

## **Projet de règlement grand-ducal modifiant**

- 1° le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres ;**
- 2° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

Vu la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des salariés, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre d'agriculture;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure et de Notre Ministre de la Justice;

### **Arrêtons :**

#### **Chapitre 1<sup>er</sup> – Modification du règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres**

**Art. 1.** Le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres prend l'intitulé suivant:

« Règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils de contrôle capables à détecter des infractions relatives à la législation routière »

**Art. 2.** L'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal précité du 2 août 2002 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 1<sup>er</sup>. L'appareil utilisé par la Police grand-ducale pour contrôler le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse est le cinémomètre, qui peut se présenter sous forme

fixe, mobile, portatif, muni d'un support ou fixé à l'intérieur d'un véhicule de service ou sur le pourtour extérieur de celui-ci.

L'appareil utilisé par la Police grand-ducale pour contrôler l'inobservation d'un signal lumineux rouge est le radar feu rouge qui se présente seulement sous forme fixe.

Les appareils visés aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2 sont dénommés ci-après « appareil de contrôle ».

Le prototype de chaque appareil de contrôle destiné à l'utilisation au Luxembourg doit faire l'objet d'une homologation préalable. Chaque appareil de contrôle doit en outre faire l'objet des contrôles initiaux et périodiques prévus par le présent règlement.

L'appareil de contrôle doit répondre aux réglementations et normes communautaires ou, à défaut, aux normes prescrites par la législation nationale afférente d'un des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange. »

**Art. 3.** L'article 2 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 2. (1) Pour chaque mesurage effectué par un cinémomètre portatif, ce dernier doit fournir sur un dispositif indicateur soit la vitesse mesurée, soit le code mentionnant une erreur due à une manipulation incorrecte ou un défaut de fonctionnement de l'appareil de contrôle.

Pour chaque mesurage effectué par un cinémomètre mobile ou fixe qui fonctionne de manière automatique conformément à la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, les données mesurées doivent être enregistrées à l'aide d'une photo qui retient au moins les informations nécessaires à la poursuite de l'infraction commise.

L'indication de la vitesse mesurée est exprimée en kilomètres par heure (km/h). Pour les cinémomètres, la vitesse prise en compte pour constater une infraction en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse est la vitesse dite retenue, qui se calcule à partir de la vitesse mesurée par le cinémomètre en appliquant les marges de tolérance définies à l'article 4, paragraphe 2. »

(2) Pour chaque inobservation d'un signal lumineux rouge constatée par le radar feu rouge, les données relatives à la constatation de l'infraction doivent être enregistrées à l'aide de deux photos. La première photo retient au moins les informations suivantes :

- 1° le franchissement de la ligne d'arrêt du signal lumineux rouge conformément à l'article 109 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 2° l'identification du véhicule ;
- 3° la date et l'heure de l'infraction ;
- 4° la vitesse instantanée du véhicule mesuré ;

- 5° l'identification du radar ;
- 6° le temps pendant lequel le signal lumineux était déjà rouge.

La deuxième photo, qui enregistre les mêmes informations que la première, est déclenchée au moment du franchissement de la ligne de tolérance définie à l'article 4, paragraphe 2, dénommée ci-après « ligne d'effet », laquelle peut être décalée latéralement par rapport à la ligne d'arrêt du signal lumineux rouge précitée, en fonction de l'aménagement du carrefour, tout en respectant les tolérances définies à l'article 4, paragraphe 2.

(3) Les éléments dont le démontage ou le réglage n'est pas nécessaire à la mise en œuvre et à l'utilisation de l'appareil de contrôle doivent être protégés notamment par des scellements destinés à recevoir une marque de vérification ou la marque d'identification du fabricant, de son représentant ou d'un réparateur mandaté à ces fins par le fabricant. Les commandes permettant la mise en œuvre des cinémomètres doivent être extérieures aux éléments protégés de la façon. Au cas où l'opérateur de l'infrastructure du signal lumineux rouge, ci-après dénommé « l'opérateur », fait réaliser une intervention sur le signal lumineux rouge qui peut avoir une influence sur la communication avec le radar feu rouge, l'Administration des Ponts et Chaussées, ci-après dénommée « P&CH », et la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ci-après dénommée « SNCH », doivent être immédiatement informées par l'opérateur. Le radar feu rouge devient à nouveau opérationnel qu'après un contrôle effectué sous la responsabilité de la SNCH. »

