



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7275

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Date de dépôt : 11-04-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 25-07-2018

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
30-08-2019	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
11-04-2018	Déposé	7275/00	<u>5</u>
12-06-2018	1) Avis de la Chambre de Commerce (30.5.2018) 2) Avis de la Chambre des Métiers (29.5.2018)	7275/01	<u>14</u>
25-07-2018	Avis du Conseil d'État (24.7.2018)	7275/02	<u>17</u>
27-06-2019	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7275/03	<u>20</u>
10-07-2019	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°33 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7275	<u>27</u>
17-07-2019	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-07-2019) Evacué par dispense du second vote (17-07-2019)	7275/04	<u>29</u>
27-06-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (17) de la reunion du 27 juin 2019	17	<u>32</u>
20-06-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (16) de la reunion du 20 juin 2019	16	<u>37</u>
18-09-2019	Publié au Mémorial A n°610 en page 1	7275	<u>50</u>

Résumé

N° 7275

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

Projet de loi

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Les modifications principales introduites par le présent projet de loi concernent la définition de « véhicule abandonné » et les dispositions réglant la mise en fourrière par les forces de l'ordre de véhicules considérés abandonnés. Le projet de loi prévoit de raccourcir certains délais au-delà desquels un véhicule immobilisé sur la voie publique peut être considéré par les forces de l'ordre comme ayant été abandonné et par la suite être enlevé, respectivement mis en fourrière. Sur la voie publique en général, le délai d'un mois est laissé inchangé. Sur la grande voirie et sur les routes nationales en dehors des agglomérations, le délai est réduit de 8 jours à 24 heures. Au sein de l'enceinte d'un centre de contrôle technique, le délai prévu par le projet de loi est de 8 jours.

Par ailleurs, le projet de loi introduit des dispositions selon lesquelles, dans le cas où un véhicule immobilisé sur la grande voirie ou sur une route nationale en dehors des agglomérations affecte la sécurité routière ou la fluidité du trafic de façon sensible, à condition que le propriétaire du véhicule n'a pas pu être contacté ou n'a pas donné suite à l'ordre de la Police grand-ducale de le déplacer, ce véhicule est considéré comme abandonné par les forces de l'ordre dès le moment où il a été immobilisé.

Le projet de loi introduit des dispositions similaires pour les véhicules immobilisés à la suite d'un cas de force majeure. Par conséquent, les véhicules en question peuvent être mis en fourrière plus rapidement afin de réduire leur impact sur le trafic et le risque afférent pour la sécurité routière. Il est à noter que le détenteur ou le propriétaire d'un véhicule dont la Police grand-ducale a ordonné le déplacement dispose d'un délai raisonnable pour ce faire, sachant que ce délai n'est pas précisé par la loi.

7275/00

N° 7275

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955
concernant la réglementation de la circulation
sur toutes les voies publiques**

* * *

*(Dépôt: le 11.4.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (23.3.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaire des articles	3
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	4
6) Texte coordonné.....	7

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Palais de Luxembourg, le 23 mars 2018

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. L'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

- « Font partie de la voirie de l'Etat :
- les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, appelées encore grande voirie ;
 - les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale ;
 - les itinéraires cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, appelés encore itinéraires cyclables nationaux. »

2. Au paragraphe 2., l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

- « Ces règlements grand-ducaux ont pour objet en particulier de régler la circulation des véhicules sur rail qui empruntent la voie publique et en général d'édicter les prescriptions concernant la circulation :
- sur la grande voirie de l'Etat ;
 - sur la voirie normale de l'Etat et les itinéraires cyclables nationaux, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3. ;
 - sur la voirie communale lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'Etat et qu'ils sont édictés dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains et que cet intérêt n'est pas confiné au territoire d'une seule commune. »

3. Au paragraphe 3., l'alinéa 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« 3. Dans les limites et selon les distinctions faites au présent article, les autorités communales peuvent réglementer ou interdire en tout ou en partie, temporairement ou de façon permanente la circulation sur les voies publiques du territoire de la commune pour autant que ces règlements communaux concernent la circulation sur la voirie communale ainsi que sur la voirie normale de l'Etat et les itinéraires cyclables nationaux situés à l'intérieur des agglomérations. »

Art. 2. A l'article 10 de la loi du 14 février 1955 précitée, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parké pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique et que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, le délai est ramené à 24 heures. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Le délai est de 8 jours, lorsque le véhicule est immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.

Pour les véhicules parkés dans un parc payant destiné au parcage à longue durée, le délai d'un mois ne commence que le jour de l'échéance de la durée maximale de parcage autorisée. »

Art. 3. A l'article 17 de la loi du 14 février 1955 précitée, paragraphe 2., il est inséré un nouvel alinéa 2 avec le texte suivant :

« Dans le cas d'un véhicule immobilisé à la suite d'un cas de force majeure sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, les membres de la Police grand-ducale peuvent mettre en fourrière le véhicule, lorsque celui-ci est immobilisé pendant une durée de plus de 24 heures au même endroit de la voie publique. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Considérations générales

L'objet du présent projet de loi est l'adaptation de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

La loi est modifiée dans le contexte de dispositions concernant le réseau national d'itinéraires cyclables et l'immobilisation de véhicules sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs ainsi que les routes nationales et l'enlèvement de ces véhicules.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er} : (modification de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955, paragraphe 1^{er})

1. Au premier tiret, le terme « routes pour véhicules automoteurs » remplace le terme « voies réservées à la circulation automobile », afin d'aligner la terminologie sur celle de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Deuxième tiret : La terminologie concernant les itinéraires cyclables est adaptée à celle de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.

2. (paragraphe 2) Au deuxième tiret, le renvoi est rectifié : il s'agit en effet du paragraphe 3. (compétences des communes en matière de réglementation) et non de l'alinéa 3 du paragraphe 2.

Par ailleurs, le texte du projet ajoute les itinéraires cyclables du réseau national définis par la loi susmentionnée du 28 avril 2015 et qui font partie de la voirie de l'Etat conformément au paragraphe 1^{er}. Il est donc normal de les citer au paragraphe 2 comme pouvant faire l'objet d'un règlement grand-ducal, au même titre que la grande voirie et la voirie normale de l'Etat.

L'ajout des itinéraires cyclables clarifie les compétences de réglementation des communes sur ces parties de la voie publique.

Ad article 2 : (modification de l'article 10)

Pour des raisons de sécurité routière propres aux routes fréquentées et empruntées en particulier par le trafic lourd (grande voirie et routes nationales), le délai au-delà duquel un véhicule immobilisé est considéré comme abandonné est réduit de 8 jours à 24 heures. Par ailleurs, lorsque les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, et peut donc être mis en fourrière suivant les conditions précisées.

Cette mesure vise tous les véhicules, mais en particulier les poids lourds. L'immobilisation d'un tel véhicule sur une autoroute ou une route nationale, même sur une bande d'arrêt d'urgence, est susceptible d'entraîner des conséquences négatives sur la sécurité routière et la fluidité du trafic. Il importe donc d'introduire la possibilité de l'enlèvement du véhicule dans les meilleurs délais.

Le renvoi de l'article 10, alinéa 1^{er}, à l'article 9 de la loi détermine les sanctions applicables.

Ad article 3 : (modification de l'article 17)

Pour des raisons de sécurité routière propres aux routes susmentionnées, le délai au-delà duquel un véhicule immobilisé en cas de force majeure peut être mis en fourrière est fixé à 24 heures. Par ailleurs, lorsque les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation suivant les conditions précisées.

En effet, avec l'augmentation du trafic, en particulier sur le réseau autoroutier, même des interventions minimales causent des bouchons et provoquent des problèmes qui peuvent sensiblement affecter la fluidité du trafic.

