

## 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<sup>er</sup>.** 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> : (modification de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955, paragraphe 1<sup>er</sup>)*

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<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>, 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

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Pierre BASTENDORFF, rédacteur</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-84487</b>
<b>Courriel :</b>	<b>pierre.bastendorff@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>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.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	
<b>Date :</b>	

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Remarques/Observations :
2. 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.<sup>1</sup>   
(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 administrative<sup>2</sup> 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 administratif<sup>3</sup> 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 personnel<sup>4</sup> ? 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 évaluation<sup>5</sup> ? 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](http://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 transfrontaliers<sup>6</sup> ? 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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

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

<sup>6</sup> 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<sup>er</sup>.** 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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.