**Art. 4.** L'article 3 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 3. Sur demande des fabricants d'appareils ou de leurs représentants la SNCH procède à l'homologation des différents types d'appareil de contrôle conformément aux modalités techniques et aux procédures à établir par le « ministre ayant les Transports dans ses attributions », ci-après dénommé le ministre. La SNCH peut, en cas de besoin, avoir recours à des organismes spécialisés pour procéder ou faire procéder aux essais et constatations requis en vue de l'homologation des appareils de contrôle.

L'homologation d'un type d'appareil de contrôle est subordonnée à l'exécution ou à la certification d'essais permettant de mesurer dans les limites des tolérances maximales d'erreur définies dans l'article 4.

En cas de conformité d'un type d'appareil de contrôle aux dispositions du présent règlement et aux modalités fixées par le ministre, la SNCH y attribue un numéro d'homologation et délivre au fabricant ou à son représentant un titre d'homologation portant le même numéro. Lorsque le type d'appareil de contrôle présenté n'est pas conforme aux dispositions de l'article 2 et du cahier des charges prévu au présent article, son homologation est refusée.

Sont admis à l'homologation les types d'appareils de contrôle qui sont définis à l'article 1<sup>er</sup>. »

**Art. 5.** L'article 4 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 4. (1) La demande d'homologation d'un type d'appareil de contrôle doit être adressée à la SNCH. Elle doit être accompagnée des pièces énumérées ci-après:

- une description détaillée de l'appareil de contrôle comportant tous les dessins et photographies utiles;
- un exposé technique complet du mode de fonctionnement, des opérations d'entretien et des procédures de calibrage et de vérification;
- un manuel d'utilisation destiné à être remis aux détenteurs;
- un spécimen de carnet métrologique devant être fourni au détenteur par le fabricant avec chaque appareil de contrôle ;
- une copie des documents d'homologation d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, le cas échéant;
- un manuel d'installation et d'utilisation du fabricant.

La demande d'homologation doit en outre être accompagnée d'un modèle représentatif du type d'appareil de contrôle à homologuer ainsi que des moyens nécessaires pour procéder au calibrage et aux épreuves de conformité.

La SNCH peut demander la fourniture de tous autres documents et pièces qu'elle juge utiles en vue de l'accomplissement de sa mission, dont notamment une attestation de l'organisme notifié d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange certifiant que le type d'appareil de contrôle répond aux réglementations et normes européennes ou une attestation des autorités compétentes du pays de fabrication du type d'appareil certifiant la conformité de celui-ci aux normes nationales afférentes.

(2) Le cinémomètre doit indiquer les vitesses mesurées dans les limites d'une marge de tolérance qui est de 3 km/h en plus ou en moins, lorsque la vitesse mesurée se situe entre 25 et 100 km/h, et qui est de 3 % en plus ou en moins, lorsque la vitesse mesurée dépasse 100 km/h.

Lorsque l'appareil de contrôle est connecté au tachymètre équipant le véhicule et qu'il est destiné à mesurer la vitesse pendant que ce véhicule est en mouvement, les marges de tolérance indiquées ci-avant restent d'application. Toutefois, les limites de marge de tolérance à appliquer à l'indication de vitesse mesurée sont de respectivement 7 km/h et 7 % en plus ou en moins.

Le radar feu rouge doit être conçu pour constater les infractions au niveau du signal lumineux rouge en cas de franchissement de la ligne d'arrêt, définie à l'article 109 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, de plus de 2 mètres par la partie la plus en avant d'un véhicule, lequel circule au moins à une vitesse supérieure ou égal à 30 km/h. Tout autre radar feu rouge qui est en mesure de constater une infraction, en dessous de la prédite limitation de vitesse, est considéré conforme aux dispositions du présent article.