La deuxième phrase (« *Toutefois, lorsque le véhicule...* ») vise le cas de figure où le propriétaire ou le détenteur a eu de la part d'un membre de la Police grand-ducale l'ordre de déplacer le véhicule. Du fait que l'intervalle endéans lequel le conducteur doit déplacer son véhicule n'est pas précisé, il faut conclure que celui-ci dispose d'un délai raisonnable (notamment en regard de la situation du trafic) pour le déplacer. A titre d'exemple, un poids-lourd qui tombe en panne à 14.00 heures un jour ouvrable doit être dégagé au plus tard avant le début estimé des heures de pointe vers 16.00 heures. Or, à part le cas de panne sèche, le fait de tomber en panne ne constitue pas en soi une infraction. Ces véhicules sont donc en droit de s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence vu qu'il s'agit ici d'un cas de force majeure. Or, dans beaucoup de cas, les firmes ou transporteurs ont conclu des contrats avec des sociétés de dépannage qui opèrent très souvent à partir de l'étranger. Par conséquent, ces dépanneurs tardent à arriver sur les lieux, alors qu'en même temps la situation routière reste bloquée, sans que la Police puisse intervenir. Il ne reste qu'à sécuriser et baliser les lieux et dans le pire des cas à fermer une partie de la voie ce qui provoque, en particulier aux heures de pointe, des bouchons énormes, avec dans certains cas des répercussions sur pratiquement tout le réseau autoroutier.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Auteur(s) :	Pierre BASTENDORFF, rédacteur
Téléphone :	247-84487
Courriel :	pierre.bastendorff@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Adapter la loi en matière d'itinéraires cyclables nationaux, d'abandon de véhicule sur la grande voirie et de mise en fourrière d'un véhicule suite à une immobilisation sur la grande voirie.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Date :	

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :
- Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
– des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?

1 N.a. : non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
- b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- Si oui, expliquez pourquoi :
- les nouvelles dispositions s'appliquent sans distinction de sexe
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

TEXTE COORDONNE

Art. 1^{er}. L'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Font partie de la voirie de l'Etat :

- les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, appelées encore grande voirie ;
- les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale ;
- les itinéraires cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, appelés encore itinéraires cyclables nationaux. »

2. Au paragraphe 2., l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Ces règlements grand-ducaux ont pour objet en particulier de régler la circulation des véhicules sur rail qui empruntent la voie publique et en général d'édicter les prescriptions concernant la circulation :

- sur la grande voirie de l'Etat ;
- sur la voirie normale de l'Etat et les itinéraires cyclables nationaux, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3. ;
- sur la voirie communale lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'Etat et qu'ils sont édictés dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains et que cet intérêt n'est pas confiné au territoire d'une seule commune. »

3. Au paragraphe 3., l'alinéa 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« 3. Dans les limites et selon les distinctions faites au présent article, les autorités communales peuvent réglementer ou interdire en tout ou en partie, temporairement ou de façon permanente la circulation sur les voies publiques du territoire de la commune pour autant que ces règlements communaux concernent la circulation sur la voirie communale ainsi que sur la voirie normale de l'Etat et les itinéraires cyclables nationaux situés à l'intérieur des agglomérations. »

Art. 2. A l'article 10 de la loi du 14 février 1955 précitée, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parké pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique et que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, le délai est ramené à 24 heures. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Le délai est de 8 jours, lorsque le véhicule est immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.

Pour les véhicules parkés dans un parc payant destiné au parcage à longue durée, le délai d'un mois ne commence que le jour de l'échéance de la durée maximale de parcage autorisée. »

Art. 3. A l'article 17 de la loi du 14 février 1955 précitée, paragraphe 2., il est inséré un nouvel alinéa 2 avec le texte suivant :

« Dans le cas d'un véhicule immobilisé à la suite d'un cas de force majeure sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, les membres de la Police grand-ducale peuvent mettre en fourrière le véhicule, lorsque celui-ci est immobilisé pendant une durée de plus de 24 heures au même endroit de la voie publique. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

7275/01

N° 7275¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955
concernant la réglementation de la circulation
sur toutes les voies publiques**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Avis de la Chambre de Commerce (30.5.2018).....	1
2) Avis de la Chambre des Métiers (29.5.2018).....	2

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(30.5.2018)

Le projet de loi sous avis a pour objet de compléter la réglementation actuelle en matière de circulation sur les voies publiques en étendant la notion de voies publiques aux itinéraires cyclables nationaux et en modifiant les dispositions applicables en matière d'immobilisation des véhicules sur la voie publique.

Le projet d'article 3 a pour objectif de limiter les situations d'immobilisation de véhicules en panne sur la voie publique. Dans leur commentaire du texte, les auteurs visent spécifiquement les délais d'attente des moyens de dépannage venant de l'étranger qui contribueraient à réduire la fluidité du trafic : « *dans beaucoup de cas, les firmes ou transporteurs ont conclu des contrats avec des sociétés de dépannage qui opèrent très souvent à partir de l'étranger. Par conséquent, ces dépanneurs tardent à arriver sur les lieux [...]* »¹.

Tout d'abord, la Chambre de Commerce s'étonne de cette explication et s'interroge quant à la conformité d'une telle disposition au regard du principe de liberté de circulation des marchandises et des services au sein de l'Union européenne.

Elle constate ensuite que la formulation de la dernière phrase du projet d'article 3 vise les situations où « *lorsque le véhicule [...] immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de la déplacer* ».

Dans l'hypothèse envisagée par les auteurs où un transporteur routier en panne attend une dépanneuse, les conditions précitées ne sont pas remplies et la mise en fourrière de son véhicule ne devrait dès lors pas pouvoir être effectuée sur base de cette disposition.

Quant aux autres dispositions du Projet, la Chambre de Commerce s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du Projet.

*

¹ Commentaire *ad article 3*, dernier paragraphe

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis sous réserve de la prise en considération de ses commentaires.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(29.5.2018)

Par sa lettre du 6 mars 2018, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet précise que les itinéraires cyclables nationaux font partie de la voirie de l'Etat et que la réglementation de la circulation peut donc faire l'objet d'un règlement grand-ducal.

Il vise principalement à réduire le délai à partir duquel un véhicule parké, stationné ou immobilisé suite à un cas de force majeure sur la grande voirie ou les routes nationales est à considérer comme abandonné, et ce de 8 jours à 24 heures ; avec la possibilité d'une mise en fourrière à la clé.

La mise en fourrière pourra être ordonnée avant l'écoulement des 24 heures pour un véhicule immobilisé suite à un cas de force majeure, qui affecterait sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, à condition cependant que son propriétaire ou détenteur n'ait pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'ait pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

*

La Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 29 mai 2018

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

7275/02

N° 7275²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955
concernant la réglementation de la circulation
sur toutes les voies publiques**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(24.7.2018)

Par dépêche du 22 mars 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, ainsi que du texte coordonné de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques que le projet sous avis tend à modifier. Le Conseil d'État constate que dans le texte coordonné ajouté au dossier lui soumis, les auteurs recopient la loi en projet au lieu de transmettre un texte coordonné de la loi précitée du 14 février 1955 reprenant les modifications en projet. Le Conseil d'État rappelle la circulaire du ministre aux Relations avec le Parlement du 28 janvier 2016 aux termes de laquelle le Conseil d'État entend se voir transmettre à l'avenir « des textes coordonnés dans lesquels les modifications seront indiquées en caractères gras et les passages de texte en vigueur à modifier ou à supprimer resteront visibles tout en étant barrés »¹.

