

## Projet de règlement grand-ducal

### modifiant

1. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
2. le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

---

### Avis du Conseil d'Etat

(6 mars 2012)

Par dépêche du 9 août 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de règlement grand-ducal sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de règlement grand-ducal proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact et une fiche d'évaluation égalité signalant que le règlement grand-ducal en projet est neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes.

Le Conseil d'Etat a encore eu communication des avis de la Chambre d'agriculture, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés par des courriers datés respectivement au 21 septembre, 27 septembre et 20 octobre 2011. La prise de position de la Chambre de commerce est parvenue au Conseil d'Etat par dépêche du 31 janvier 2012.

### Considérations générales

Le règlement en projet a pour objet de modifier l'article 160 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la route. Les nouvelles règles de police que comporte cette modification requièrent une adaptation concomitante du catalogue des avertissements taxés et partant une modification du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Concernant le deuxième des textes réglementaires sujets à modification, le Conseil d'Etat rappelle une fois de plus sa critique concernant les consignations pour des contrevenants qui ne résident pas au

Luxembourg en renvoyant à la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne.<sup>1</sup> Il note que le projet de loi modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (doc. parl. n° 6399), dont il a été saisi par dépêche du 1<sup>er</sup> février 2012, en tient compte à son article XIII.

Le règlement en projet prévoit qu'il sera dorénavant interdit de conduire sur la voie publique des véhicules automoteurs qui ne sont pas munis de pneus conçus pour la conduite dans des conditions hivernales, lorsque les exigences météorologiques l'imposent. Cette même interdiction est alléguée en relation avec la conduite de camions, de tracteurs de semi-remorques, d'autobus et d'autocars. Dans les conditions météorologiques précitées, la conduite de ces catégories de véhicules est autorisée si au moins les pneus montés sur les essieux moteurs correspondent aux exigences précitées.

Pour autant que des pneus du type exigé n'existent pas, les tracteurs, les machines automotrices et véhicules spéciaux, les véhicules historiques ou les véhicules de l'Armée, de la Police, des Douanes, des Services de secours et des services communaux d'incendie et de sauvetage n'auront pas besoin d'en être équipés d'après les nouvelles prescriptions en projet. Par ailleurs, ne sont pas non plus visés par la nouvelle prescription les deux-roues motorisés.

Le Conseil d'Etat note qu'à l'heure actuelle la réglementation concernant le montage de pneus d'hivers sur les véhicules routiers varie fortement d'un pays européen à l'autre. Certains Etats ne prévoient pas d'équipement obligatoire en pneus neige. Parmi ces pays, il y a notamment lieu de mentionner l'Italie, la France et la Suisse, faisant partie de l'arc alpin. Par contre, l'Allemagne, l'Autriche, la Finlande, la Slovénie, la Lettonie et la Tchéquie prescrivent des pneus d'hiver tant sur les véhicules indigènes que sur ceux en circulation internationale sur leur territoire. En Suède et en Norvège, la même exigence vaut en principe uniquement pour les véhicules indigènes. La Hongrie et la Slovaquie ne règlent que l'utilisation des chaînes neige. Certaines des réglementations nationales qui prescrivent l'utilisation de pneus d'hiver imposent en plus une profondeur minimale des rainures sans que cette profondeur soit pourtant harmonisée d'un pays à l'autre.

---

<sup>1</sup> Cf. Avis du Conseil d'Etat du 15 novembre 2011 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant

1. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques
2. le règlement grand-ducal modifié du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation
3. le règlement grand-ducal modifié du 8 mai 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs
4. le règlement grand-ducal du 12 octobre 2001 déterminant les conditions en vue de l'agrément des examinateurs chargés de la réception des permis de conduire
5. le règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire
6. le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement
7. le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Face à ce capharnaüm de normes réglementaires, il serait en fait préférable que les instances européennes définissent des conditions uniformes à appliquer par les Etats membres de l'Union souhaitant prescrire la présence de pneus d'hiver sur les véhicules qui prennent la route dans des circonstances hivernales. Un cadre harmonisé de règles applicables en la matière devrait, selon l'avis du Conseil d'Etat, porter sur les questions de savoir si les règles visées s'appliquent aux seuls véhicules indigènes ou si elles s'étendent aussi aux véhicules en circulation internationale, quelles sont les catégories de véhicules considérées, quels sont les essieux à équiper avec des pneus d'hiver, quelle en devra, le cas échéant, être la profondeur minimale des rainures.