(3) La conception et le fonctionnement des appareils de contrôle doivent rendre impossible toute manipulation susceptible d'influer sur les valeurs à mesurer. Il ne doit pas être possible d'altérer

le fonctionnement des appareils de contrôle par les interfaces de liaison ou de communication ou par des dispositifs complémentaires destinés à imprimer ou à enregistrer les résultats des mesures effectuées par les appareils de contrôle.

(4) La SNCH procède ou fait procéder aux vérifications et essais requis.

Si les conditions du présent règlement sont remplies, la SNCH accorde l'homologation et délivre un certificat d'homologation conforme à un modèle approuvé par le ministre.

Le certificat d'homologation précise l'emplacement de la vignette prévue à l'article 10.

(5) La SNCH dresse et tient à jour un relevé des types d'appareil de contrôle homologués. »

**Art. 6.** À l'article 5 du même règlement, le terme « cinémomètre » est remplacé par le terme « appareil de contrôle ».

**Art. 7.** L'article 6 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 6. Tout appareil de contrôle doit être construit de façon à être et à rester conforme au type homologué.

Les appareils de contrôle sont soumis à un contrôle initial qui a lieu avant la mise ou remise en service de chaque appareil de contrôle neuf, modifié ou réparé. L'objet de ce contrôle technique individuel consiste à établir la conformité de l'appareil de contrôle au modèle homologué ainsi que son fonctionnement approprié.

Les appareils de contrôle font par ailleurs l'objet de contrôles périodiques à la demande de leurs propriétaires ou détenteurs. Ces contrôles ont lieu au plus tard tous les douze mois pour les appareils de contrôle mobiles et tous les vingt-quatre mois pour les appareils de contrôle fixes, à moins que le fabricant ne prévoie des contrôles à des intervalles plus rapprochés.

Toutefois, pour les cinémomètres fixes et mobiles, les deux premiers contrôles périodiques suivant la mise en service d'un instrument neuf peuvent être réalisés à intervalle de deux ans. »

**Art. 8.** L'article 7 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 7. La SNCH procède ou fait procéder aux contrôles initiaux et périodiques des appareils de contrôle. L'échéance de validité du dernier contrôle est indiquée de manière apparente sur l'appareil de contrôle. L'inaptitude à l'usage d'un appareil de contrôle est également indiquée.

Les appareils de contrôle qui n'ont pas été présentés au contrôle périodique dans le délai réglementaire, ou dont l'inaptitude à l'usage a été constatée, ne peuvent pas servir dans le cadre des contrôles en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse, ainsi que de l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

La non-conformité des appareils de contrôle au type homologué peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'homologation.

Les frais des contrôles initiaux et périodiques sont à charge des propriétaires ou détenteurs des appareils de contrôle. Ces frais sont facturés par la SNCH suivant un barème tarifaire approuvé par le ministre. »

**Art. 9.** L'article 8 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 8. Le contrôle initial comporte un examen de la conformité au type d'appareil de contrôle approuvé. Les résultats dudit examen ainsi que la liste des essais éventuels doivent être inscrits dans le carnet métrologique.

L'appareil de contrôle doit être muni d'une plaque signalétique qui porte:

- la marque d'identification du fabricant ou de son mandataire et, le cas échéant, la dénomination du type d'appareil de contrôle ;
- le numéro et la date de l'homologation du type d'appareil de contrôle.

Il doit être accompagné du carnet métrologique requis dans lequel toutes les indications relatives à l'identification de l'appareil de contrôle, aux opérations de contrôle effectuées, aux résultats de ces contrôles et à la nature d'éventuelles réparations subies par l'appareil de contrôle doivent être portées. La SNCH est seule autorisée à faire des inscriptions dans le carnet métrologique.

Les vérifications périodiques des appareils de contrôle ont lieu à la diligence et aux frais du propriétaire ou détenteur de l'appareil de contrôle. »

**Art. 10.** À l'article 9 du même règlement, le mot « cinémomètre » est remplacé par le terme « appareil de contrôle ».

**Art. 11.** L'article 10 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 10. (1) Le contrôle précédant la mise ou la remise en service ainsi que les contrôles périodiques sont sanctionnés par l'apposition d'une vignette de couleur verte qui porte l'inscription indélébile de la date avant laquelle la prochaine vérification périodique doit être effectuée.