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'État par dépêche du 8 juin 2018.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis modifie des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ayant trait au réseau national d'itinéraires cyclables et l'immobilisation de véhicules sur les autoroutes et les routes pour véhicules automobiles ainsi que les routes nationales et l'enlèvement de ces véhicules.

*

¹ Circulaire TP – 109/sp du 28 janvier 2016 du ministre aux Relations avec le Parlement : « 2. Forme de transmission au Conseil d'État de textes coordonnés de lois ou de règlements grand-ducaux modificatifs », p. 2.

EXAMEN DES ARTICLES*Articles 1^{er} à 3*

Sans observation.

Article 4

Le Conseil d'État rappelle qu'aux projets de loi, il est fait abstraction de la formule de promulgation, laquelle est seulement ajoutée au même moment que le préambule et la suscription, c'est-à-dire juste avant la soumission à la signature du Grand-Duc. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Observations générales*

Lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre le point suivant le numéro de paragraphe, pour lire à titre d'exemple « paragraphe 2 » et non pas « paragraphe 2. ».

L'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter à cet acte, même s'il a déjà été cité à l'intitulé. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cet acte se limiteront à indiquer « de la même loi », en lieu et place de la citation de l'intitulé.

Article 1^{er}

Il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul article, en reprenant chaque modification sous un numéro « 1^o », « 2^o », « 3^o »,...

En outre, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Partant, les tirets sont à remplacer par une numérotation « 1^o », « 2^o », « 3^o »,...

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 17 votants, le 24 juillet 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

7275/03

N° 7275³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955
concernant la réglementation de la circulation
sur toutes les voies publiques**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(27.6.2019)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. François BENOY, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargi a été déposé à la Chambre des Députés le 11 mars 2018 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche d'évaluation d'impact et d'un texte coordonné.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 24 juillet 2018.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 20 juin 2019, désigné Monsieur Carlo Back rapporteur du projet de loi. Elle a encore examiné lors de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

La Commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 27 juin 2019.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi a comme objet la modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

En premier lieu, le projet de loi adapte la terminologie et rectifie quelques points de ladite loi afin de mettre à jour certains points liés à la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux. Le projet de loi introduit notamment dans la loi modifiée du 14 février 1955 le terme d'« itinéraires cyclables nationaux ».

Deuxièmement, les modifications principales introduites par le présent projet de loi concernent la définition de « véhicule abandonné » et les dispositions réglant la mise en fourrière par les forces de l'ordre de véhicules considérés abandonnés. Le projet de loi prévoit de raccourcir certains délais au-delà desquels un véhicule immobilisé sur la voie publique peut être considéré par les forces de l'ordre comme ayant été abandonné et par la suite être enlevé, respectivement mis en fourrière. Sur la voie publique en général, le délai d'un mois est laissé inchangé. Sur la grande voirie et sur les routes natio-

nales en dehors des agglomérations, le délai est réduit de 8 jours à 24 heures. Au sein de l'enceinte d'un centre de contrôle technique, le délai prévu par le projet de loi est de 8 jours.

Par ailleurs, le projet de loi introduit des dispositions selon lesquelles, dans le cas où un véhicule immobilisé sur la grande voirie ou sur une route nationale en dehors des agglomérations affecte la sécurité routière ou la fluidité du trafic de façon sensible, à condition que le propriétaire du véhicule n'a pas pu être contacté ou n'a pas donné suite à l'ordre de la Police grand-ducale de le déplacer, ce véhicule est considéré comme abandonné par les forces de l'ordre dès le moment où il a été immobilisé.

Le projet de loi introduit des dispositions similaires pour les véhicules immobilisés à la suite d'un cas de force majeure. Par conséquent, les véhicules en question peuvent être mis en fourrière plus rapidement afin de réduire leur impact sur le trafic et le risque afférent pour la sécurité routière. Il est à noter que le détenteur ou le propriétaire d'un véhicule dont la Police grand-ducale a ordonné le déplacement dispose d'un délai raisonnable pour ce faire, sachant que ce délai n'est pas précisé par la loi.

L'objectif de ces modifications est de réduire les effets néfastes sur la sécurité routière et la fluidité du trafic causés par l'immobilisation de véhicules, dont surtout les poids lourds, sur les routes les plus fréquentées. Plus particulièrement, il s'agit aussi de s'attaquer au problème qu'un grand nombre de poids lourds, respectivement d'entreprises de transports, ont recours à des sociétés de dépannage étrangères, ce qui allonge les temps d'attente lors de pannes et augmente donc le risque d'accident et l'impact sur la fluidité du trafic.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État ne fait pas d'observations particulières quant aux trois premiers articles du projet de loi sous avis.

Concernant l'article 4, le Conseil d'État rappelle que la formule de promulgation n'a pas sa place dans le texte du projet de loi, puisqu'elle est seulement ajoutée avant la soumission à la signature du Grand-Duc. L'article en question est donc à supprimer.

Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 30 mai 2018, la Chambre de Commerce s'interroge sur la conformité de l'article 3 par rapport au principe de liberté de circulation des marchandises et des services au sein de l'Union européenne.

Par ailleurs, elle s'étonne du commentaire de l'article 3, dans lequel sont évoqués les délais d'attente des moyens de dépannage venant de l'étranger, puisque, selon la chambre professionnelle, ledit article ne s'appliquerait pas au cas énoncé dans le commentaire de l'article.

Par conséquent, la Chambre de Commerce approuve le projet de loi sous condition de la prise en compte de ses commentaires.

Avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 29 mai 2018, la Chambre des Métiers ne formule pas d'observation particulière quant au projet de loi.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er} (modification de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955, paragraphe 1^{er})

Au numéro 1^{er}, les termes « routes pour véhicules automoteurs » remplacent les termes « voies réservées à la circulation automobile », afin d'aligner la terminologie sur celle de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Au numéro 2, la terminologie concernant les itinéraires cyclables est adaptée à celle de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.

Au numéro 2, paragraphe 2^o, le renvoi est rectifié.

Par ailleurs, le texte du projet ajoute les itinéraires cyclables du réseau national définis par la loi susmentionnée du 28 avril 2015 et qui font partie de la voirie de l'État conformément au paragraphe 1^{er}. Il est donc normal de les citer au paragraphe 2 comme pouvant faire l'objet d'un règlement grand-ducal, au même titre que la grande voirie et la voirie normale de l'État.

L'ajout des itinéraires cyclables clarifie les compétences de réglementation des communes sur ces parties de la voie publique.

Le texte de cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Article 2 (modification de l'article 10)

Pour des raisons de sécurité routière propres aux routes fréquentées et empruntées en particulier par le trafic lourd (grande voirie et routes nationales), le délai au-delà duquel un véhicule immobilisé est considéré comme abandonné est réduit de 8 jours à 24 heures. Par ailleurs, lorsque les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, et peut donc être mis en fourrière suivant les conditions précisées.

Cette mesure vise tous les véhicules, mais en particulier les poids lourds. L'immobilisation d'un tel véhicule sur une autoroute ou une route nationale, même sur une bande d'arrêt d'urgence, est susceptible d'entraîner des conséquences négatives sur la sécurité routière et la fluidité du trafic. Il importe donc d'introduire la possibilité de l'enlèvement du véhicule dans les meilleurs délais.

Le renvoi de l'article 10, alinéa 1^{er}, à l'article 9 de la loi détermine les sanctions applicables.

Le texte de l'article 2 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Article 3 (modification de l'article 17)

Pour des raisons de sécurité routière propres aux routes susmentionnées, le délai au-delà duquel un véhicule immobilisé en cas de force majeure peut être mis en fourrière est fixé à 24 heures. Par ailleurs, lorsque les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation suivant les conditions précisées.

En effet, avec l'augmentation du trafic, en particulier sur le réseau autoroutier, même des interventions minimales causent des bouchons et provoquent des problèmes qui peuvent sensiblement affecter la fluidité du trafic.

