

Luxembourg, le 20 janvier 2012

**Objet: 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. (3882BJO)**

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures  
(9 août 2011)*

## **AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

L'objet du présent projet de règlement grand-ducal est d'introduire dans la réglementation routière une disposition stipulant que dans des conditions météorologiques hivernales définies, les véhicules automoteurs peuvent seulement être conduits sur la voie publique en étant équipés de pneus d'hiver, tout en distinguant selon les catégories de véhicules.

### **Résumé synthétique**

La Chambre de Commerce soutient les propositions contenues dans le projet de règlement grand-ducal sous rubrique qui, en s'inspirant de la législation allemande, comble une carence législative en matière de circulation dans des conditions hivernales. D'une manière générale, ces propositions devraient contribuer effectivement à l'amélioration de la sécurité routière, au maintien de la fluidité du trafic et au respect de l'environnement, les auteurs ayant apporté les précisions nécessaires quant à la définition des conditions météorologiques, grâce à un certain nombre d'indicateurs climatiques. Ces derniers permettront le moment venu de clarifier ce que l'automobiliste doit entendre en vue de se conformer à la nouvelle réglementation dans les cas où il décide de continuer de rouler et, de cette manière, d'anticiper sur les circonstances.

Pour la majeure partie des véhicules visés immatriculés au Luxembourg, circulant sur le territoire luxembourgeois, les voitures particulières, les camions et les bus, la Chambre de Commerce est d'avis que la mise en conformité par rapport à l'équipement de « pneus d'hiver » à la date d'entrée en vigueur ne saurait poser problème, exception faite cependant du secteur automobile de la location à court terme pour lequel cette pratique n'est pas encore généralisée.

Si elle juge opportune l'introduction d'un cadre légal, elle craint toutefois que sa mise en œuvre ne se heurte à l'imprécision du texte, voire à des incertitudes juridiques qui en pratique risquent d'en limiter la portée. La Chambre de Commerce estime que l'absence d'élément matériel pour caractériser l'infraction pour non conformité à l'équipement prescrit - existence d'un dommage ou d'un préjudice - et de point de départ de l'obligation, en cas de conditions hivernales imprévisibles, risque de compromettre l'application des sanctions pénales par le juge.

S'agissant des véhicules visés, la difficulté réside surtout pour les camions étrangers en provenance des pays du sud de l'Europe qui ne connaissent pas cette obligation, alternativement pour les pays qui ne reconnaissent pas la compétence du pays de circulation.

S'agissant de l'exemption prévue pour les cycles (catégorie L), compte tenu qu'il n'existe pas de pneus adaptés à la conduite en hiver pour cette catégorie de véhicules automoteurs, la Chambre de Commerce s'interroge s'il ne conviendrait pas d'en interdire la conduite pour des raisons de sécurité routière, lorsque des conditions hivernales exceptionnelles ne le permettent pas. Afin de tenir compte de la dérogation introduite en faveur des cycles, elle propose en outre de modifier le 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 21 du Code de la Route comme suit :

*« A l'exception des véhicules automoteurs de la catégorie L, il est autorisé d'équiper un véhicule avec des pneus de type M+S dont l'indice de vitesse correspond à la vitesse maximale par construction du véhicule ».*

Par ailleurs, la Chambre de Commerce propose d'aligner le contenu du nouvel article 17 du règlement grand-ducal du 8 décembre 2011 qui vise actuellement les conducteurs du permis de conduire B et d'étendre pendant la période comprise entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 31 mars l'équipement de « pneus d'hiver » sur les essieux avant et arrière, à tous les véhicules d'instruction des auto-écoles, y compris aux camions et aux bus.

