

Projet de règlement grand-ducal
modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant
règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Avis du Conseil d'Etat

(24 novembre 2009)

Par dépêche en date du 23 octobre 2003, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

Au texte du projet de règlement grand-ducal, élaboré par le ministre des Transports, étaient joints un exposé des motifs ainsi qu'un commentaire des articles.

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce ont été transmis au Conseil d'Etat par dépêches en date des 9 juin et 4 novembre 2004.

*

Le projet sous examen se proposait d'adapter la réglementation en matière de circulation routière dans la perspective d'un système de train urbain (train-tram) permettant de relier le plateau de Kirchberg à la Gare centrale ainsi qu'à Dommeldange.

Le Gouvernement issu des élections du 7 juin 2009 entend attribuer une priorité à la mise en place d'un tram léger dans la Ville de Luxembourg qui permettra de relier le Centre-Ville aux gares périphériques de Cessange et de Howald, à la Gare centrale ainsi qu'au plateau de Kirchberg, le tout dans le contexte de la mise en œuvre du concept de mobilité intégré « mobil 2020 », concept basé sur la complémentarité entre le réseau ferré, le tram et le bus tout en prévoyant des nœuds d'échange à la périphérie de la capitale.

Aux termes de l'article 3 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, « font partie des services de transports publics par rail: – les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;... ». A ce titre, « l'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation » (article 5, paragraphe 1^{er} de la loi précitée).

D'un autre côté, les tramways se trouvent exclus du champ d'application de la loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du

Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires; B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire; C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et D) de modifier a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics (article 1^{er}, alinéa 2). Ainsi, les dispositions du chapitre VII de la loi du 22 juillet 2009, relatives à la certification du matériel roulant ferroviaire, ne sont-elles pas applicables aux tramways.

Le Conseil d'Etat est à s'interroger si les dispositions de la loi précitée de 2004 sont encore en adéquation avec le concept du tram léger, d'une part, et si les dispositions du projet de règlement grand-ducal sous examen sont encore en phase avec la législation actuelle de 2009, d'autre part, notamment en ce qu'il est prévu de soumettre les tramways, pour ce qui est de leur équipement, aux exigences prévues par la réglementation en matière d'exploitation ferroviaire (article IV du projet de règlement grand-ducal sous examen). Il n'appartient certainement pas à un règlement grand-ducal d'étendre, en dehors d'une base légale adéquate, les dispositions en matière de réglementation ferroviaire aux tramways, abstraction faite de ce qu'il n'appartient de toute façon pas au projet de règlement grand-ducal sous avis, basé sur l'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de réglementer des questions étrangères aux « mesures de police » auxquelles la circulation sur les voies publiques et sur les voies ouvertes au public est soumise.

Les observations ci-dessus valent également pour les articles V et VI du projet sous examen, en ce qu'ils entendent soumettre la circulation des tramways à une autorisation délivrée sur base de la réglementation en matière d'exploitation ferroviaire, et les conducteurs de tramways aux règles régissant la qualification du personnel affecté à des tâches de sécurité au service d'une entreprise ferroviaire. Les observations faites ci-dessus valent finalement encore pour l'article XIII, point 2, en ce qu'il entend réserver les dispositions de la réglementation en matière d'exploitation ferroviaire.

Les dispositions afférentes du projet sous rubrique sont dès lors à revoir.

Le projet de règlement grand-ducal sous examen est encore à revoir, en ce qu'il ne tient plus compte du nouvel agencement de différents articles de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955: tel est le cas de l'article 2 (que l'article I du projet se propose de modifier), de l'article 49 (que l'article IV entend compléter), de l'article 107, chapitre VII « Panneaux additionnels » (dont la modification est envisagée par l'article VII, point 2 du projet sous examen), de l'article 109 (article VIII du projet de règlement grand-ducal) ainsi que de l'article 137 (article X).

Le Conseil d'Etat constate encore que certaines dispositions du projet de règlement grand-ducal sous examen figurent d'ores et déjà dans la réglementation en matière de circulation routière: il s'agit de la signalisation figurant à l'article 107, chapitre IV, rubrique 11 « Voie réservée aux tramways » et rubrique 11a « Fin de chaussée réservée aux tramways » (que l'article VII, point 1 se propose de modifier), de l'article 109, paragraphe 4 (que l'article VIII entend remplacer), de l'article 137 (que l'article X se

propose de modifier) et de l'article 158 (dont la modification est envisagée par l'article XII). Le Conseil d'Etat s'interroge si les modifications proposées par le projet de règlement grand-ducal, élaboré en 2003, sont encore d'actualité, les articles précités ayant fait l'objet d'une modification en 2005 (article 137, par le biais du règlement grand-ducal du 13 janvier 2005) et en 2008 (par le biais du règlement grand-ducal du 19 mars 2008).

Il appartiendra aux auteurs du projet de règlement grand-ducal de préciser quelles dispositions du projet de règlement grand-ducal sous rubrique sont toujours d'actualité et de revoir, à la lumière des observations qui précèdent, l'articulation de la réglementation ferroviaire avec la réglementation de la circulation routière. En attendant de plus amples précisions à ce sujet, le Conseil d'Etat n'entrera pas dans un examen plus détaillé des dispositions du projet sous rubrique. Il signale toutefois d'ores et déjà qu'il lui semble que la disposition sous l'article VIII (signal en forme de T indiquant la fermeture imminente de toutes les portes) est particulièrement peu adaptée aux transports en commun par autobus et tramways. Elle n'est tout d'abord pas usitée pour les autobus. Elle semble encore contre-indiquée pour ce genre de transports en commun: le conducteur d'autobus, qui actionne donc encore lui-même la fermeture des portes, ne devrait le faire qu'une fois qu'il s'est assuré que tous les passagers voulant descendre ont terminé leur descente et que tous les voyageurs voulant monter en ont fait de même. A ce sujet, il devra prêter une attention particulière aux personnes âgées, aux personnes entrant ou sortant avec une voiture d'enfant, etc. S'agissant des transports en commun par tramways, le signal semble également peu indiqué, les voyageurs descendant ou montant du tram ne pouvant fixer leur attention sur le signal sous forme de T. Le Conseil d'Etat donne à considérer s'il ne vaudrait pas prévoir en lieu et place, sinon à titre supplémentaire, un signal sonore perceptible tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du tram et avertissant quelques secondes à l'avance de la fermeture des portes.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat signale qu'au préambule du futur règlement grand-ducal il y a lieu de supprimer le visa de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, le texte réglementaire à modifier ne pouvant servir de fondement au règlement grand-ducal en projet. Les références au « Ministre des Transports » dans le préambule et dans la formule exécutoire du futur règlement grand-ducal sont à remplacer par « Ministre du Développement durable et des Infrastructures ».

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 novembre 2009.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Georges Schroeder