La deuxième phrase (« Toutefois, lorsque le véhicule... ») vise le cas de figure où le propriétaire ou le détenteur a reçu de la part d'un membre de la Police grand-ducale l'ordre de déplacer le véhicule. Du fait que l'intervalle endéans lequel le conducteur doit déplacer son véhicule n'est pas précisé, il faut conclure que celui-ci dispose d'un délai raisonnable (notamment en regard de la situation du trafic) pour le déplacer.

Le texte de cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Article 4

L'article 4 du projet de loi prévoit que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Conseil d'État rappelle dans ce contexte qu'aux projets de loi, il est fait abstraction de la formule de promulgation, laquelle est seulement ajoutée au même moment que le préambule et la suscription, c'est-à-dire juste avant la soumission à la signature du Grand-Duc. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

La commission a décidé de suivre la proposition du Conseil d'État et de supprimer l'article en question.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans ses observations générales que lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre le point suivant le numéro de paragraphe, pour lire à titre d'exemple « paragraphe 2 » et non pas « paragraphe 2. ».

L'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter à cet acte, même s'il a déjà été cité à l'intitulé. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cet acte se limiteront à indiquer « de la même loi », en lieu et place de la citation de l'intitulé.

Pour ce qui est de l'article 1^{er}, le Conseil d'État estime qu'il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul article, en reprenant chaque modification sous un numéro « 1^o », « 2^o », « 3^o », ...

En outre, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Partant, les tirets sont à remplacer par une numérotation « 1^o », « 2^o », « 3^o », ...

La commission a fait droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous examen dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1^{er}. L'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :

1^o Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

- « Font partie de la voirie de l'Etat :
- les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, appelées encore grande voirie ;
 - les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale ;
 - les itinéraires cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, appelés encore itinéraires cyclables nationaux. »

2^o Au paragraphe 2, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

- « Ces règlements grand-ducaux ont pour objet en particulier de régler la circulation des véhicules sur rail qui empruntent la voie publique et en général d'édicter les prescriptions concernant la circulation :
- sur la grande voirie de l'Etat ;
 - sur la voirie normale de l'Etat et les itinéraires cyclables nationaux, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3. ;

- sur la voirie communale lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'Etat et qu'ils sont édictés dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains et que cet intérêt n'est pas confiné au territoire d'une seule commune. »

3° Au paragraphe 3, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« 3. Dans les limites et selon les distinctions faites au présent article, les autorités communales peuvent réglementer ou interdire en tout ou en partie, temporairement ou de façon permanente la circulation sur les voies publiques du territoire de la commune pour autant que ces règlements communaux concernent la circulation sur la voirie communale ainsi que sur la voirie normale de l'Etat et les itinéraires cyclables nationaux situés à l'intérieur des agglomérations. »

Art. 2. A l'article 10 de la même loi, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parké pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique et que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, le délai est ramené à 24 heures. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Le délai est de 8 jours, lorsque le véhicule est immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.

Pour les véhicules parkés dans un parc payant destiné au parcage à longue durée, le délai d'un mois ne commence que le jour de l'échéance de la durée maximale de parcage autorisée. »

Art. 3. A l'article 17 de la même loi, paragraphe 2, il est inséré un nouvel alinéa 2 avec le texte suivant :

« Dans le cas d'un véhicule immobilisé à la suite d'un cas de force majeure sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, les membres de la Police grand-ducale peuvent mettre en fourrière le véhicule, lorsque celui-ci est immobilisé pendant une durée de plus de 24 heures au même endroit de la voie publique. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

Luxembourg, le 27 juin 2019

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7275

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 10/07/2019 20:21:05	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 8	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7275 Régl. de la circulation	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7275	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	0	47
Procuration:	13	0	0	13
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt Nancy	Oui	(Mme Hetto-Gaasch Françoise)
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	(M. Schank Marco)
M. Lies Marc	Oui	(M. Spautz Marc)	M. Mischo Georges	Oui	(Mme Modert Octavie)
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui	(Mme Adehm Diane)	M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui	(M. Galles Paul)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui	(Mme Hansen Martine)			

LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Burton Tess	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		M. Colabianchi Frank	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Graas Gusty)

déi gréng					
M. Back Carlo	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
M. Traversini Roberto	Oui				

déi Lénk					
M. Baum Marc	Oui	(M. Wagner David)	M. Wagner David	Oui	

groupe technique					
M. Clement Sven-Piraten	Oui	(M. Goergen Marc-Piraten)	M. Engelen Jeff-ADR	Oui	
M. Gibéryen Gast-ADR	Oui	(M. Kartheiser Fernand-ADR)	M. Goergen Marc-Piraten	Oui	
M. Kartheiser Fernand-ADR	Oui		M. Reding Roy-ADR	Oui	(M. Engelen Jeff-ADR)

Le Président:



Le Secrétaire général:

7275 - Dossier consolidé : 28

7275/04

N° 7275⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955
concernant la réglementation de la circulation
sur toutes les voies publiques**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(12.7.2019)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 10 juillet 2019 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955
concernant la réglementation de la circulation
sur toutes les voies publiques**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 juillet 2019 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 24 juillet 2018 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 18 votants, le 12 juillet 2019.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente du Conseil d'État,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 27 juin 2019

Ordre du jour :

1. 7275 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7420 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de lettre d'amendement
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies

M. Gusty Graas remplaçant M. Max Hahn

Mme Félicie Weycker, M. Claude Paquet, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7275 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la**

réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Suite à une brève présentation du projet de rapport, M. Marc Goergen (Piraten) annonce que sa sensibilité politique va s'abstenir au vote du rapport parce qu'elle estime que le projet de loi reste trop vague, notamment en ce qui concerne le cas où les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic. Selon le texte il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation et peut donc être mis en fourrière suivant les conditions énumérées. Dans ce contexte l'orateur se pose les questions suivantes : Que faut-il comprendre exactement par « affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic » ? Dans quelle mesure et à quel degré la responsabilité de l'agent de police est engagée au cas où il s'avérait après coup que ce dernier aurait commis une erreur d'appréciation ? L'orateur est d'avis que, au vu de la teneur actuelle du texte, l'agent de police se trouve exposé à un risque trop élevé.

Madame la représentante du Ministère explique qu'il est pratiquement impossible d'établir une liste exhaustive des cas de figure voire de toutes les situations qui pourraient se présenter. Il est préférable d'accorder un certain pouvoir d'appréciation aux agents ou, en d'autres termes, une marge de manœuvre au pouvoir discrétionnaire des autorités de police.

Plusieurs membres de la commission estiment également que la notion « sensiblement » permet d'assurer une certaine flexibilité voire une marge de manœuvre aux agents de la police.

À une question afférente du Président-Rapporteur, Monsieur Marc Goergen (Piraten) répond que sa sensibilité politique n'a pas élaboré de proposition de texte concrète.

Monsieur le Président-Rapporteur estime que le directeur de la police pourrait, le cas échéant, se mettre en contact avec Monsieur le Ministre afin de discuter des problèmes d'ordre pratique qui pourraient se poser, notamment en ce qui concerne l'appréciation de la notion « sensiblement ».

Le rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents moins l'abstention de Monsieur Marc Goergen (Piraten).