La Chambre de Commerce estime enfin que les caractéristiques techniques proposées par le dispositif pour satisfaire à la nouvelle exigence ne sont pas satisfaisantes, la référence au seul critère du type de pneus « M&S » n'offrant pas dans des conditions hivernales spécifiées, les garanties de qualité et de sécurité suffisantes, normalement attachées aux « pneus d'hiver ». En vue de garantir pour les véhicules automoteurs une traction améliorée, elle recommande d'exiger pour les pneumatiques, à la fois le marquage par le sigle M+S et un profil minimum de 3 mm.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le présent projet de règlement grand-ducal sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

#### Appréciation du projet de règlement grand-ducal :

	<b>Incidence</b>
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	+
Impact financier sur les entreprises	0
Transposition de la directive	n.a.
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	n.d

Appréciations:    ++    :    très favorable  
                          +    :    favorable  
                          0    :    neutre  
                          -    :    défavorable  
                          - - :    très défavorable  
                          n.a. :    non applicable  
                          n.d. :    non disponible

## Considérations générales

Le projet de règlement grand-ducal sous avis fait suite aux chutes de neige abondantes de décembre 2011, lesquelles avaient provoqué une paralysie de la circulation sur une grande partie du réseau routier national, notamment de transit.

Pour fonder les propositions qu'il envisage, le projet de règlement grand-ducal sous rubrique précise respectivement dans l'exposé des motifs et dans la fiche financière, qu'il entend s'inscrire dans le cadre d'une politique de transports durable et du programme de lutte contre l'insécurité routière, ceci afin d'améliorer le bilan des accidents de la route. Trois objectifs distincts sont donc définis: l'amélioration de la sécurité routière ; le maintien de la fluidité du trafic ; le respect de l'environnement.

La Chambre de Commerce ne peut que saluer le souci légitime du gouvernement de prévenir à l'avenir la survenance ou la répétition de difficultés de circulation et d'accidents routiers désireux de tirer les leçons du passé.

Actuellement, le Code de la Route ne contient aucune disposition réglementant l'utilisation des pneus d'hiver, à l'exception de l'article 21 alinéa 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ci - après « l'Arrêté » qui dispose « *il est autorisé d'équiper un véhicule avec des pneus d'hiver de type M+S dont l'indice de vitesse correspond à une vitesse maximale inférieure à la vitesse maximale par construction du véhicule* ».

La Chambre de Commerce rappelle cependant qu'en 2007, le gouvernement avait déjà tenté de légiférer en la matière puisqu'un premier projet de règlement grand-ducal dit « pneus neige » destiné à réglementer l'usage des pneumatiques, prévoyait d'interdire pour les véhicules autres que les cycles, l'équipement de pneus « *non adaptés aux conditions météorologiques et à l'état de la chaussée* ». Selon le même projet de règlement, un véhicule était réputé équipé de pneus non adaptés lorsque les pneus n'étaient pas du type M+S et que de ce fait la voiture constituait, soit une gêne ou un danger pour la circulation, soit était à l'origine d'un dommage.

Ce même projet se distinguait du présent dispositif en ce qu'il comportait un renvoi aux conditions météorologiques et à l'état de la chaussée, incluait certaines catégories de véhicules, notamment les véhicules traînés, précisait clairement pour les autobus et les camionnettes la possibilité de s'équiper de pneus neige, tout en se référant à la survenance d'un dommage constitutif d'une infraction, en l'occurrence la gêne ou le danger pour la circulation.

S'agissant des conditions météorologiques hivernales qui justifient l'équipement de pneus d'hiver, la Chambre de Commerce reconnaît que le présent dispositif pallie de manière utile l'imprécision du précédent dispositif, lequel se contentait d'exiger des pneus « adaptés aux conditions météorologiques ».

Tout en soulignant son adhésion sur le principe d'introduire un cadre légal définissant les hypothèses et les véhicules visés par l'obligation d'équipement de pneus adaptés aux conditions météorologiques hivernales, elle entend toutefois mettre en évidence certaines faiblesses du projet de règlement grand-ducal sous avis, dues selon elle à des imprécisions de texte et à des incertitudes juridiques qui risquent d'en amoindrir l'applicabilité et la portée.

Dans ce contexte, elle rejoint l'avis des auteurs du présent projet de règlement qui reconnaissent que le dispositif, bien que décrivant les situations rendant l'équipement de pneus

d'hiver obligatoire, n'énonce à l'égard des conducteurs aucune obligation générale claire et incontournable puisque la règle énoncée s'analyse, selon les auteurs comme « *une règle de comportement* ». Bien qu'énonçant une obligation légale, celle-ci est atténuée par l'absence de point de départ de l'obligation et de l'imprévisibilité des conditions climatiques décrites.

