sécurité routière ont dévoilé, hier matin, toute la logistique élaborée en commun pour affronter au mieux les rigueurs hivernales.

*De notre journaliste
Jacques Paturet*

Ainsi que l'explique le directeur des Ponts et Chaussées, Georges Molitor, il s'agissait de tirer les leçons de l'hiver dernier. Celui-ci s'est abattu brutalement fin novembre et a été d'emblée très rigoureux. Par ailleurs, dans la mesure où une alimentation continue en sel était prévue, les Ponts et Chaussées n'avaient pas rempli complètement leurs silos. Et la situation s'est corsée quand il y a eu épuisement des stocks chez les fournisseurs suite à d'abondantes chutes de neige. Les livraisons ont été définitivement suspendues suite au blocage d'un bateau sur le Rhin.

Le service hivernal des Ponts et Chaussées a travaillé dans des conditions réduites. La deuxième ou troisième voie de circulation n'a pas été salée et le raclage mécanique a été renforcé. Les poids lourds de plus de 7,5 tonnes n'ont plus été autorisés à rouler sur les autoroutes

ainsi que sur certaines parties de la voirie normale.

Ce genre de scénario ne devrait plus se produire cette année. Le planning hivernal a commencé dès le mois de février avec la préparation du dossier de soumission «sel». La mise en adjudication a été suivie par des premières livraisons. Elles viennent tout juste de s'achever et le stockage a atteint sa capacité limite de 19 210 tonnes. Par mesure de précaution, on y a ajouté une réserve dite stratégique et faisant 10 000 tonnes.

Toujours selon le planning, de mai à juillet, les mécaniciens de l'atelier central ont contrôlé les épanduses et les lames de déneigement. Toutes ces pièces ont été remontées le mois dernier en vue de la période du service hivernal qui commence selon un calendrier allant arbitrairement du 1^{er} novembre au 31 mars 2012.

Le temps sera alors venu de faire à nouveau les comptes.

L'hiver précédent a encore été marqué par des lacunes en matière de communication. Parce qu'il a été consulté au même moment par trop d'utilisateurs, le site du CITA (Centre d'information sur le trafic auto-

routier, www.cita.lu) a littéralement explosé si bien que désormais sa capacité a été multipliée par deux. Suite à une défaillance du réseau GSM, les équipes qui communiquaient avec un téléphone portable se sont trouvées privées de moyen de communication. Moralité, la radio que l'on jugeait dépassée et que l'on avait abandonnée équipe à nouveau les véhicules.

La coordination avec les pays voisins a fait l'objet d'un protocole d'accord «portant organisation de la gestion des crises routières transfrontalières liées aux intempéries». Ce protocole a été négocié entre la France, la Belgique et le Grand-Duché. Il a été ratifié à Namur, pas plus tard que le 30 septembre dernier, par le ministre des Infrastructures Claude Wiseler et Jean-Marie Halsdorf, ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

Reste encore un point à élucider, celui du radio-guidage. En journée, toutes les stations peuvent diffuser l'information mais en soirée et plus avancé dans la nuit, moins de monde se trouve derrière le micro pour faire passer le message aux automobilistes englués dans un bouchon.

L'essentiel est de sortir bien chaussé

«En hiver, pneus hiver» : tel est le slogan d'une campagne dont le coup d'envoi a également été donné hier. Elle va se poursuivre jusqu'au 1^{er} novembre.

Le règlement relatif à l'obligation d'équiper son véhicule de pneus d'hiver est pour l'instant soumis à l'attention du Conseil d'État. Mais il ne fait pas de doute qu'elle sera en vigueur bien avant l'arrivée de l'hiver 2012.

Cantonniers et policiers sont sur la même longueur d'onde. Les automobilistes qui se retrouvent en difficulté ont souvent un dénominateur commun. Ils ont emprunté une route qui avait été barrée et/ou sont au volant d'une voiture mal équipée et sont parfois à l'origine d'embouteillages qui peuvent prendre des proportions inatten-

dues.

La Sécurité routière, par la voix de son président, Paul Hammelmann, rappelle quelques conseils de base qui s'imposent d'eux-mêmes : garder une vitesse modérée, s'assurer que les feux et les vitres sont propres, remplacer les essuie-glaces et, lorsque c'est possible, avoir recours aux transports publics. Du côté des Ponts et Chaussées, Paul Mangen, chef de service exploitation des autoroutes (147 km de longueur), tient à rappeler une disposition du code de la route qui veut que lorsque les chasse-neige font leur travail, les conducteurs doivent mé-

nager un couloir médian pour faciliter le déplacement du matériel de déneigement. Celui-ci se compose de camions à deux ou trois essieux, dotés d'une forte motorisation allant de 240 à 400 chevaux. Ils sont équipés, à l'avant, d'une lame dont la largeur varie entre 3,5 et 5 m. Certains véhicules possèdent un aileron latéral pour le raclage de la bande d'arrêt d'urgence. Les épanduses ont un volume qui va de 5 à 8 m³. À chaque tournée, elles emportent entre 6 et 10 tonnes de sel et de 1500 à 2500 litres de saumure. En période hivernale, une centaine d'engins (destinés au ra-