2. 7420 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg**

Suite à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 7 mai 2019 dans sa réunion du 20 juin 2019, la commission, tout en ayant décidé de reprendre toutes les propositions de texte du Conseil d'État, se voit néanmoins amenée à adopter plusieurs amendements afin de pouvoir donner suite à l'intégralité des observations émises par la Haute Corporation :

Article 3

Dans son avis, le Conseil d'État note que la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest précise en son article 6,

paragraphe 1^{er}, lettre a), que le conseil d'administration est non seulement compétent pour prendre une décision relative à l'engagement du directeur, mais également pour prendre une décision relative à son licenciement. Cette précision figure d'ailleurs également dans la décision du Gouvernement en conseil du 10 février 2017 déterminant des lignes directrices pour la création d'établissements publics ainsi que dans d'autres lois portant création d'établissements publics. Par conséquent, il est recommandé de compléter la disposition sur ce point.

La commission décide de suivre la proposition du Conseil d'État de compléter le nouveau tiret par : « et le licenciement ».

La commission propose de modifier par conséquent par voie d'amendement l'article 3 du projet de loi comme suit :

« Art.3. Au paragraphe (1) de l'article 39, un nouveau tiret est ajouté sous a) avec le texte suivant :
« – l'engagement **et le licenciement** d'un directeur, » ».

Article 4

Le Conseil d'État note que la disposition sous examen est rédigée de façon à ajouter un alinéa à part à la future loi. Il y est par ailleurs précisé que le directeur assiste avec voix consultative aux délibérations du conseil d'administration. La Haute Corporation estime que cette disposition n'a pas sa place dans un article qui énumère les attributions du conseil d'administration. Enfin, le Conseil d'État en est à se demander si le texte sous revue, en ce qu'il charge le conseil d'administration de définir les attributions du directeur, est compatible avec le nouveau libellé qui sera donné, à travers l'article 6 du projet de loi, à l'article 40 de la loi précitée du 7 août 1961. D'après les termes de cette dernière disposition, ce sera en fait la loi qui définira le périmètre des attributions du nouveau directeur en prévoyant qu'il gère le Fonds et qu'il est chargé de sa gestion journalière. Par conséquent, la Haute Corporation estime que l'ensemble du texte est dès lors à revoir.

La commission parlementaire, tout en constatant que le texte est repris littéralement du Fonds Belval, décide de tenir compte de la remarque du Conseil d'État et décide de supprimer l'article 4 au vu de la proposition de texte faite par le Conseil d'État à l'article 6 du présent projet de loi.

Par conséquent, la commission propose de supprimer l'article 4 du projet de loi :

~~« Art. 4. Au paragraphe (1) de l'article 39, un nouveau tiret est ajouté sous b) avec le texte suivant :
« – le conseil d'administration définit les attributions du directeur. Ce dernier assiste avec voix consultative aux délibérations du conseil d'administration. » »~~

Article 5

Afin de lever toute ambiguïté concernant la composition du Bureau et le nombre de ses membres, le Conseil d'État estime qu'il convient de préciser le texte sur ce point. Il n'est en effet pas clair si le président du conseil

d'administration doit être compté parmi les quatre membres du conseil d'administration désignés par le Gouvernement en conseil et visés à l'alinéa 2 ou s'il est désigné d'office à travers la loi et vient s'ajouter aux quatre membres mentionnés à l'alinéa 2, auquel cas le nombre total des membres du Bureau serait de cinq.

En ce qui concerne l'alinéa 3, il confirme le rôle prédominant du président du conseil d'administration dans la gouvernance du Fonds en lui réservant la présidence du Bureau.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de compléter l'article sous examen en prévoyant que le Bureau est composé de quatre membres du conseil d'administration, y compris le président du conseil d'administration, désignés par le Gouvernement en conseil.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 5 du projet de loi comme suit :

« **Art. 5.** Le paragraphe (4) de l'article 39 est remplacé par le texte suivant :
« (4) Il est institué un Bureau chargé d'organiser, de suivre et de contrôler les travaux, de proposer l'ordre du jour pour les réunions du conseil d'administration et d'accompagner la gestion journalière des travaux de l'Etablissement. Il peut être chargé par le conseil d'administration de toute autre mission, à charge de lui en rendre compte régulièrement.
Le Bureau est composé de quatre membres du conseil d'administration, **y compris le président du conseil d'administration**, désignés par le Gouvernement en Conseil.
Le Bureau est présidé par le Président du conseil d'administration et assisté par le directeur. » »

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 20 juin 2019

Ordre du jour :

1. 7360 Projet de loi modifiant la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport complémentaire
2. 7190 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017
- Rapporteur : M. Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7420 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7275 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi
Mme Josée Lorsché remplaçant M. Marc Hansen

Mme Félicie Weycker, M. Claude Paquet, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Frank Colabianchi, M. Marc Hansen, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7360 **Projet de loi modifiant la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval**

Monsieur le Président-Rapporteur rappelle que la commission a adopté son rapport relatif au projet de loi modifiant la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval au cours de sa réunion du 6 juin 2019.

Suite à l'adoption et à la publication du rapport concernant le projet de loi sous rubrique, il a été constaté qu'une erreur matérielle s'était glissée dans le texte coordonné tel qu'approuvé, à savoir que la proposition de texte du Conseil d'État, formulée dans son avis du 12 mars 2019 dans ses observations d'ordre légistique, a bel et bien été reprise, mais que la phrase introductive de l'article 1^{er} du texte gouvernemental ne s'est plus retrouvée dans le texte coordonné devant être soumis au vote de la Chambre des Députés. Dans un souci de cohérence et de clarté du texte et afin d'éviter toute équivoque, i.e. que la loi du 4 août 2014 se composerait dorénavant d'un seul article et que les autres articles seraient par la même occasion abrogés - ce qui n'est manifestement pas le cas -, Monsieur le Président-Rapporteur propose de redresser cette erreur dans le cadre du présent rapport complémentaire, envoyé aux membres de la commission par courrier électronique.

En effet, il est proposé de compléter l'article unique comme suit :

Article unique. L'article 1^{er} de la loi du 4 août 2014 relative à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de certains bâtiments de la Cité des Sciences à Belval est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à procéder à l'équipement meublant, scientifique, informatique et autre de la Maison du Savoir, de la Maison des Sciences humaines, de la Maison du Nombre, des Arts et des Étudiants et du Centre de Calcul, de la Maison de l'Innovation, de la Halle d'essais Ingénieurs, du Bâtiment Laboratoires et de la Maison du Livre à Belval pour les besoins de l'Université du Luxembourg, du Luxembourg Institute of

Science and Technology, du Luxembourg Institute of Socio-Economic Research, du Fonds national de la Recherche, de la Fondation RESTENA, de LUXINNOVATION GIE, du Centre de gestion pour la formation continue et professionnelle universitaire GIE, de la Luxembourg Income Study, asbl et du Centre de Formation Professionnelle Continue Dr Robert WIDONG, asbl. »

Le projet de rapport complémentaire est adopté à l'unanimité des membres présents.

2. 7190 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement du Traité sur un système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire (EUCARIS) et la déclaration conjointe, faits à Luxembourg le 8 juin 2017

Monsieur le Président-Rapporteur procède à une brève présentation du projet de rapport.

Il est encore précisé que pour l'échange de données relatifs aux permis de conduire dans les pays de l'Union européenne le système RESPER a été mis en place dans le cadre de la 3^e directive relative au permis de conduire (directive 2006/126). Le système EUCARIS étant déjà en place avec, entre autres, cette même fonctionnalité, la directive laisse le choix aux États membres quant au système à utiliser.

Pourquoi ne pas regrouper les deux systèmes ?

Les pays, dont le Luxembourg, ayant utilisé le système EUCARIS déjà bien avant la mise en place du système RESPER (système de la commission européenne), souhaitent continuer à utiliser le système EURACIS et ne pas l'abandonner pour le système RESPER. Ces derniers pays se connectent/ont accès au système RESPER par le biais du système EUCARIS. En effet, vu que ces pays disposent déjà d'un système qui fonctionne, ils ne voient ni l'utilité ni l'opportunité de mettre en place un nouveau système.

