

**N° 7117<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(22.6.2017)

La commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 9 février 2017 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Un document de dépôt complémentaire a été ajouté le 10 février 2017.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 14 mars 2017.

Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers datent respectivement des 7 et 24 mars 2017.

Le 1<sup>er</sup> juin 2017, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat lors de cette réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 22 juin 2017.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous rubrique vise à transposer en droit national la directive 2015/719/UE modifiant la directive modifiée 96/53/CE fixant pour certains véhicules routiers circulant sur le territoire de l'Union Européenne les dimensions et les poids maximaux autorisés en trafic national et international. La transposition se fait par une modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route) ainsi que par une modification de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

C'était en 1984 que les Etats membres ont une première fois mis en place des normes communes quant au poids, aux dimensions et à plusieurs caractéristiques techniques connexes de certains véhicules routiers dans le cadre d'une politique commune des transports et du transport transfrontalier. En raison de l'évolution technique ayant eu lieu au fil des années et pour des questions de clarté et de rationalisation, les dispositions datant de 1984 ont été modifiées par le biais de la directive 96/53/CE qui, quant

à elle, a consisté dans une refonte complète des différentes réglementations en vigueur. En 2002, ladite directive a été modifiée de façon à harmoniser les dimensions maximales pour les véhicules routiers destinés au transport de personnes afin de mettre fin à des situations de concurrence et à faciliter les conditions du trafic routier entre les Etats membres.

La directive 2015/719/EU qui est transposée par le présent projet de loi s'inscrit dans la continuité en se basant sur l'évolution technique des véhicules routiers tout en mettant l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de renforcer la sécurité routière, de répondre aux nouveaux besoins du marché, de faciliter les opérations du transport intermodal et d'adapter la masse maximale autorisée dans la cadre du transport de passagers aux besoins actuels. Dans ce contexte, il s'agit de tenir compte de l'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules nécessitant une adaptation de la longueur maximale autorisée. Quant au renforcement de la sécurité routière et du confort du conducteur, il y a également lieu d'augmenter le volume de la cabine afin de pouvoir y intégrer les éléments techniques essentiels et d'améliorer le champ de vision des conducteurs. En outre, il faut encore considérer la mise sur le marché de systèmes de propulsion alternatifs, tels que moteurs électriques ou hybrides, qui nécessitent une augmentation de la masse maximale autorisée pour ces types de véhicule. Reste à noter qu'il est souhaitable que ce surpoids ne soit pas comptabilisé au détriment de la charge effective du véhicule, étant donné que ces systèmes permettent de réduire la pollution résultant de l'utilisation des énergies fossiles et que leur surpoids ne devrait en conséquent pas être pénalisé du point de vue économique.

Quant au transport de conteneurs, le projet de loi sous rubrique propose d'adapter la longueur autorisée des véhicules y destinés de 15 centimètres afin de les conformer aux normes européennes usuelles et de dispenser les transporteurs par ce biais de suivre des procédures administratives tout en facilitant les opérations du transport intermodal.

Finalement, il s'agit d'augmenter le poids maximal autorisé également dans le domaine du transport de voyageurs afin de répondre à l'évolution des années d'après 1996. En effet, le poids moyen des voyageurs de même que celui des bagages a progressivement augmenté au fil des années. En même temps, il ne faut pas perdre de vue la nécessité de privilégier le transport public en autobus et autocars par rapport au transport individuel dans le souci d'une meilleure efficacité énergétique et afin de réduire les embouteillages.

Conformément à la directive à transposer, le présent projet de loi prévoit des sanctions en cas d'infractions contre les dispositions décrites ci-dessus. Etant donné que le Code de la route luxembourgeois prévoit déjà des sanctions en matière de surcharge, le projet n'introduit que de nouvelles sanctions pour le chargeur et le transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile. En ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, il faut également savoir que la transposition des différentes dispositions en matière de masse maximale autorisée n'est pas nécessaire du fait que les limites nationales sont dans la plupart des cas déjà plus élevées que celles de la directive qui a déjà fait l'objet de la décision du Comité des Ministres Benelux M (89) 7. En conséquent, les modifications proposées tiennent uniquement compte des cas où la limite européenne est plus élevée que la limite nationale. Reste à noter que les modifications transposant les autres dispositions de la directive 2015/719/UE font partie du règlement grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

\*

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique prévoit la possibilité de sanctionner le fait d'avoir toléré en tant que chargeur ou transporteur d'un véhicule la mise en circulation d'une masse excédant plus de 10% de la masse maximale autorisée avec la perte de 4 points dans le permis de conduire. La même disposition vaut pour le transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile dépassant de plus de 10% la masse maximale autorisée. L'omission du chargeur respectivement du transporteur d'émettre une déclaration indiquant la masse d'un conteneur ou d'une caisse mobile de même qu'une déclaration erronée ou falsifiée seront punies d'une amende de 25 à 250 euros.