La vignette porte le numéro de fabrication de l'appareil de contrôle et le cachet de la SNCH ainsi que la mention « prochaine vérification avant le ... ». Cette vignette est adhésive et son enlèvement doit entraîner sa destruction. Elle a la forme d'un carré de 5 centimètres de côté. Les caractères constituant la date ont une hauteur d'au moins de 5 millimètres.

(2) Toute non-conformité au type homologué, toute déféctuosité ainsi que tout fonctionnement inapproprié d'un appareil de contrôle est sanctionné par l'apposition d'une vignette de couleur rouge qui porte l'inscription: « appareil de contrôle inapte à l'usage » ainsi que la date du

contrôle. Elle répond par ailleurs aux autres caractéristiques de la vignette prévue au paragraphe 1<sup>er</sup>.

La remise en service d'un appareil de contrôle refusé à un contrôle antérieur requiert un nouveau contrôle donnant lieu à l'apposition d'une vignette conforme au paragraphe 1<sup>er</sup>. »

**Art. 12.** À l'article 11 du même règlement, le mot « cinémomètres » est remplacé par le terme « appareils de contrôle ».

**Art. 13.** L'article 12 du même règlement est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant :

« (1) La SNCH procède ou fait procéder à la vérification de l'installation de l'appareil de contrôle sous forme d'instrument autonome du genre fixe ou mobile sur demande du fabricant ou de son mandataire qui a installé ledit instrument. »

2. Au paragraphe 2, l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant :

« (2) La vérification de l'installation porte sur le réglage du positionnement de l'instrument ou de ses capteurs. Elle est réalisée lors de la première installation de l'appareil de contrôle sur le site, puis après chaque intervention ou remplacement de l'appareil de contrôle affectant le positionnement. »

3. Au paragraphe 2, un nouvel alinéa est rajouté in fine avec le libellé suivant :

« Lorsque l'appareil de contrôle est conçu pour constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge, le positionnement exact de l'appareil de contrôle par rapport à l'aménagement du carrefour doit être contrôlé par la SNCH. A ces fins, les distances entre l'appareil de contrôle et la ligne d'arrêt du signal lumineux rouge doivent être évaluées et une vérification du parallélisme entre la ligne d'arrêt et la ligne d'effet doit être réalisée. En outre, la distance entre les deux lignes précitées doit être déterminée ainsi que tout autre paramètre indispensable pour faire opérer l'appareil de contrôle conformément aux prescriptions édictées par le constructeur. Pour ces fins, la SNCH peut recourir à des méthodes scientifiquement reconnues et applicables au niveau international ».

## **Chapitre 2 – Modification de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**

**Art. 14.** Le 1<sup>er</sup> tiret du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 109 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le libellé suivant :

« Le feu rouge indique l'arrêt obligatoire et les conducteurs doivent s'arrêter à la ligne ou à la marque transversale au sol telle que reprise à l'article 110 sous i), soit en l'absence d'une telle ligne ou marque, devant le feu; dans le système unicolore rouge, le feu est dédoublé, les deux feux étant employés simultanément ».

**Art. 15.** Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Notre Ministre de la Sécurité intérieure et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics

François BAUSCH

Le Ministre de la Sécurité intérieure

Henri KOX

Le Ministre de la Justice

Sam TANSON

## Exposé des motifs

### **Projet de règlement grand-ducal modifiant**

- 1° le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres ;**
- 2° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.**

#### **I. Considérations générales**

Le plan d'action « sécurité routière » (2019-2023) adopté par le Gouvernement comprend diverses mesures à mettre en œuvre d'ici 2023 afin de combattre le fléau des accidents et d'améliorer la sécurité sur nos routes.

