

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1^{er}. Au paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est inséré après le point 8) un nouveau point 9) libellé comme suit :

«

9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
----	--	----------

»

Les points 9) à 26) sont renumérotés 10) à 27).

Art. 2. L'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 2 les termes « à l'alinéa premier » sont remplacés par les termes « au paragraphe premier ».
2. Trois nouveaux paragraphes sont ajoutés *in fine* libellés comme suit :

« 4. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10 % la masse maximale autorisée.

5. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

6. L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe cinq ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros. »

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

I. Exposé des motifs

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/719/UE modifiant la directive modifiée 96/53/CE 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. Cette transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que par une modification de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

En 1984, les membres de la Communauté européenne ont pour une première fois édité des normes communes en ce qui concerne le poids, les dimensions ainsi que d'autres caractéristiques techniques connexes de certains véhicules routiers dans le cadre d'une politique commune des transports. Ils ont ainsi établi des normes communes permettant de mieux utiliser les véhicules routiers dans le trafic international entre les différents Etats membres.

Toutefois, au fil des années, ces dispositions ont été modifiées de façon substantielle en tenant compte de l'évolution technique dans le domaine de la construction de véhicules notamment.

Partant, en 1996, lorsqu'une nouvelle modification de la directive de 1984 s'imposait, il a été décidé, pour des questions de clarté et de rationalisation, de procéder à une refonte complète des dispositions en la matière. Cette refonte a résulté dans la directive 96/53/CE.

En 2002, ladite directive a pour une première fois été modifiée par la directive 2002/7/CE puisqu'il a été jugé à l'époque qu'il était nécessaire d'harmoniser les dimensions maximales autorisées pour les véhicules routiers affectés au transport de personnes, étant donné que les divergences entre les règles en vigueur dans les différents Etats membres en ce qui concerne les dimensions des véhicules routiers de transport de personnes avaient des effets négatifs sur les conditions de concurrence et pouvaient constituer un obstacle au trafic entre les Etats membres.

La modification de la directive 96/53/CE par la directive 2015/719/UE s'inscrit dans la politique européenne des dernières années en mettant l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier celles de dioxyde de carbone (CO₂), de renforcer la sécurité routière, d'adapter la législation pertinente aux évolutions technologiques et aux nouveaux besoins du marché et de faciliter les opérations de transport intermodal, tout en assurant une concurrence loyale et en protégeant les infrastructures routières.

Ainsi, les modifications visent à autoriser l'installation de dispositifs aérodynamiques aux véhicules, d'améliorer la sécurité routière, d'augmenter la masse maximale autorisée pour les véhicules à carburant de substitution, d'augmenter la longueur et la masse maximale autorisée des véhicules dans le cadre du transport de conteneurs, notamment pour promouvoir les opérations de transport intermodal, ainsi que d'augmenter la masse maximale autorisée dans le cadre du transport de passagers.

En effet, une amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait des gains significatifs en matière de performances énergétiques des véhicules, éventuellement en conjonction avec les dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables adjoints à l'arrière des véhicules. Toutefois, dans les limites de longueur actuelles fixées par la directive 96/53/CE, cette amélioration n'est pas possible sans une réduction de la charge utile des véhicules et sans mettre en danger l'équilibre économique du secteur du transport routier. Pour cette raison, une dérogation aux longueurs maximales est proposée sans pour autant augmenter la charge utile du véhicule.

En outre, le nouveau profilage des cabines peut également contribuer à améliorer la sécurité routière en réduisant les angles morts de vision des conducteurs, notamment ceux situés sous le pare-brise, et devrait ainsi permettre de sauver la vie de nombreux usagers de la route vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes. Un nouveau profilage des cabines pourrait aussi intégrer des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Par ailleurs, le gain potentiel de volume de la cabine devrait améliorer la sécurité et le confort du conducteur.

Afin de promouvoir les systèmes de propulsion alternatifs (systèmes de propulsion n'utilisant pas ou seulement partiellement des énergies fossiles), il est proposé d'augmenter la masse maximale autorisée pour ce type de véhicule, étant donné que l'utilisation tant de systèmes de propulsion alternatifs, qui comprennent des systèmes de propulsion hybrides (système qui à des fins de propulsion mécanique, tirent leur énergie d'un carburant consommable et/ou d'une batterie ou d'un autre dispositif de stockage d'alimentation électrique ou mécanique) ainsi que de véhicules qui fonctionnent entièrement à carburant de substitution (électricité, gaz...), réduit la pollution d'un côté, mais augmente le poids du véhicule, puisque ces systèmes sont en général plus lourds que ceux utilisés dans les véhicules à carburant conventionnel. En conséquence, il y a lieu d'augmenter la masse maximale autorisée de ces véhicules, puisque ce surpoids ne devrait pas être comptabilisé au détriment de la charge effective du véhicule, étant donné que cela pénaliserait le secteur du transport routier du point de vue économique. Néanmoins, ce surpoids ne devrait pas non plus entraîner l'augmentation de la charge utile du véhicule.

