

**N° 7275<sup>3</sup>****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<sup>er</sup> (modification de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955, paragraphe 1<sup>er</sup>)*

Au numéro 1<sup>er</sup>, 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<sup>o</sup>, 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<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'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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>o</sup> », « 2<sup>o</sup> », « 3<sup>o</sup> », ...

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<sup>o</sup> », « 2<sup>o</sup> », « 3<sup>o</sup> », ...

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 PROPOSÉ 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<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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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 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

