

**Objet : Projet de règlement grand-ducal**

- 1. concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées et**
- 2. modifiant 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. (4284FMI)**

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures  
(15 juillet 2014)*

<b>AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE</b>
---------------------------------------

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet »), a pour objet de définir les conditions relatives à la circulation des transports exceptionnels sur le réseau autoroutier, c'est-à-dire les transports d'éléments individuels qui, par leurs masses ou dimensions, dépassent les maxima définis par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, encore appelé Code de la Route. Le Projet fixe également les conditions dans lesquelles des véhicules sont autorisés à dépasser les dimensions et masses maximales définies par le Code de la Route, en particulier la longueur maximale de 18,75 mètres.

Le Projet prévoit encore des adaptations ponctuelles du catalogue des avertissements taxés, soit en introduisant des infractions qui sont en corrélation avec les nouvelles dispositions, soit en augmentant de 74 à 250 euro le montant de certains avertissements taxés notamment.

Actuellement, l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques autorise le Ministre des Transports à délivrer des autorisations individuelles et à édicter des prescriptions spéciales concernant l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions et poids des véhicules.

Parallèlement, la circulation des transports exceptionnels est régie par le règlement ministériel modifié du 24 mars 1997 sur l'accès aux autoroutes des véhicules dépassant les poids et dimensions réglementaires (ci-après le « Règlement ministériel »). Il ressort toutefois de l'exposé des motifs que ledit Règlement ministériel est entaché d'irrégularités pour les raisons suivantes :

- il appartenait au ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et non pas au ministre en charge des transports de prendre le Règlement ministériel ;
- il est apparu que la validité du Règlement ministériel en question était limitée à trois mois ;
- les compétences ministérielles seraient à insérer au Code de la Route, plutôt qu'à l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 ;

- l'opposabilité dudit Règlement ministériel est également mise en cause, alors que l'article 95 de la Constitution dispose que « *les cours et tribunaux n'appliquent les arrêtés et règlements généraux et locaux qu'autant qu'ils sont conformes aux lois.* »

Le Projet vise dès lors à combler le vide juridique découlant de ces irrégularités en transférant les dispositions du Règlement ministériel dans un nouveau règlement grand-ducal, tout en les adaptant aux besoins de la pratique.

La Chambre de Commerce se demande toutefois s'il ne serait pas opportun, pour une meilleure lisibilité et compréhension du texte, d'intégrer cette partie du Projet dans le Code de la Route.

La Chambre de Commerce entend par ailleurs formuler quelques remarques concernant le transport par route des containers de 45 pieds qui, parce que ces derniers excèdent de **15 centimètres** la longueur maximale autorisée par le Code de la Route, requièrent une autorisation spéciale du ministre, suivant le Projet sous avis.

En effet, l'article 4 du Code de la Route définit la longueur hors-tout maximale pour le train routier à 18,75 mètres.

Or, certains grands containers utilisés sur le rail, les voies navigables, le transport maritime intercontinental et le cabotage maritime, principalement les containers de 45 pieds, ne peuvent actuellement finir leur voyage par route que moyennant des autorisations spéciales pour transport exceptionnel.

La Chambre de Commerce est d'avis qu'il serait plus opportun de relever la longueur maximale de manière à ne plus soumettre le transport des containers de 45 pieds à autorisation spéciale, pour les raisons suivantes :

- partant du constat que les camions transportant des containers de 45 pieds sont de plus en plus utilisés en transport intercontinental et en Europe, l'augmentation de la longueur maximale autorisée de 15 cm faciliterait le développement du transport intermodal. L'augmentation de la longueur maximale est d'autant plus justifiée que la Commission européenne a élaboré en 2013 une proposition de directive<sup>1</sup> qui prévoit justement l'augmentation de la longueur maximale autorisée de 15 cm pour les véhicules transportant des containers de 45 pieds,
- la demande d'une telle autorisation spéciale auprès de l'administration compétente constitue une surcharge administrative pour les transporteurs et les administrations et va à l'encontre de l'objectif de simplification administrative prôné par la Chambre de Commerce,
- l'exigence d'une telle autorisation spéciale risquerait d'être qualifiée d'« entrave administrative » à la libre circulation des marchandises au regard du droit communautaire.

D'autant plus, la Chambre de Commerce souhaite rappeler que le Gouvernement soutient activement le développement de la plateforme multimodale (c'est-à-dire l'autoroute ferroviaire) basée à Bettembourg. Le Gouvernement finance le nouveau terminal qui devra être opérationnel début 2016. Or, cette plateforme logistique est spécialement conçue pour permettre le transport de containers de 45 pieds.

---

<sup>1</sup> Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Il est dès lors contradictoire de développer, d'un côté, une autoroute ferroviaire ciblant justement le transport de containers de 45 pieds, pour, d'un autre côté, soumettre ce transport sur les autoroutes à des restrictions pénalisant les transporteurs.

Finalement, la Chambre de Commerce s'interroge sur l'utilité de l'article 1<sup>er</sup> du Projet. En effet, ledit article ne fait que résumer de façon sommaire l'objet du Projet, de sorte qu'il ne semble, aux yeux de la Chambre de Commerce, pas nécessaire de maintenir ledit article dans le Projet.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du Projet.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le Projet sous avis sous réserve de la prise en compte des commentaires formulés dans le présent avis.

FMI/DJI