Le transport de marchandises dans des conteneurs est de plus en plus courant. Ces conteneurs d'une longueur de 13,72m (45 pieds) sont acheminés par tous les modes de transport. Cependant, bien que le transport de ces conteneurs soit actuellement possible sur le territoire du Benelux (Décision M (2014) 5 du Comité des Ministres Benelux), les composantes routières des opérations de transport intermodal ne peuvent actuellement s'effectuer que dans le cadre de procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs. Il est donc proposé d'allonger de la longueur autorisée des véhicules transportant lesdits conteneurs de 15 centimètres, ce qui pourrait dispenser les transporteurs de suivre ces procédures administratives et faciliter ainsi les opérations de transport intermodal, sans risque ni préjudice pour l'infrastructure routière ni pour les autres utilisateurs de la route.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, le poids moyen des passagers des autocars ainsi que celui de leurs bagages ont sensiblement augmenté depuis 1996. Compte tenu des limites de poids imposées par la directive 96/53/CE, le nombre de passagers transportés a été progressivement réduit. En outre, l'équipement nécessaire pour répondre aux exigences techniques en vigueur, telles que la norme Euro VI, augmente le poids des véhicules ainsi équipés. La nécessité de privilégier le transport collectif par rapport au transport individuel dans un souci de meilleure efficacité énergétique et afin de réduire les embouteillages impose de rétablir le nombre antérieur de passagers par autocar en tenant compte de l'augmentation de leur poids et de celui de leurs bagages. En conséquence, il est proposé d'augmenter la masse maximale autorisée des autobus et autocars.

La directive dont question prévoit également la mise en place de mesures appropriées en ce qui concerne les infractions liées à la surcharge. Le présent projet de loi prévoit donc les sanctions en cas d'infractions contre ces dispositions. Etant donné que le Code de la Route prévoit déjà des sanctions en matière de surcharge, le projet n'introduit que de nouvelles sanctions pour le chargeur et le transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile.

De manière générale, il reste à noter que la directive prévoit l'augmentation de la masse maximale autorisée dans un bon nombre de cas en relation avec des véhicules munis de dispositifs aérodynamiques ou des véhicules propulsés totalement ou entièrement par des systèmes de propulsion alternatifs ou à carburant de substitution. Cependant, les dispositions relatives à la masse maximale autorisée au Grand-Duché des différents véhicules proviennent notamment de la Décision Benelux M (89) 7 et autorisent des masses maximales supérieures pour la conduite sur le territoire des pays du Benelux que les dispositions de la directive 96/53/CE. Partant, la transposition de ces dispositions pour le Luxembourg n'est pas nécessaire, puisque les limites nationales sont, pour la plupart des cas de figure, plus élevées que celles de la directive. Il s'en suit, que les modifications proposées tiennent uniquement compte de cas où la limite européenne est plus élevée que la limite nationale. A titre d'exemple, la limite nationale pour les poids lourds est, en conformité avec la décision Benelux M (89) 7, de 44t. Cependant, dans l'Union européenne cette limite est en vertu de la directive 96/53/CE de 40t, sauf exceptions.

Les modifications transposant les autres dispositions de la directive 2015/719/UE précitée qui ne sont pas repris dans le présent projet de loi, se trouvent dans le projet de règlement grand-ducal visant à modifier l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques qui va de pair avec le présent projet de loi.

II. Commentaire des articles

Ad article 1er

Le paragraphe 8 de l'article 1^{er} de la directive 2015/719/UE modifiant la directive modifiée 96/53/CE 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 prévoit l'introduction d'un article 10 sexies qui oblige les Etats membres de mettre en place un régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions de la directive dont question.

Etant donné que tant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques prévoient déjà, notamment par le biais 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, des sanctions en cas de violation des dispositions en relation avec la longueur et le poids maximal autorisées de véhicules, l'introduction de nouvelles dispositions ne s'impose pas.

Toutefois, ce même paragraphe 8 de l'article 1^{er} de la directive introduit un article 10 septies dans la directive 96/53/CE prévoyant de nouvelles dispositions en matière de responsabilité pour le chargeur ainsi que pour le transporteur en cas de transport de conteneurs et de caisses mobiles, notamment en termes de surcharge d'un véhicule (article 10 septies, paragraphe 2).

Partant, l'article 1^{er} du projet de loi propose, à l'instar de ce qui est prévu pour le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule, de sanctionner le fait d'avoir toléré en tant que chargeur ou transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée, avec la perte de 4 points dans le cadre du permis à points.

Ad article 2

L'article 2 vise dans un premier point de redresser une erreur textuelle au paragraphe 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. En effet, audit paragraphe il est renvoyé à l'alinéa premier de ce même article. S'agissant toutefois d'un paragraphe et non d'un alinéa, il est proposé de faire référence « au paragraphe premier » et non pas « à l'alinéa premier ».

Le point 2 de cet article propose d'ajouter trois nouveaux paragraphes à ce même article 11.

Le premier paragraphe (nouveau paragraphe 4) prévoit, à l'instar de ce qui est prévu pour le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule, de sanctionner le fait d'avoir toléré en tant que chargeur ou transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale

autorisée, d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les paragraphes 2 et 3 (nouveaux paragraphes 5 et 6) visent à transposer les dispositions du paragraphe 8 de l'article 1^{er} de la directive 2015/719/UE qui introduit un nouvel article 10 septies dans la directive 96/53/CE.

Ledit article prévoit que lors d'un transport de conteneurs ou de caisses mobiles le chargeur doit remettre au transporteur une déclaration indiquant la masse des conteneurs ou caisses transportés. En outre, il oblige le transporteur de donner accès à ce document et pour les Etats membres de fixer des règles de responsabilité qui s'imposent pour le chargeur ainsi que pour le transporteur.

L'article 2 du projet de loi propose donc de mettre en place les obligations prévues par la directive et des amendes pour les infractions. Afin d'être exhaustif, le paragraphe 3 à introduire à l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée prévoit pour le transporteur, outre les cas d'une déclaration manquante ou erronée, aussi le cas où il présenterait une déclaration falsifiée, à savoir fabriquée par lui-même, ce cas étant dans l'esprit du législateur européen.