En l'absence d'harmonisation à l'échelon européen, le Conseil d'Etat note que les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis ont au moins entendu s'inspirer du cadre réglementaire en place en Allemagne qui est le seul parmi nos trois pays voisins à réglementer spécifiquement l'utilisation des pneus d'hiver. Il constate que le projet sous examen s'écarte néanmoins à divers égards du texte de référence allemand. Les différences en question concernent d'abord la base légale internationale, le texte allemand faisant référence à une directive européenne, le projet luxembourgeois se référant aux règlements (ECE) N<sup>os</sup> 30 et 54 concernant l'homologation des pneumatiques des voitures à personnes et des véhicules utilitaires. Par ailleurs, le relevé des dérogations diffère d'un texte à l'autre. Enfin, les auteurs du règlement en projet omettent de reprendre la disposition allemande voulant que les unités de transports effectuant un transport de matières dangereuses doivent s'arrêter au premier endroit approprié en cas de neige ou de verglas (tout en ajoutant en plus l'hypothèse d'une visibilité réduite à moins de 50 m comme condition d'application de cette règle).

Si *a priori* une réglementation alignée sur les exigences réglementaires allemandes doit être appréciée à sa juste valeur, le Conseil d'Etat aurait cependant voulu disposer d'explications sur les écarts par rapport à la référence allemande, retenus par les auteurs du règlement en projet. L'exposé des motifs et le commentaire des articles restent en effet muets sur la question.

Il se demande par ailleurs si l'efficacité des dispositions en projet n'aurait pas pu être améliorée en prescrivant à l'instar des pays scandinaves, de la Tchéquie, de la Slovaquie et de la Lettonie une profondeur minimale des rainures d'au moins 3, voire de façon optimale 4 millimètres, surtout que les autorités allemandes ont annoncé leur intention de revoir leur réglementation dans ce sens<sup>2</sup>. Il se demande aussi si pour certains véhicules utilitaires à traction avant la solution voulant que seuls les essieux moteurs soient obligatoirement munis de pneus d'hiver suffit. Enfin, il ne lui semble pas admissible que le texte en projet laisse aux propriétaires de véhicules le soin de vérifier si, pour les véhicules faisant sous conditions exception à la règle de l'équipement obligatoire en pneus d'hiver, des modèles de pneus seyant à la catégorie de véhicule conduit existent ou non.

---

<sup>2</sup> Cf. Auto, Motor, Sport 23.2011 (Editorial) : « *Der Gesetzgeber schreibt hier nur 1,6 Millimeter vor, was im Schnee aber viel zu wenig ist. Vier Millimeter sollten es mindestens sein. Dies hat auch Verkehrsminister Ramsauer erkannt und arbeitet an einer Neuregelung der Winterreifen-Verordnung.* »

Eu égard à l'option retenue par les auteurs de s'écarter à différents égards du texte allemand, le Conseil d'Etat estime que la réglementation en projet aura avantage à être renforcée sur les points où soit la réglementation allemande présente des faiblesses, soit les exigences pertinentes qu'elle comporte ne sont pas reprises.

En copiant plus ou moins la réglementation allemande, dont le principe d'application des règles prévues à l'ensemble des véhicules empruntant la voie publique nationale, sans distinction qu'il s'agit de véhicules indigènes ou de véhicules de provenance étrangère, les auteurs croient pouvoir esquiver une réponse à la question de savoir si la nouvelle règle à introduire est une règle d'équipement ou une règle de circulation.