La mesure 14 de ce plan d'action prévoit le renforcement du respect des feux rouges notamment par le biais d'installation de « radars feux rouges ». Ces radars sont conçus pour détecter le non-respect d'un signal lumineux rouge de façon systématique et automatique et sont installés, de manière supplémentaire, à ceux déjà mis en place pour constater le non-respect des vitesses.

Par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le cadre légal a été fixé pour la mise en place de radars automatiques sur le réseau routier du Grand-Duché de Luxembourg.

Par le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres, le détail relatif à l'utilisation, l'homologation et les contrôles des radars actuellement mis en place a été fixé.

Les appareils de contrôle actuellement installés aux bords des routes du Grand-Duché du Luxembourg, à savoir les cinémomètres, sont conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points. Ils sont donc capables de détecter uniquement le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse et non l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

Le présent projet de règlement grand-ducal a donc pour objet de compléter ce cadre réglementaire en vue de la mise en place des radars feux rouges en l'adaptant aux nouveaux types d'équipements mis en œuvre dans le cadre du contrôle-sanction automatisé, à savoir les équipements de types fixes pour détecter l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

La modification visée couvre, outre les cinémomètres portatifs, mobiles ou fixes susceptibles de contrôler le respect de la vitesse réglementaire, également les appareils de contrôle automatisés de types fixes conçus pour constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

Ce règlement porte donc exécution de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, et en particulier de l'article 3, qui met en place un dispositif visant à automatiser la constatation de certaines infractions routières et la sanction subséquente du contrevenant présumé de l'infraction, le tout sans interception du véhicule. En effet, ledit article 3 précise en son premier paragraphe que les appareils de contrôle automatisé destinés à détecter et à enregistrer les infractions visées par le système CSA doivent être homologués.

Etant donné que les faits relevés par ces appareils automatiques seront opposés au contrevenant présumé de l'infraction, il s'avère indispensable d'assurer l'exactitude des faits ainsi constatés, à savoir notamment la date et l'heure de l'infraction, les éléments d'identification du véhicule et les mesures caractérisant le mouvement du véhicule. Cette assurance est censée être apportée par l'utilisation d'équipements conformes à un type approuvé dans les conditions prévues par ses fabricants.

## II. Commentaire des articles

### ***Ad article 1<sup>er</sup>***

L'article 1<sup>er</sup> modifie l'intitulé du règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002. Jusqu'à présent, l'intitulé du règlement précité était limité aux cinémomètres destinés à constater uniquement le non-respect des limitations réglementaires de la vitesse.

Afin d'adapter le présent règlement à la mise en place du nouveau type de radar feu rouge, il y a également lieu d'élargir l'intitulé du règlement pour qu'il soit applicable à tout type de radar automatique mise en place au Luxembourg. Par la modification visée, tant les cinémomètres, que le radar feu rouge sont dès lors visés.

### ***Ad article 2***

L'article 2 propose de modifier les modalités d'utilisation des radars automatiques évoquées à l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal du 2 août 2002 précité.

Comme jusqu'à ce jour, l'usage des appareils automatiques au Luxembourg était réservé au constat du non-respect des vitesses, il est évident que l'article 1<sup>er</sup> se limitait aux cinémomètres.

Avec la mise en place du nouveau type de radar feu rouge, il y a lieu d'ajouter au cadre réglementaire les modalités d'utilisation des radars automatiques susceptibles de constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

En modifiant l'article 1<sup>er</sup> du règlement dont question, une extension est réalisée quant aux modalités d'utilisation des radars automatiques. Cet aménagement du cadre réglementaire permet, dès lors, la mise en place d'un radar qui est capable de contrôler tant l'inobservation d'un signal lumineux rouge, que le respect de la limitation réglementaire de la vitesse.

En outre, la forme du radar automatique destiné à constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge est précisée. C'est la raison pour laquelle un alinéa 2 est ajouté avec la précision que l'appareil utilisé par la Police grand-ducale pour contrôler l'inobservation d'un signal lumineux rouge est le radar feu rouge qui se présente seulement sous forme fixe et non mobile.

Pour des raisons de simplicité, il est ajouté un 3<sup>ème</sup> alinéa qui précise que le cinémomètre, destiné à constater le non-respect des vitesses et le radar feu rouge, destiné à constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge, sont dénommés « appareils de contrôle ».