Par conséquent, les deux systèmes vont continuer à être utilisés parallèlement et un futur regroupement n'est pour le moment pas planifié.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

3. 7420 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg

Monsieur Carlo Back est désigné Rapporteur du projet de loi.

La commission se voit distribuer séance tenante un tableau juxtaposé regroupant le texte initial de la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg I, le texte du projet de loi déposé, l'avis du Conseil d'État ainsi que des propositions de modifications du texte du projet de loi.

L'objectif du présent projet de loi visant à modifier la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg est d'introduire une nouvelle gouvernance et une structure de gestion par l'introduction d'un poste de directeur à temps plein, à l'instar du Fonds Belval, au sein du Fonds Kirchberg.

En effet, jusqu'à présent, le Fonds Kirchberg a été géré essentiellement par son Président, ensemble avec un comité exécutif composé de trois membres du Conseil d'administration. Cependant, la charge de travail existante et la responsabilité y afférente ne permettent plus aux membres du Conseil d'administration d'exécuter la gestion journalière et courante du Fonds.

Par conséquent, l'engagement d'un directeur permettra de professionnaliser la structure du Fonds.

Dans ce même ordre d'idées, il est prévu d'élargir le nombre des membres du Conseil d'administration de sept à neuf afin de prévoir une plus large expertise au sein de cet organe.

Enfin, le nombre des membres du bureau est augmenté de trois à quatre personnes.

La commission procède ensuite à l'examen des articles du projet de loi :

Article 1^{er}

L'article sous revue a pour objet d'adapter le texte de l'article 36 de la loi précitée du 7 août 1961 en remplaçant les termes « ministre des travaux publics » par les termes « ministre ayant les travaux publics dans ses attributions ».

Le Conseil d'État note dans son avis du 7 mai 2019 que, concernant l'article 36, la désignation des compétences gouvernementales se fait suivant l'arrêté grand-ducal portant attribution des compétences ministérielles aux membres du Gouvernement, en l'occurrence l'arrêté grand-ducal du 5 décembre 2018 portant constitution des Ministères. Les attributions ministérielles sont en effet à déterminer avec précision, en renseignant sur la compétence dans le cadre de laquelle le membre du Gouvernement est appelé à intervenir. Partant, il y a lieu d'écrire :

« ministre ayant le Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg dans ses attributions ».

Dans ce contexte, le Conseil d'État attire l'attention des auteurs sur le fait qu'il convient, dans un souci de cohérence, de modifier également les articles 4, paragraphe 1^{er}, et 43 de la loi précitée du 7 août 1961 en remplaçant les termes « ministre des travaux publics » par les termes « ministre ayant le Fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg dans ses attributions ».

Dans le même ordre d'idées, la Haute Corporation estime qu'il conviendrait également de remplacer, dans l'ensemble du texte de la loi précitée du 7 août 1961, les termes « ministre du trésor et du budget », « Ministre du Trésor » et « Ministre du Budget » par les termes « ministre ayant le Trésor dans ses attributions » et « ministre ayant le Budget dans ses attributions ».

La représentante du Ministère informe qu'actuellement une soixantaine d'établissements publics existent auprès de l'État. Elle estime qu'il serait étonnant que l'arrêté grand-ducal portant attribution des compétences ministérielles les énonce tous, au risque d'en oublier un.

La commission se prononce en faveur du texte dans sa version déposée.

Article 2

L'article 2 augmente le nombre d'administrateurs de sept à neuf et cela pour permettre de disposer à ce niveau d'un plus large éventail d'expertise et de qualifications.

Le Conseil d'État constate dans son avis du 7 mai 2019 que le commentaire des articles ne fournit pas d'autres explications concernant les qualifications nécessaires pour la gestion du Fonds, les qualifications des membres actuels du conseil d'administration ou encore les qualifications manquantes pour le moment, de sorte que la Haute Corporation s'abstient d'apprécier la pertinence de la mesure.

La représentante du Ministère donne comme exemple le conseil d'administration du Fonds Belval, qui est composé de 13 membres plus deux observateurs des communes d'Esch/Alzette respectivement Sanem.

Il en est de même du conseil d'administration du Fonds du Logement dont le conseil est également composé de 13 membres.

L'oratrice explique que le fait de rehausser le nombre des membres du conseil d'administration de 7 à 9 permettra de se voir attribuer des qualifications supplémentaires. En outre, au vu d'absences régulières de certains administrateurs, l'on disposera à l'avenir d'un quorum suffisant pour prendre des décisions.

Suite à des questions afférentes des membres de la commission, il est expliqué que les administrateurs ne peuvent pas toujours être présents notamment en raison de leur calendrier serré. En plus, ces derniers ne peuvent pas nommer de suppléants pour les remplacer.

Article 3

L'article sous revue vise à ajouter « l'engagement d'un directeur » aux points devant faire l'objet d'une décision de la part du conseil d'administration. Il modifie dans cette perspective l'article 39, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 7 août 1961.

Le Conseil d'État observe que le directeur n'est pas institué à proprement parler comme un organe du Fonds, mais introduit dans la loi précitée du 7 août 1961 à travers son engagement par le conseil d'administration. Le Conseil d'État y voit un premier signe, qui est d'ailleurs confirmé dans la suite de la lecture du texte, d'une volonté de cantonner le directeur à un rôle subordonné d'exécution.

Le Conseil d'État note encore que la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de

l'État sur le site de Belval-Ouest précise en son article 6, paragraphe 1^{er}, lettre a), que le conseil d'administration est non seulement compétent pour prendre une décision relative à l'engagement du directeur, mais également pour prendre une décision relative à son licenciement. Cette précision figure d'ailleurs également dans la décision du Gouvernement en conseil du 10 février 2017 déterminant des lignes directrices pour la création d'établissements publics ainsi que dans d'autres lois portant création d'établissements publics. Par conséquent, il est recommandé aux auteurs du projet de loi de compléter la disposition sur ce point.

La représentante du Ministère explique que le projet de loi sous examen s'est largement inspiré de la loi sur le Fonds Belval en reprenant le texte quasi littéralement. D'ailleurs, à l'instar des sociétés commerciales, il est conféré au conseil d'administration un pouvoir autonome, général et exclusif de gestion sociale et de stratégie. Le conseil est en principe investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la société alors qu'une direction est un organe exécutif responsable de la gestion journalière d'une société.

Cette vision est d'ailleurs exposée dans les lignes directrices du Gouvernement en conseil du 10 février 2017 déterminant les lignes directrices pour la création d'établissements publics.

La commission est d'accord pour compléter le nouveau tiret par : « *et le licenciement...* »

Article 4

L'article 4 ajoute un nouveau tiret à l'article 39, paragraphe 1^{er}, lettre b), de la loi précitée du 7 août 1961 pour conférer au conseil d'administration la mission de définir les attributions du directeur.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 7 mai 2019 que la disposition est toutefois rédigée de façon à ajouter, comme cela résulte d'ailleurs du texte coordonné qui est joint au projet de loi, un alinéa à part à la future loi. Il y est par ailleurs précisé que le directeur assiste avec voix consultative aux délibérations du conseil d'administration, disposition qui n'a pas sa place dans un article qui énumère les attributions du conseil d'administration. Enfin, le Conseil d'État en est à se demander si le texte sous revue, en ce qu'il charge le conseil d'administration de définir les attributions du directeur, est compatible avec le nouveau libellé qui sera donné, à travers l'article 6 du projet de loi, à l'article 40 de la loi précitée du 7 août 1961. D'après les termes de cette dernière disposition, ce sera en fait la loi qui définira le périmètre des attributions du nouveau directeur en prévoyant qu'il gère le Fonds et qu'il est chargé de sa gestion journalière.