Le fait de vouloir insérer le nouveau texte à l'article 160 du Code de la route relevant de son chapitre VI relatif à la circulation proprement dite ne suffit pas pour trancher la question. En effet, la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975, distingue entre règles d'équipement et règles de circulation sur la base de critères de fond. Il faut dès lors se demander dans quelle mesure la législation du pays de circulation peut imposer à un véhicule immatriculé à l'étranger des contraintes quant à son équipement. Quant à l'admission à la circulation internationale de véhicules immatriculés par les autorités d'une Partie contractante déterminée et répondant dès lors aux exigences techniques valables dans le pays d'immatriculation, l'article 3, paragraphes 2 et 3 de la Convention renvoie aux « conditions à remplir par les automobiles et les remorques pour être admises en circulation internationale » prévues à son chapitre 3, dont l'article 39 (« prescriptions techniques ») comporte à son tour un renvoi à l'annexe 5 de la Convention. L'annexe 5, qui porte sur les conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques, détermine les exigences techniques minimales à remplir par les véhicules en circulation internationale en matière de freinage, et de feux et de dispositifs réfléchissants, ainsi d'« autres prescriptions », dont celles relatives aux bandages (cf. Annexe 5, chapitre III, point 54). Aux termes de la disposition en question, les roues des automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages pneumatiques, et l'état de ces bandages doit être tel que la sécurité soit assurée, en particulier quant à l'adhérence routière du véhicule même sur une chaussée mouillée. Les pneus d'un véhicule en circulation internationale doivent dès lors garantir une sécurité appropriée du véhicule, englobant son adhérence sur l'infrastructure routière empruntée dans des conditions de sécurité appropriées, qu'il soit en circulation dans le pays de son immatriculation ou à l'étranger.

La condition de l'adhérence s'apprécie dès lors en fonction des conditions météorologiques et de l'état des routes données dans le pays de la circulation effective, et il appartient au conducteur de s'y conformer dès son départ au pays d'immatriculation, sinon au plus tard lors du passage de la frontière. Il paraît dès lors, de l'avis du Conseil d'Etat, que toute Partie contractante soit en droit de vérifier si l'ensemble des véhicules empruntant ses routes offrent les conditions d'adhérence requises non seulement sur une route sèche, mais aussi sur une chaussée mouillée et *a fortiori* sur une chaussée verglacée ou enneigée. Sous cet angle de vue, les Parties

contractantes semblent partant dans leur bon droit d'exiger que les préalables soient réunis sur le plan technique pour garantir l'adhérence en toutes circonstances, y compris celles d'une chaussée verglacée ou enneigée. Le Conseil d'Etat ne voit par conséquent pas d'empêchement *a priori* dans la Convention de 1968 qui s'opposerait à exiger de la part des automobilistes étrangers de monter sur les véhicules conduits des pneus garantissant l'adhérence justifiée par la sécurité, peu importe l'état sec, mouillé ou verglacé de la chaussée.

Enfin, plutôt que de fonder la prescription projetée sur des pneus présentant les caractéristiques de pneus homologués suivant les critères fixés par les règlements des Nations Unies édictés sous l'égide de sa Commission économique pour l'Europe, le Conseil d'Etat préfère prévoir l'équipement obligatoire des véhicules par des pneumatiques homologués sur base des dispositions pertinentes des règlements (ECE) modifiés N<sup>os</sup> 30 et 54<sup>3</sup> ou de la directive 92/23/CEE<sup>4</sup> modifiée. Il est en effet à craindre que l'approche retenue par les auteurs ne soit susceptible d'être interprétée comme prévoyant comme seule exigence réglementaire le marquage « M+S » ou assimilé, sans requérir en sus une homologation (ECE) ou (UE) effective des pneus concernés.

## Examen des articles

### *Observation liminaire*

En vue de faciliter la lecture du projet de texte sous avis, le Conseil d'Etat propose, conformément à l'approche légistique courante, de faire abstraction des intitulés censés assurer la subdivision du texte en fonction des règlements grand-ducaux à modifier au profit d'une subdivision en trois articles numérotés par des chiffres romains. Les articles I et II reprendront les dispositions modificatives des deux règlements grand-ducaux à modifier. L'article III comportera la formule exécutoire.

### Préambule

Conformément aux règles légistiques, l'acte à modifier ne peut pas servir de fondement légal au règlement grand-ducal à adopter ~~nouvellement~~. Il convient par conséquent de supprimer le visa relatif à l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955.

Quant au fondement procédural, il est oiseux d'indiquer la date des avis des chambres professionnelles consultées qui se sont prononcées, alors que l'indication de cette date n'est pas légalement prescrite.