A la lumière des expériences passées de l'hiver 2010, le projet de règlement grand-ducal sous avis se propose donc de modifier la législation existante en complétant l'article 160 de l'Arrêté d'une part, et la rubrique 160 du catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe 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, d'autre part.

## Commentaire des articles

### Concernant l'article 1<sup>er</sup> - Nouveau paragraphe 3 sous l'article 160 de l'Arrêté.

Comparé au premier projet « pneus neige » de 2007, le texte sous examen introduit davantage de précisions s'agissant des conditions d'équipement exigées dans des « conditions météorologiques hivernales ». Ces précisions visent les conditions météorologiques proprement dites, d'une part et pour les pneumatiques, le type de pneus, leurs caractéristiques et le marquage, d'autre part.

#### Article 160 paragraphe 3, 1<sup>er</sup> alinéa 1<sup>er</sup> phrase

Cette disposition prévoit que sous des « conditions météorologiques hivernales », la conduite des véhicules automoteurs sur la voie publique n'est possible qu'à la condition d'être équipés de pneus d'hiver en fonction de la catégorie de véhicule concernée et sous réserve de présenter les caractéristiques respectivement dans le Règlement ECE N° 030<sup>1</sup> et le Règlement ECE N° 54<sup>2</sup>.

### 1. Les éléments constitutifs de l'équipement de « pneus hiver »

#### 1.1 Les conditions météorologiques hivernales

La Chambre de Commerce considère que contrairement au premier projet, le présent dispositif marque une avancée. Le texte explicite en effet ce qu'il faut entendre par « conditions météorologiques hivernales » en précisant les circonstances qui justifient l'obligation de s'équiper de pneus d'hiver, à savoir les cas de « *verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre* ».

L'exposé des motifs prend en effet soin de se référer à une température moyenne inférieure à 7 C° « *communément admise comme meilleure pratique sur le plan international* »,

---

<sup>1</sup> Paragraphe 6.3.3 du Règlement (ECE) N° 030 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques, entré en vigueur le 5 octobre 1987.

<sup>2</sup> Règlement (ECE) N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques, entré en vigueur le 13 mars 1988.

celle-ci étant censée servir d'indicateur aux conducteurs afin qu'ils puissent plus facilement apprécier le moment où l'équipement de pneus d'hiver devient obligatoire.

La Chambre de Commerce admet que cette indication est utile, même si dans la pratique, ce critère pourrait ne pas toujours s'avérer suffisant. La règle de comportement attendue du conducteur, dépendant dans une large mesure d'une appréciation subjective des conditions météorologiques, celle - ci risque d'être ignorée par une partie des conducteurs.

En dépit de cette réserve, la Chambre de Commerce marque son accord avec le principe général d'équiper certaines catégories de véhicules automoteurs de « pneus d'hiver », en ce que le dispositif apporte à présent les clarifications nécessaires permettant à l'automobiliste de mieux apprécier ce qu'il convient d'entendre par « conditions hivernales ».

## **1.2 Absence de précision quant au point de départ de l'obligation et absence d'obligation légale.**

Une autre incertitude réside dans le fait que le texte sous examen s'il met bien à la charge des automobilistes une obligation de moyens et de résultat (s'équiper de pneus d'hiver), pas plus que le précédent dispositif, n'apporte de réponse aux questions déjà soulevées dans l'avis du Conseil d'Etat n° 47.747 du 23 octobre 2007 à partir de quel moment convient-il de s'abstenir de circuler non équipé de pneus d'hiver/de conduire ? Les indicateurs climatiques indiqués doivent-ils être généralisés sur tout le territoire ?

La Chambre de Commerce considère que cette absence de précision avait dans le passé posé problème. Dans ce contexte, elle rappelle que le Conseil d'Etat avait déjà à l'occasion du premier projet « pneus neige », rendu attentifs les auteurs à la question de la prévisibilité des conditions météorologiques hivernales, en cas de changement brusque de la météo, question à laquelle les auteurs du présent tentent à présent d'apporter une réponse, à la lumière des incidents neigeux de décembre 2010.