L'ensemble du texte est dès lors à revoir d'après le Conseil d'État.

Au sein de la commission, il est constaté que le texte est repris textuellement de la loi sur le Fonds Belval. Quoi qu'il en soit, la commission décide de supprimer l'article 4 au vu de la proposition de texte faite par le Conseil d'État à l'article 6 ci-après.

Article 5

À travers l'article 5, il est procédé à une reformulation du paragraphe 4 de

l'article 39 de la loi précitée du 7 août 1961. Aux termes de la disposition proposée, l'actuel comité exécutif de trois membres sera remplacé par un Bureau composé de quatre membres du conseil d'administration. Il sera notamment chargé d'organiser, de suivre et de contrôler les travaux et d'accompagner la gestion journalière des travaux de l'établissement. Tout comme l'actuel comité exécutif, le Bureau sera présidé par le président du conseil d'administration. Enfin, le nouveau directeur assistera le Bureau.

Le Conseil d'État constate dans son avis du 7 mai 2019 que le texte proposé constitue la copie conforme de l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2002. L'article 7 précité résulte, du moins pour ce qui est de ses deux premiers alinéas, d'une proposition de texte formulée par le Conseil d'État dans son avis du 16 avril 2002 concernant le projet de loi portant création d'un fonds pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest et autorisant le Gouvernement à acquérir les immeubles nécessaires à l'accomplissement de cette mission.

Le texte opère un glissement au niveau de la gestion journalière du Fonds en ce que le nouveau Bureau ne sera plus, contrairement à l'actuel comité exécutif, chargé de la gestion journalière du Fonds, mais se limitera à « accompagner » cette gestion.

Afin de lever toute ambiguïté concernant la composition du Bureau et le nombre de ses membres, le Conseil d'État estime qu'il convient de préciser le texte sur ce point. Il n'est en effet pas clair si le président du conseil d'administration doit être compté parmi les quatre membres du conseil d'administration désignés par le Gouvernement en conseil et visés à l'alinéa 2 ou s'il est désigné d'office à travers la loi et vient s'ajouter aux quatre membres mentionnés à l'alinéa 2, auquel cas le nombre total des membres du Bureau serait de cinq.

En ce qui concerne l'alinéa 3, il confirme le rôle prédominant du président du conseil d'administration dans la gouvernance du Fonds en lui réservant la présidence du Bureau.

Le Conseil d'État ne formule pas d'autre observation.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de formuler le texte du projet de loi comme suit :

« Le Bureau est composé de quatre membres du conseil d'administration, y compris le président du conseil d'administration, désignés par le Gouvernement en Conseil. »

Suite à une question afférente de Monsieur Gusty Graas (DP), il est précisé qu'en cas d'égalité de voix au sein du Bureau, le conseil d'administration sera amené à trancher la décision par un vote.

Article 6

L'article sous examen a pour objet de remplacer l'article 40 de la loi précitée du 7 août 1961 en vue de préciser que le directeur est chargé de la gestion journalière du Fonds. L'article 40 en question a été inséré dans la loi précitée du 7 août 1961 par la loi du 8 juin 2004 modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du

plateau de Kirchberg.

Dans sa version actuelle, l'article 40 se limite à définir le régime auquel est soumis le personnel du Fonds.

Le Conseil d'État note dans son avis du 7 mai 2019 que l'article 6 du projet de loi donne au directeur la mission de gérer le Fonds et le charge de la gestion journalière, disposition qui est ici encore mal placée dans l'agencement général de la loi, vu qu'elle est accolée à une disposition sur le régime auquel est soumis le personnel du Fonds, régime qui est un régime de droit privé.

Ensuite, et à l'heure actuelle, le Fonds est assisté par le personnel. Le texte, tel qu'il est désormais proposé, admet deux interprétations, *le personnel pouvant être appelé à assister soit le Fonds soit le nouveau directeur*. Dans ce contexte, le Conseil d'État se doit d'attirer l'attention des auteurs du texte sur une lacune dans le dispositif en place, vu que la loi précitée du 7 août 1961 ne définit pas un chef hiérarchique pour le personnel du Fonds. *Le texte est dès lors peu clair et le projet de loi sous revue ne résout pas le problème du rattachement hiérarchique du personnel du Fonds*. Enfin, le Conseil d'État ne trouve pas très logique de charger le directeur de la gestion *et de limiter, dans la foulée, cette gestion à la gestion journalière*.

Face à ces multiples déficiences du texte proposé, le Conseil d'État propose de *reformuler les dispositions ayant trait au directeur et de rassembler l'ensemble du dispositif afférent dans un article unique*. Le Conseil d'État renvoie, dans ce contexte, à un certain nombre de lois portant création d'établissements publics qui valorisent la fonction de directeur et les missions et devoirs qui se rattachent à cette fonction en lui consacrant une disposition spécifique. Cette disposition pourrait se lire comme suit :

« La gestion journalière du Fonds est assurée par un directeur dont les attributions sont définies dans le détail par le conseil d'administration.

Le directeur est chargé d'exécuter les décisions du conseil d'administration. Il répond de sa gestion devant le conseil d'administration.

Le directeur participe avec voix consultative aux délibérations du conseil d'administration. Il assiste le Bureau.

Le personnel du Fonds est placé sous ses ordres. »

La commission décide de reprendre cette proposition de texte en insérant un nouvel article 39bis dans le texte de la loi.

Article 7

L'article sous examen prévoit que la présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la publication du Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Partant, Le Conseil d'Etat estime que l'article sous avis est à supprimer.

La commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de supprimer l'article 7 du projet de loi.

La commission décide encore de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'Etat.

Un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

4. 7275 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur Carlo Back est désigné Rapporteur du projet de loi.

L'objet du projet de loi est l'adaptation de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

D'abord, le projet de loi adapte la terminologie et rectifie quelques points de ladite loi afin de mettre à jour certains points liés à la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux. Le projet de loi introduit notamment dans la loi modifiée du 14 février 1955 le terme d'« itinéraires cyclables nationaux ».

Ensuite, les modifications principales introduites par le projet de loi concernent la définition de « véhicule abandonné » et les dispositions réglant la mise en fourrière par les forces de l'ordre de véhicules considérés abandonnés. Le projet de loi prévoit de raccourcir certains délais au-delà desquels un véhicule immobilisé sur la voie publique peut être considéré par les forces de l'ordre comme ayant été abandonné et par la suite être enlevé, respectivement mis en fourrière. Sur la voie publique en général, le délai d'un mois est laissé inchangé. Sur la grande voirie et sur les routes nationales en dehors des agglomérations, le délai est réduit de 8 jours à 24 heures. Au sein de l'enceinte d'un centre de contrôle technique, le délai prévu par le projet de loi est de 8 jours

Par ailleurs, le projet de loi introduit des dispositions selon lesquelles, dans le cas où un véhicule immobilisé sur la grande voirie ou sur une route nationale en dehors des agglomérations affecte la sécurité routière ou la fluidité du trafic de façon sensible, à condition que le propriétaire du véhicule n'a pas pu être contacté ou n'a pas donné suite à l'ordre de la Police grand-ducale de le déplacer, ce véhicule est considéré comme abandonné par les forces de l'ordre dès le moment où il a été immobilisé.

Article 1^{er} (modification de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955, paragraphe 1^{er})

Au numéro 1^{er}, les termes « routes pour véhicules automoteurs » remplacent les termes « voies réservées à la circulation automobile », afin d'aligner la terminologie sur celle de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Au numéro 2, la terminologie concernant les itinéraires cyclables est adaptée à celle de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux.