\*

#### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 14 mars 2017, le Conseil d'Etat se limite à résumer les éléments essentiels du projet de loi et propose quelques petites modifications d'ordre légistique.

\*

#### V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

##### Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce regrette qu'elle n'ait pas été saisie en temps utile par le projet de loi sous avis. Quant au contenu, elle n'a aucune objection à faire. Son avis date du 7 mars 2017.

##### Avis de la Chambre des Métiers

L'avis de la Chambre des Métiers date du 24 mars 2017 et ne fait pas lieu d'observations quelconques.

\*

#### VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

##### Article 1<sup>er</sup>

Le paragraphe 8 de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2015/719/UE précitée introduit un article 10<sup>septies</sup> dans la directive 96/53/CE prévoyant de nouvelles dispositions en matière de responsabilité pour le chargeur ainsi que pour le transporteur en cas de transport de conteneurs et de caisses mobiles, notamment en termes de surcharge d'un véhicule. Partant, l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi propose, à l'instar de ce qui est prévu pour le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule, de sanctionner le fait d'avoir toléré en tant que chargeur ou transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée, avec la perte de 4 points dans le cadre du permis à points.

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat quant au fond. D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat rappelle que:

- les qualificatifs *bis*, *ter*, *quater*, etc., sont à mettre en italique et sont directement rattachés au chiffre. Partant, il y a lieu d'écrire „article 2bis“ dans le liminaire;
- il y a lieu d'écrire „pour cent“ en toutes lettres.

La Commission décide de maintenir le signe „%“ étant donné que le Code de la Route dans sa teneur actuelle utilise dans les articles *2bis* et 11 le signe „%“ et non les termes „pour cent“. Le fait de suivre le Conseil d'Etat aurait comme conséquence qu'au sein d'un même article deux façons différentes seraient utilisées pour décrire la même chose; l'article 1<sup>er</sup> se lira donc comme suit:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Au paragraphe 2 de l'article *2bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est inséré après le point 8) un nouveau point 9) libellé comme suit:

9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
----	--	----------

Les points 9) à 26) sont renumérotés 10) à 27).

## Article 2

L'article 2 a pour objet, d'une part, de redresser une erreur textuelle au paragraphe 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée et, d'autre part, d'ajouter trois nouveaux paragraphes à ce même article 11. Le nouveau paragraphe 4 prévoit, à l'instar de ce qui est prévu pour le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule, de sanctionner le fait d'avoir toléré en tant que chargeur ou transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée, d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Les nouveaux paragraphes 5 et 6 visent à transposer les dispositions du paragraphe 8 de l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2015/719/UE qui introduit un nouvel article 10<sup>septies</sup> dans la directive 96/53/CE.

L'examen quant au fond ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, qui suggère ce qui suit d'un point de vue légistique:

- il convient de renvoyer au „paragraphe 1<sup>er</sup>“ ou „paragraphe 5“ et non pas au „paragraphe premier“ ou „paragraphe cinq“;
- il y a lieu d'écrire „pour cent“ en toutes lettres;
- la subdivision de l'article se fait en paragraphes qui se distinguent par un chiffre cardinal arabe, placé entre parenthèses: (1), (2), (3), ... Au point 2, le texte proposé devrait dès lors se présenter comme suit:

„(4) En cas de ...

(5) En cas de ...

(6) L'omission ...“.

La Commission fait siennes ces propositions, sauf en ce qui concerne le signe „%“ pour les raisons évoquées ci-avant; l'article se lira donc comme suit:

**Art. 2.** L'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 2 les termes „à l'alinéa premier“ sont remplacés par les termes „au paragraphe 1<sup>er</sup>“.
2. Trois nouveaux paragraphes sont ajoutés *in fine* libellés comme suit:

„(4) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

(5) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

(6) L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe 5 ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.“

\*

## VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

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

**Art. 1<sup>er</sup>.** Au paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est inséré après le point 8) un nouveau point 9) libellé comme suit:

”

9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
----	--	----------

“

Les points 9) à 26) sont renumérotés 10) à 27).

**Art. 2.** L'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 2 les termes „à l'alinéa premier“ sont remplacés par les termes „au paragraphe 1<sup>er</sup>“.
2. Trois nouveaux paragraphes sont ajoutés in fine libellés comme suit:

„(4) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

(5) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

(6) L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe 5 ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.“

Luxembourg, le 22 juin 2017

*La Présidente-Rapportrice,*  
 Josée LORSCHÉ