---

<sup>3</sup> Cf. Règlement (ECE) modifié N° 30 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques et Règlement (ECE) modifié N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires acceptés par le règlement modifié du 30 janvier 1983 portant acceptation de certains Règlements annexés à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

<sup>4</sup> Directive 92/23/CEE modifiée du Conseil du 31 mars 1992 relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage.

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

Conformément à son observation liminaire et sous réserve de sa proposition ci-après d'insertion de l'ajout prévu dans le Code de la route, le Conseil d'Etat propose d'omettre le texte introductif précédé du chiffre 1) et de rédiger comme suit la phrase introductive de l'article sous examen:

*« Art. I. L'article 160 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est complété in fine par un nouveau paragraphe 3 libellé comme suit: »*

Dans la mesure où le Code de la route ne distingue pas entre les règles d'équipement et les règles de comportement, dans le sens que les premières s'appliqueraient *a priori* uniquement aux véhicules immatriculés au Luxembourg, et que les secondes vaudraient pour l'ensemble des véhicules circulant sur les routes luxembourgeoises (cf. article 172, alinéa 4), le Conseil d'Etat se demande si les dispositions en projet n'ont pas leur place à la section V (« des pneumatiques ») du chapitre III du Code de la route relatif à l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, surtout que l'emplacement de la disposition ne préjuge pas de l'application des exigences de la Convention précitée de 1968.

Il donne en outre à considérer que les dispositions projetées comportent par rapport à l'article 23 du Code de la route un degré de précision additionnel en ce qui concerne le marquage des pneus alors que le texte en projet énonce toutes les formes de marquage autorisées par les normes de réception internationales (« M+S », « M.S. », « M&S ») et non seulement la forme « M+S » retenue à l'article 23.

Quant à l'insertion en question, le Conseil d'Etat propose de faire du texte en projet un paragraphe 3 dudit article 23 dont les deux alinéas actuels devraient faire l'objet de deux paragraphes distincts, numérotés 1. et 2.

Le Conseil d'Etat ne remettra pas en question la traduction des dispositions allemandes proposée par le Service météorologique de l'Administration de la navigation aérienne pour décrire les circonstances dans lesquelles les dispositions en projet sont censées s'appliquer.

Pour ce qui est des pneus prescrits, le Conseil d'Etat propose de reprendre la terminologie des textes de réception précités en parlant de « pneumatiques neige », d'exiger que les pneus en question soient homologués sur base desdits textes et en portent le marquage. La première phrase du paragraphe 3 à insérer dans le Code de la route se lira comme suit:

*« 3. En cas de présence sur la chaussée de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre, un véhicule automoteur peut seulement être conduit sur la voie publique avec des pneumatiques neige portant le marquage « M+S », « M.S. » ou « M&S » et homologués en application de la directive modifiée 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992 relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage ou en application respectivement du Règlement (ECE) modifié N° 30 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des*

*pneumatiques pour automobiles et leurs remorques ou du Règlement (ECE) modifié N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires. »*

Quant à l'allègement de l'exigence précitée pour les véhicules M2 et M3 (autobus et autocars) ainsi que N2 et N3 (camions d'une masse maximale supérieure à 3.500 kg ou ensembles couplés d'une masse maximale supérieure à 12.000 kg), le Conseil d'Etat estime dangereux pour la sécurité routière de ne pas corriger la lacune du texte de référence allemand concernant certains camions ou véhicules y assimilés, qui sont à traction avant. Dans ces conditions, il propose de rédiger comme suit la deuxième phrase du paragraphe 3:

*« Pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3, dont l'essieu avant n'est pas moteur, il suffit que les roues des essieux moteurs soient munies de pneumatiques neige homologués conformément aux dispositions qui précèdent. »*

Alors que le Conseil d'Etat n'est pas persuadé que dans des conditions hivernales des pneus neige puissent constituer un gain de sécurité effectif s'ils sont usés, il propose d'ajouter une phrase en vertu de laquelle les pneus doivent comporter une profondeur des rainures plus importante que celle prévue à l'article 21 du Code de la route. Il propose d'écrire:

*« Par dérogation aux dispositions de l'article 21, les pneumatiques neige prescrits en vertu du présent alinéa doivent présenter des rainures principales d'une profondeur d'au moins 4 mm. »*

L'alinéa 2 de l'article sous examen prévoit, d'une part, une dérogation générale pour les deux-roues motorisés et, d'autre part, une dérogation conditionnelle pour plusieurs autres catégories de véhicules, tenant à la présence sur le marché de pneus neige homologués, susceptibles d'être montés sur ces véhicules.