Au numéro 2, paragraphe 2°, le renvoi est rectifié.

Par ailleurs, le texte du projet ajoute les itinéraires cyclables du réseau national définis par la loi susmentionnée du 28 avril 2015 et qui font partie de la voirie de l'État conformément au paragraphe 1^{er}. Il est donc normal de les citer au paragraphe 2 comme pouvant faire l'objet d'un règlement grand-ducal, au même titre que la grande voirie et la voirie normale de l'État.

L'ajout des itinéraires cyclables clarifie les compétences de réglementation des communes sur ces parties de la voie publique.

Le texte de cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Article 2 (modification de l'article 10)

Pour des raisons de sécurité routière propres aux routes fréquentées et empruntées en particulier par le trafic lourd (grande voirie et routes nationales), le délai au-delà duquel un véhicule immobilisé est considéré comme abandonné est réduit de 8 jours à 24 heures. Par ailleurs, lorsque les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation et peut donc être mis en fourrière suivant les conditions précisées.

Cette mesure vise tous les véhicules, mais en particulier les poids lourds. L'immobilisation d'un tel véhicule sur une autoroute ou une route nationale, même sur une bande d'arrêt d'urgence, est susceptible d'entraîner des conséquences négatives sur la sécurité routière et la fluidité du trafic. Il importe donc d'introduire la possibilité de l'enlèvement du véhicule dans les meilleurs délais.

Le renvoi de l'article 10, alinéa 1^{er}, à l'article 9 de la loi détermine les sanctions applicables.

Le texte de l'article 2 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Article 3 (modification de l'article 17)

Pour des raisons de sécurité routière propres aux routes susmentionnées, le délai au-delà duquel un véhicule immobilisé en cas de force majeure peut être mis en fourrière est fixé à 24 heures. Par ailleurs, lorsque les forces de l'ordre considèrent que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation suivant les conditions précisées.

En effet, avec l'augmentation du trafic, en particulier sur le réseau autoroutier, même des interventions minimales causent des bouchons et provoquent des problèmes qui peuvent sensiblement affecter la fluidité du trafic.

La deuxième phrase (« Toutefois, lorsque le véhicule... ») vise le cas de figure où le propriétaire ou le détenteur a reçu de la part d'un membre de la Police grand-ducale l'ordre de déplacer le véhicule. Du fait que l'intervalle endéans lequel le conducteur doit déplacer son véhicule n'est pas précisé, il faut conclure que celui-ci dispose d'un délai raisonnable (notamment eu égard à la situation du trafic) pour le déplacer.

Le texte de cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis quant au fond.

Dans son article 156, le Code de la route stipule que le conducteur doit à tout moment avoir assez de carburant pour rejoindre la prochaine station-service où faire le plein d'essence, M. Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si cette règle fait seulement référence à l'essence et au diesel ou si les pannes de batterie sont également couvertes par la législation actuelle ? Il est répondu qu'au sens strict du terme les pannes de batterie ne sont effectivement pas visées ; une adaptation du texte s'imposera à l'avenir.

M. Aly Kaes (CSV) estime que le projet de loi est trop vague, notamment en ce qui concerne l'absence de critères cohérents à appliquer par les forces de l'ordre pour constater que le véhicule immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic.

M. Max Hahn (DP) est par contre d'avis qu'il vaut mieux agir trop rapidement qu'attendre trop longtemps, i.e. qu'il vaut mieux en faire trop que pas assez.

M. Marc Goergen (Piraten) se pose la question de savoir dans quelle mesure et à quel degré la responsabilité de l'agent de police est engagée lorsque ce dernier aurait commis une erreur d'appréciation. L'orateur est d'avis que l'agent de police se trouve exposé à un risque trop élevé.

M. Marc Lies (CSV) est d'avis que, d'une manière générale, la procédure d'approbation des règlements communaux est souvent extrêmement lente et trop longue, notamment en cas d'urgence. Selon l'orateur, une réforme de la procédure s'avère nécessaire voire inévitable. Le délai entre le dépôt et l'approbation devra être revu à la baisse. Le représentant du Ministère informe alors que la durée d'approbation a été ramenée de 4 mois à 8 jours. L'orateur ajoute que, suite à cette approbation, le règlement communal est transmis au Ministère de l'Intérieur pour approbation. M. le Président propose de porter ce sujet à l'ordre du jour d'une prochaine réunion.

Article 4

L'article 4 du projet de loi prévoit que « la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne ».

Le Conseil d'État rappelle dans ce contexte qu'aux projets de loi, il est fait abstraction de la formule de promulgation, laquelle est seulement ajoutée au même moment que le préambule et la suscription, c'est-à-dire juste avant la soumission à la signature du Grand-Duc. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

La commission décide de suivre la proposition du Conseil d'État de supprimer l'article en question.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans ses observations générales que lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre le point suivant le numéro de paragraphe, pour lire à titre d'exemple « paragraphe 2 » et non pas « paragraphe 2. ».

L'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter à cet acte, même s'il a déjà été cité à l'intitulé. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cet acte se limiteront à indiquer « de la même loi », en lieu et place de la citation de l'intitulé.

Pour ce qui est de l'article 1^{er}, le Conseil d'État estime qu'il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article sous un seul article, en reprenant chaque modification sous un numéro « 1° », « 2° », « 3° »,...

En outre, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Partant, les tirets sont à remplacer par une numérotation « 1° », « 2° », « 3° »,...

La commission décide de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

5. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7275

Loi du 9 septembre 2019 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 10 juillet 2019 et celle du Conseil d'État du 12 juillet 2019 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

L'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Font partie de la voirie de l'État :

- les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, appelées encore grande voirie ;
- les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale ;
- les itinéraires cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, appelés encore itinéraires cyclables nationaux. »

2. Au paragraphe 2, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Ces règlements grand-ducaux ont pour objet en particulier de régler la circulation des véhicules sur rail qui empruntent la voie publique et en général d'édicter les prescriptions concernant la circulation :

- sur la grande voirie de l'État ;
- sur la voirie normale de l'État et les itinéraires cyclables nationaux, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 ;
- sur la voirie communale lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'État et qu'ils sont édictés dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains et que cet intérêt n'est pas confiné au territoire d'une seule commune. »

3. Au paragraphe 3, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« 3. Dans les limites et selon les distinctions faites au présent article, les autorités communales peuvent réglementer ou interdire en tout ou en partie, temporairement ou de façon permanente la circulation sur les voies publiques du territoire de la commune pour autant que ces règlements communaux concernent la circulation sur la voirie communale ainsi que sur la voirie normale de l'État et les itinéraires cyclables nationaux situés à l'intérieur des agglomérations. »

Art. 2.

À l'article 10 de la même loi, les alinéas 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parké pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique et que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, le délai est ramené à 24 heures. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Le délai est de 8 jours, lorsque le véhicule est immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.

Pour les véhicules parkés dans un parc payant destiné au parcage à longue durée, le délai d'un mois ne commence que le jour de l'échéance de la durée maximale de parcage autorisée. »

Art. 3.

À l'article 17 de la même loi, paragraphe 2, il est inséré un nouvel alinéa 2 avec le texte suivant :

« Dans le cas d'un véhicule immobilisé à la suite d'un cas de force majeure sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, les membres de la Police grand-ducale peuvent mettre en fourrière le véhicule, lorsque celui-ci est immobilisé pendant une durée de plus de 24 heures au même endroit de la voie publique. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
Ministre de la Sécurité intérieure,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 9 septembre 2019.
Henri

Le Ministre de la Justice,
Félix Braz

Le Ministre des Finances,
Pierre Gramegna

Doc. parl. 7275 ; sess. ord. 2017-2018 et 2018-2019.