Un 5<sup>ème</sup> alinéa est ajouté au 1<sup>er</sup> article avec la précision que les appareils de contrôle doivent se conformer aux réglementations et normes communautaires ou, à défaut, aux normes prescrites par la législation nationale afférente d'un des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange.

### ***Ad article 3***

L'article 2 renseigne sur l'enregistrement des données mesurées pour chaque type d'appareil de contrôle.

Au 1<sup>er</sup> paragraphe de l'article 2 sont énumérées les données relatives au cinémomètre et au 2<sup>ème</sup> paragraphe celles relatives au radar feu rouge.

Si le mesurage est effectué par un cinémomètre portatif, soit la vitesse mesurée, soit le code mentionnant une erreur due à une manipulation incorrecte ou un défaut de fonctionnement de l'appareil de contrôle, doivent être affichés sur son dispositif indicateur.

Lors d'un mesurage réalisé par un cinémomètre de type fixe ou mobile qui fonctionne de manière automatique conformément à la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, une photo enregistre les données nécessaires à la poursuite de l'infraction commise.

Concernant le radar feu rouge, il y est précisé que les données relatives à la constatation de l'inobservation du signal lumineux rouge doivent être enregistrées à l'aide de deux photos.

La première photo retient au moins les informations suivantes : le franchissement de la ligne d'arrêt du signal lumineux rouge, l'identification du véhicule, la date et l'heure de l'infraction, la

vitesse instantanée du véhicule mesuré, l'identification du radar, ainsi que le temps pendant lequel le signal lumineux était déjà rouge.

La deuxième photo, qui enregistre les mêmes informations que la première, est déclenchée au moment du franchissement de la ligne de tolérance définie à l'article 4, paragraphe 2 du règlement du 2 août 2002 précité, laquelle est dénommée « ligne d'effet ».

En effet, quant à l'inobservation du signal lumineux rouge constatée par le radar feu rouge, il y a lieu de distinguer entre deux lignes différentes, à savoir la ligne d'arrêt et la ligne d'effet.

La ligne d'arrêt indique l'arrêt obligatoire du véhicule devant un signal lumineux rouge. La ligne d'effet, qui, quant à elle, est décalée latéralement par rapport à la ligne d'arrêt en fonction de l'aménagement du carrefour, indique le temps de tolérance pendant lequel le radar ne flashe pas même si le véhicule a déjà traversé la ligne d'arrêt. Si le véhicule franchit la ligne d'arrêt, ainsi que la ligne d'effet, la deuxième photo est déclenchée.

Enfin, un deuxième alinéa est ajouté au paragraphe 3 qui règle toute intervention effectuée par l'opérateur de l'infrastructure du signal lumineux rouge. Si ledit opérateur fait réaliser une intervention sur le signal lumineux rouge, qui peut avoir une influence sur la communication avec le radar feu rouge, tant l'Administration des Ponts et Chaussées, que l'autorité en charge de l'homologation des appareils de contrôle, en l'occurrence la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH), doivent être immédiatement informées par l'opérateur. Ce n'est que si un contrôle a été effectué sous la responsabilité de la SNCH, que le radar feu rouge devient de nouveau opérationnel.

#### ***Ad article 4***

L'article 4 propose d'adapter la terminologie à l'article 3 du même règlement afin de tenir compte des deux types de radars automatiques, c'est-à-dire des cinémomètres et des radars feux rouges. C'est la raison pour laquelle le mot « cinémomètre » est remplacé par le terme « appareil de contrôle » afin de prendre en considération non seulement des radars conçus pour détecter le non-respect de la vitesse réglementaire, mais en outre, des radars conçus pour constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

En outre, le règlement dont question fait, par intermittence, état du seul mot « appareil ». Dans l'optique d'éviter toute confusion, il y est proposé d'insérer les termes « de contrôle » derrière le mot « appareil » afin de viser toutes sortes de radars automatiques.

#### ***Ad article 5***

L'article 5 propose de modifier l'article 4 du règlement grand-ducal précité du 2 août 2002 relatif aux limites de tolérances.