S'il convient d'admettre en effet que le conducteur n'est pas toujours en mesure de prévoir un changement brutal de la météo, la Chambre de Commerce estime qu'à tout le moins, il lui revient de se prémunir en amont par rapport aux risques qui en découlent. D'une manière générale, il se doit d'adopter un comportement responsable et de faire preuve de vigilance en prenant les mesures pour équiper son véhicule en fonction des saisons, en l'équipant de pneumatiques adaptés ou de décider de s'abstenir de conduire avant l'apparition de tels indicateurs météorologiques, le cas échéant. L'appréciation des conditions hivernales, tout comme le changement de comportement attendu de l'automobiliste confronté à une obligation de résultat, reposent avant tout sur le bon sens et la responsabilité de chaque automobiliste.

A l'instar des auteurs du projet de règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce note que ce dernier n'énonce de manière explicite aucune obligation légale concernant l'équipement de « pneus d'hiver ». A cet égard, elle remarque également que pour l'ensemble des véhicules automoteurs visés, le projet de règlement grand-ducal sous avis n'assortit l'obligation d'équipement de « pneus d'hiver », dans le cadre de circonstances spécifiques, d'aucune condition de préjudice ou d'un dommage, c'est-à-dire de l'existence préalable d'une gêne à la circulation ou d'un dommage, à l'inverse du premier projet « pneus neige » qui considérait pour les véhicules des catégories M1 (autobus) et N1 (camions) qu'un véhicule était en infraction à partir du moment où il constituait « *une gêne ou un danger pour la circulation ou était à l'origine d'un dommage à des personnes ou à des propriétés publiques ou privées...* ».

Ainsi, puisque le libellé du projet de règlement sous avis ne l'explicite pas expressément, elle suppose que les infractions ne seront déclenchées, de même que les sanctions prévues (article 2) prononcées que dans l'hypothèse d'un litige entre automobilistes rendant inévitable l'intervention de la police grand-ducale ou du simple constat par cette dernière de la non observation de la règle, établi de façon aléatoire. Puisqu'il n'existe pas de point de départ à cette obligation d'équipement, la Chambre de Commerce en est à se demander comment la contravention établie pourra être rendue exécutoire en cas de contestation de l'infraction par l'automobiliste. Comment le juge pourra-t-il a posteriori apprécier si, dans des conditions hivernales imprévisibles, l'automobiliste était tenu de s'équiper de pneus d'hiver?

### 1.3 Les caractéristiques techniques et le marquage des pneumatiques

Dans les conditions météorologiques précisées ci-avant, le présent alinéa prévoit que seul l'équipement de pneus d'hiver est autorisé, le type de pneu, devant correspondre, selon la catégorie du véhicule automoteur, à la désignation communément connue sous « M+S », « M et S » ou « M&S ».

La Chambre de Commerce estime que la seule exigence du type de pneu « M+S » pour définir un pneu d'hiver n'est pas satisfaisante, celle-ci n'étant pas forcément pour l'automobiliste synonyme de « pneus d'hiver » et n'offrant pas systématiquement les mêmes garanties de sécurité. Selon elle, les caractéristiques essentielles déterminantes pour savoir si un « pneu d'hiver » est satisfaisant, sont la qualité du caoutchouc et la sculpture du profil.

S'agissant de la qualité du caoutchouc, il est communément accepté que la gomme des pneus d'hiver reste plus souple lorsque les températures baissent, alors que celle des pneus d'été durcit réduisant ainsi fortement l'adhérence.

S'agissant de la sculpture du profil, si dans des conditions hivernales celle-ci est certes un élément important, la profondeur de la rainure permettant de mieux repousser l'eau et la glace, pour autant elle ne saurait être un critère suffisant. La Chambre de Commerce considère que la profondeur minimum de 1,6 mm exigée par le présent dispositif est insuffisante, cette profondeur correspondant à un des indicateurs d'usure de pneus communément acceptés, les rainures de la bande de roulement ne devant pas présenter une profondeur inférieure à 1,6 mm<sup>3</sup>.