Si le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec le principe de ces dérogations, il ne saurait pourtant pas accepter qu'il appartienne aux propriétaires de ces véhicules de savoir si le modèle de pneus seyant à leur véhicule existe en version pneus neige ou non. Seront-ils déchargés de l'obligation réglementaire prévue seulement si aucun constructeur n'a fait homologuer de tels pneus sur base des textes précités de Genève ou de Bruxelles ou l'obligation ne s'applique-t-elle pas non plus si les stocks sont épuisés en début ou pendant la saison hivernale? Qui mettra les forces de l'ordre chargées de veiller au respect de l'exigence réglementaire au fait de la situation du marché? Afin de parer aux difficultés pratiques inhérentes à pareille dérogation conditionnelle, le Conseil d'Etat propose de charger le membre du Gouvernement, qui a les Transports dans ses attributions, d'établir annuellement par la voie d'un règlement ministériel à prendre en temps utile avant la saison hivernale le relevé des catégories de véhicules bénéficiant de la dérogation conditionnelle en l'absence de pneus neige homologués pour le type considéré de véhicules. Il propose encore de remplacer le bout de phrase « pour autant que des pneus M+S, M.S. ou M&S n'existent pas pour ces véhicules » par « pour autant qu'il n'existe pas pour ces véhicules de pneumatiques neige homologués conformément à l'alinéa premier ». Le texte de l'alinéa 2 se lira dès lors comme suit:

*« Les dispositions ... et, pour autant qu'il n'existe pas pour ces véhicules de pneumatiques neige homologués conformément à l'alinéa premier*

-  
-

*Un règlement à prendre par le ministre ayant les Transports dans ses attributions détermine avant le 1<sup>er</sup> août de chaque année les catégories de véhicules précités pour lesquelles ces pneumatiques ne sont pas disponibles. »*

Enfin, le Conseil d'Etat rappelle les dispositions allemandes s'appliquant plus particulièrement au transport de marchandises dangereuses en cas d'enneigement ou de verglas. Il laisse aux auteurs du règlement en projet le suivi éventuel à réserver à cet aspect du dossier.

### Article 2

Conformément à son observation liminaire, le Conseil d'Etat propose d'omettre le texte introductif précédé du chiffre 2), de faire précéder la phrase introductive par le sigle « Art. II » et d'énoncer dans la phrase introductive l'intitulé complet du règlement grand-ducal à modifier.

Dans la mesure où le catalogue des avertissements taxés ne fait que reprendre sous forme d'infractions les dispositions de police du Code de la route, il n'est pas permis d'ajouter au niveau des incriminations une différenciation qui n'est pas prévue par le Code de la route.

Dans le cas de l'espèce, il y a lieu de faire abstraction de la deuxième incrimination.

Tout en rappelant l'éventuelle nécessité d'une insertion différente pour le cas où il sera suivi quant à sa proposition de faire figurer la nouvelle disposition à l'article 23 du Code de la route, le Conseil d'Etat ne s'opposerait pas à prévoir une taxe de 74 euros, généralement applicable en relation avec l'autre incrimination.

### Article 3

Compte tenu des circonstances météorologiques dans lesquelles les nouvelles dispositions sont censées s'appliquer, une disposition prévoyant de reporter la prise d'effets au-delà du délai usuel d'entrée en vigueur des textes normatifs publiés au Mémorial n'est pas utile.

Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de l'article 3.

### Article 4

Conformément à son observation liminaire et à ses observations relatives à l'article 3, le Conseil d'Etat propose de numéroter l'article sous examen « **Art. III.** ».

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 mars 2012.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Pour le Président,  
La Vice-Présidente,

s. Viviane Ecker