La Chambre de Commerce souligne que le présent dispositif s'aligne sur les dispositions prévues par l'Allemagne qui décrit les mêmes conditions hivernales et exige la même profondeur de profil pour les « pneus d'hiver ». Si la règle est de 1,6 mm, les automobiles clubs recommandent 4 mm. En Autriche, deux critères sont exigés pour considérer un pneu comme un pneu d'hiver, le sigle M+S et un profil de 4 mm minimum. Par ailleurs, des pays comme l'Estonie ou la Finlande exigent seulement 3 mm. Si ce critère amélioré ne règle pas pour autant la question des pneus chinois de mauvaise qualité qui portent aussi le sigle « M+S », elle estime réitérant ses recommandations émises en son avis à l'occasion du premier projet « pneus neige », qu'un profil plus grand contribue à améliorer l'adhérence.<sup>4</sup>

Elle souligne par ailleurs que l'Annexe II du règlement UE/UN 458/2011 de la Commission du 12 mai 2011<sup>5</sup> distingue en effet entre les véhicules équipés occasionnellement de « pneus

<sup>3</sup> Règlement no 30 de la commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) - Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques.

<sup>4</sup> Mémorial N° 33 du 27 mars 2008. Avis Chambre de Commerce du 5 février 2008.

<sup>5</sup> Règlement UE/UN 458/2011 de la Commission du 12 mai 2011 portant prescriptions pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le montage de leurs pneumatiques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à

neige », c'est-à-dire portant le pictogramme « Neige et flocons » et les véhicules équipés de « pneumatiques offrant une traction améliorée sur neige, c'est-à-dire offrant le marquage « M&S, mais sans le symbole alpin ou le pictogramme représentant une montagne à trois pics et un flocon de neige... ».

A la lumière des indications réglementaires de marquage qui définissent normalement les pneus « M&S », la Chambre de Commerce craint un risque d'assimilation dans l'esprit des automobilistes entre la notion de « pneu d'hiver » et celle de « pneus 4 saisons », les « pneus 4 saisons », étant souvent assimilés aux « pneus d'hiver » du fait qu'ils comportent soit le marquage « M+S », soit « Montagne et Flocons ». Bien qu'étant reconnus comme des pneus d'une qualité tout à fait acceptables en hiver, ceux-ci ne sont pas pour autant considérés par les professionnels comme des pneus de qualité équivalente aux « pneus d'hiver ».

La Chambre de Commerce est d'avis que cette solution permettrait en effet de contraindre les automobilistes qui roulent beaucoup et qui, par souci d'économie utilisent des pneus 4 saisons, à changer leurs pneus plus souvent afin de garantir une meilleure adhérence de leurs pneus en hiver.

Par ailleurs, les pneus neige qui portent le sigle « Montagne et flocons » sont réellement des pneus d'hiver, ce sigle renvoyant à un type de pneu de meilleure qualité, plus sûre que le pneu portant le sigle M+S. Enfin, il convient de relever que certains pneus américains portent le sigle « Montagne et flocons », ce sigle ayant été développé par les Nord-américains pour montrer qu'il s'agit de pneus adaptés aux conditions hivernales, les pneus présentant ce symbole faisant l'objet de tests rigoureux sur la neige et le verglas. La Chambre de Commerce souligne en outre que le symbole a également été repris par des marques non américaines, comme au Québec où le symbole « Montagne et flocon » est obligatoire sur les pneus hiver.

Pour conclure, afin de garantir une traction améliorée pour les véhicules automoteurs visés, la Chambre de Commerce préconise à nouveau d'exiger dans le dispositif pour les pneumatiques, un profil de 3 mm minimum et le marquage « M+S ».

## **2. Champ d'application - Etendue de l'obligation pour les véhicules étrangers et les camions**

Le principe général énoncé aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, prévoit l'équipement de pneus d'hiver montés sur toutes les roues du véhicule pour tous les véhicules automoteurs et une obligation d'équipement allégée pour les autobus et les camions. La Chambre de Commerce en déduit logiquement que cette mise en conformité doit être étendue aux véhicules immatriculés à l'étranger circulant sur le territoire luxembourgeois.

Elle estime que pour le Grand - Duché, cette obligation revêt une importance toute particulière compte tenu de sa situation géographique de carrefour de l'Europe. Il est vrai que l'obligation vise un nombre important de conducteurs non-résidents (environ 140.000 personnes) venus des zones transfrontalières qui effectuent quotidiennement le trajet aller-retour de leur domicile vers le Luxembourg.

Compte tenu des conditions météorologiques similaires auxquelles sont soumises les régions d'Alsace et de Lorraine, il est possible d'espérer pour cette catégorie de conducteurs de voitures particulières, un effort d'anticipation avant le début de la saison hivernale et donc une mise en conformité rapide. En revanche, alors que dans certains pays limitrophes, l'introduction de

---

moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

la nouvelle obligation ne posera pas de problèmes<sup>6</sup>, elle est d'avis que la question se posera avec beaucoup plus d'acuité pour les camions en provenance des pays du sud de l'Europe, de France<sup>7</sup> de Belgique, pays où il n'existe aucune réglementation imposant une obligation légale concernant l'utilisation des pneus d'hiver, ou de certains pays de l'Est de l'Europe qui pourraient se prévaloir des limites posées par la Convention de Vienne sur la circulation routière<sup>8</sup>

L'article 1<sup>er</sup> paragraphe 5 de l'Accord du 20 mars 1958<sup>9</sup> (entré en vigueur pour le Luxembourg le 25 novembre 1975), dispose tout d'abord que « *toute nouvelle Partie contractante peut déclarer ne pas être liée par certains règlements annexés au présent Accord ou n'être liée par aucun d'entre eux* ».

Il convient ensuite de souligner que l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière relative aux conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques, dispose au point 54 de son Chapitre 3 relatif aux « Bandages » :

*« Les roues des automobiles et de leurs remorques doivent être munies de bandages pneumatiques assurant une bonne adhérence, même sur chaussée mouillée. Toutefois, la présente disposition ne saurait empêcher les Parties contractantes d'autoriser l'utilisation de dispositifs qui donneraient des résultats au moins équivalents à ceux qui sont obtenus avec des bandages pneumatiques ».*

Par conséquent, il appartient à chaque pays de déterminer en ce qui concerne les équipements spéciaux, tels que les pneumatiques, si l'Etat concerné entend imposer l'équipement de « pneus d'hiver » et de définir les véhicules visés par cette mesure. En effet, certains pays se déterminent en faveur de l'application des règles du pays de circulation, alors que d'autres en faveur des règles du pays d'immatriculation. Il résulte que l'équipement de « pneus d'hiver » peut seulement être considéré comme obligatoire, pour certains types de véhicules, dans certains Etats. La Chambre de Commerce exprime par conséquent ses craintes quant à la possibilité de conflits de loi qui, forcément risquent de réduire l'étendue de l'obligation de résultat proposée, s'agissant du respect de l'équipement de « pneus d'hiver » par les camions immatriculés dans des pays où cette règle n'est pas applicable.

Les incertitudes juridiques liées à cette mise en œuvre pourraient dès lors aboutir à des régimes différenciés entre, d'une part ceux qui seront finalement retenus par les véhicules immatriculés à l'étranger et celui prévu de s'appliquer pour le même type de véhicules, immatriculés au Luxembourg, d'autre part.

#### Article 160, paragraphe 3, 1<sup>er</sup> alinéa 2<sup>ième</sup> phrase - Obligations d'équipement allégées

---

<sup>6</sup> En Allemagne, la législation en vigueur oblige les conducteurs à rouler avec des pneus adaptés à la météo en situation hivernale, en cas de neige, de neige fondante et de verglas, les voitures devant être équipées de pneus d'hiver ; en Autriche les conducteurs doivent équiper les véhicules de pneus d'hiver pendant la période du 1<sup>er</sup> novembre au 15 avril ; en Suisse faute d'une obligation équivalente, l'automobiliste qui reste bloqué sur une chaussée enneigée avec une voiture mal équipée et qui crée une gêne à la circulation, s'expose à une amende.

<sup>7</sup> A l'exception des routes de montagnes marquées par le signal B26<sup>7</sup> où les pneus d'hiver et les chaînes sont obligatoires.

<sup>8</sup> Conclue à Vienne le 8 novembre 1968.

<sup>9</sup> Accord du 20 mars 1958 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.

Par dérogation à la disposition précédente (1<sup>er</sup> phrase), il est précisé que l'obligation d'équipement en pneus M&S pour les véhicules automoteurs des catégories M2, M3, N2, et N3 (autobus, autocars, camions, tracteurs de semi-remorques, tracteurs de remorques et autres véhicules poids lourds), dans des conditions météorologiques identiques est limitée, à condition que ces véhicules soient conduits avec ce type de pneus montés sur les roues de tous les essieux moteurs, seulement.

D'une manière générale, la Chambre de Commerce fait remarquer tout d'abord que dans leur écrasante majorité, les camions mis en circulation au Luxembourg sont d'office équipés de pneus d'hiver sur les essieux moteurs. En effet, en raison de frais d'équipement importants, d'exigences en termes de surfaces de stockage, de pertes de temps de travail consécutives au changement de type de pneus (et qui, au final présenterait l'inconvénient de se solder par une indisponibilité des véhicules visés), il convient de constater que les « pneus d'hiver » ne sont généralement pas remplacés par des pneus d'été en période estivale. Force est donc de reconnaître qu'une telle pratique est déjà dans une large mesure répandue, celle-ci étant reconnue correspondre au meilleur rapport coût-efficacité. Etant donné que les essieux directs des camions ne sont généralement pas équipés de pneus d'hiver, il en résulte que l'obligation allégée prévue par le dispositif pour les camions, n'aura en pratique aucune répercussion significative.

Elle précise par ailleurs que la pratique est la même pour certains camions de type à trois ou à quatre essieux et à benne basculante (Kipper), circulant régulièrement sur des chantiers qui, de ce fait sont équipés de pneus spécifiques désignés 'S & G' (Strasse & Gelände). Etant donné que ces pneus sont réputés porter également la mention « M&S », ils ne doivent donc pas être remplacés en période hivernale.

S'agissant des autobus et des autocars immatriculés au Luxembourg, ceux-ci sont habituellement équipés de pneus été, en saison d'été et de pneus hiver, en hiver sur les essieux moteurs, à l'exception toutefois de certaines régions du nord du pays connaissant des chutes de neige généralement abondantes où les autobus sont équipés de pneus neige sur tous les essieux.

La Chambre de Commerce soutient donc l'avis des auteurs, l'équipement recommandé correspondant déjà à une pratique courante, admise dans le secteur concerné et reconnue de surcroît comme étant la solution la plus économique.

En ce qui concerne les véhicules d'instruction des auto-écoles, elle fait remarquer que le règlement grand-ducal du 8 décembre 2011<sup>10</sup> a introduit un nouvel article 17 qui prévoit que les voitures utilisées pour l'obtention d'un permis de la catégorie B « *doivent être équipés sur les essieux avant et arrière de pneus de type « M+S »*, du 1<sup>er</sup> novembre jusqu'au 31 mars. Elle estime par conséquent qu'il serait logique d'étendre cette obligation à tous les véhicules d'instruction, y compris aux camions et aux bus, soit pour les catégories M2, M3, N2 et N3.

#### Article 160 paragraphe 3, 2<sup>ème</sup> alinéa - Dérogations

Cette disposition précise que les dispositions relatives à l'équipement de pneus d'hiver « *ne sont pas applicables aux véhicules automoteurs de la catégorie L ...* » et introduit une dérogation à l'endroit des tracteurs, des machines automotrices, des véhicules spéciaux, des véhicules historiques, de l'Armée, de la Police Grand-ducale, de l'Administration des Douanes et des Accises, de l'Administration des Services de Secours ainsi que des services d'incendie et de sauvetage communaux « *pour autant que des pneus M+S M.S. ou M&S n'existent pas pour ces véhicules* ».

<sup>10</sup> Mémorial 255 du 16 décembre 2011.

La Chambre de Commerce marque son accord à la présente disposition qui entend réserver une exception à l'endroit des véhicules de la catégorie L (cyclomoteurs, motocycles, tricycles, quadricycles légers et quadricycles) en ne les incluant pas dans le nouveau régime prévu pour le reste des véhicules automoteurs. Elle estime en effet que les véhicules de la catégorie L sont par définition des véhicules légers, qui de surcroît circulent rarement en période hivernale. Partant, il n'est pas nécessaire de les assimiler au régime prévu pour les voitures particulières.

Considérant qu'il n'existe pas de pneus adaptés à la conduite en hiver pour ces types de véhicules, elle est d'avis que la conduite de véhicules catégorie L dans des conditions hivernales telles que décrites dans le projet de règlement sous avis, peut s'avérer extrêmement dangereuse pour l'ensemble des conducteurs, en ce compris ceux des types de véhicules visés et, pour la sécurité routière, d'une manière générale. La Chambre de Commerce en est à s'interroger s'il ne conviendrait pas d'interdire purement et simplement la conduite de tels véhicules dans les cas où des conditions hivernales exceptionnelles ne le permettent pas.

Par ailleurs, compte tenu des présentes dérogations et, sous peine de contradiction avec le libellé actuel du 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 21 du Code de la Route qui déclare qu' « *il est autorisé d'équiper un véhicule avec des pneus de type M+S il est autorisé d'équiper un véhicule avec des pneus de type M+S .....* », elle invite les auteurs du présent projet de règlement grand-ducal à le modifier comme suit :

*« A l'exception des véhicules automoteurs de la catégorie L, des tracteurs, des machines automotrices, des véhicules spéciaux, des véhicules historiques, de l'Armée, de la Police Grand-ducale, de l'Administration des Douanes et des Accises, de l'Administration des Services de Secours ainsi que des services d'incendie et de sauvetage communaux, il est autorisé d'équiper un véhicule avec des pneus de type M+S dont l'indice de vitesse correspond à la vitesse maximale par construction ».*

### **Concernant l'article 2 - Infractions et sanctions**

La Chambre de Commerce renvoie à ses commentaires ci - avant sous l'intitulé « Absence d'obligation légale et absence de précision quant au point de départ de l'obligation ».

### **Concernant l'article 3 - Entrée en vigueur**

Les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous rubrique se proposent de fixer son entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2012.

La Chambre de Commerce estime que la fixation de cette date, soit plus d'un an après le dépôt du projet présente l'avantage de permettre aux distributeurs automobiles, garagistes et commerçants de s'approvisionner à temps et en quantités nécessaires afin d'éviter le moment venu des ruptures de stock, la demande devant selon toutes vraisemblances, accuser une hausse sensible à partir du mois de septembre 2012.

Dans ce contexte, elle salue les efforts entrepris par le gouvernement dans le cadre de sa campagne de sensibilisation « *En hiver, pneus d'hiver* », qui a porté notamment sur les conditions de sécurité relatives à la conduite d'hiver. Compte tenu du fait que cette campagne de sécurité routière a été initiée dès le troisième trimestre de l'année, encore une fois les informations transmises de manière précoce devraient favoriser l'adoption de nouveaux comportements auprès des usagers circulant sur le territoire luxembourgeois.

En pratique, si les voitures particulières immatriculées au Luxembourg sont déjà équipées de pneus d'hiver en saison d'hiver,<sup>11</sup> au niveau de la location à court terme en revanche, le constat est différent la plupart des voitures particulières n'étant utilisées que pendant 6 à 12 mois en moyenne. La Chambre de Commerce estime que l'équipement en pneus d'hiver entraînera ce secteur automobile spécifique une hausse des coûts des tarifs de location en hiver qui se répercutera inévitablement sur les consommateurs.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le présent projet de règlement grand-ducal sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

BJO/PPA

---

<sup>11</sup> A titre indicatif, selon les données rapportées courant 2011 par le secteur de la location de long terme et du leasing, l'équipement en pneus d'hiver est actuellement assuré à cent pour cent (100%).