Jusqu'à ce jour, cet article était limité aux cinémomètres. Afin d'adapter le cadre réglementaire à la mise en place du nouveau type de radar feu rouge, il y a lieu d'élargir le règlement en ajoutant une disposition stipulant également les tolérances qui sont d'application pour le radar feu rouge.

En effet, le radar feu rouge n'est susceptible de détecter des infractions au niveau du signal lumineux rouge que si les deux conditions suivantes sont cumulativement remplies. D'une part, le véhicule doit franchir la ligne d'arrêt à une vitesse minimale supérieure à 30 km/h.

D'autre part, la partie la plus en avant du véhicule en question doit franchir la ligne d'arrêt et par la suite la ligne d'effet qui doit se situer en fonction de l'aménagement du carrefour à une distance latérale minimale de 2 mètres par rapport à la ligne d'arrêt. Si tel est le cas, la deuxième photo est déclenchée et le véhicule se trouve en infraction pour non-respect du signal lumineux rouge.

#### ***Ad article 6***

cf l'article 4 alinéa 1<sup>er</sup>.

#### ***Ad article 7***

cf l'article 4.

#### ***Ad article 8***

L'article 8 propose de modifier l'article 7 du règlement précité relatif aux contrôles initiaux et périodiques des radars automatiques.

Ainsi, les contrôles initiaux et périodiques réalisés sous la responsabilité de la SNCH n'étaient prévus, jusqu'à présent, que pour les cinémomètres.

Afin de se conformer à la mise en place du nouveau type de radar feu rouge, il y a également lieu d'adapter la terminologie dans cet article. Suivant cette modification, il est évident que les appareils de contrôle, qui n'ont pas été présentés au contrôle périodique dans le délai réglementaire, ou dont l'inaptitude à l'usage a été constatée, ne peuvent servir dans le cadre des contrôles en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse, ainsi que de l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

Comme jusqu'à présent, cette précision ne valait que pour les contrôles en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse, il y a lieu de préciser que les appareils

de contrôle destinés à constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge sont également visés par cet article.

***Ad article 9***

cf l'article 4.

***Ad article 10***

cf l'article 4 alinéa 1<sup>er</sup>.

***Ad article 11***

cf l'article 4.

***Ad article 12***

cf l'article 4 alinéa 1<sup>er</sup>.

***Ad article 13***

L'article 13 propose de modifier l'article 12 du règlement grand-ducal précité du 2 août 2002 relatif à la vérification de l'installation des radars automatiques.

Comme jusqu'à présent, cette vérification était uniquement prévue pour les cinémomètres, il y a lieu de compléter cet article par une disposition qui règle la vérification de l'installation du radar feu rouge.

Ainsi, au cas où l'inobservation d'un signal lumineux rouge est constatée dans le cadre du CSA par le radar feu rouge, il est prévu de soumettre le positionnement exact de l'appareil de contrôle par rapport à l'aménagement du carrefour à l'approbation de la SNCH. A ces fins, les distances entre l'appareil de contrôle et la ligne d'arrêt du signal lumineux rouge doivent être évaluées et une vérification du parallélisme entre la ligne d'arrêt et la ligne d'effet doit être réalisée suivant des méthodes scientifiquement reconnues et applicables au niveau international.

***Ad article 14***

L'article 109 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques renseigne sur les signaux colorés lumineux dont il est

fait usage pour régler la circulation. Suivant cet article, les signaux colorés lumineux du système tricolore se composent des feux rouge, orange et vert.

Le 1<sup>er</sup> tiret du paragraphe 1<sup>er</sup> dudit article définit le comportement du conducteur en cas d'un feu rouge et indique que le conducteur doit s'arrêter obligatoirement en cas d'un signal lumineux rouge.

Cependant, cette définition indique nulle part où le conducteur doit exactement s'arrêter en cas d'un signal lumineux rouge. Il y a donc lieu de compléter cette définition par la précision que le conducteur doit obligatoirement s'arrêter à la ligne ou marque transversale au sol telle que reprise à l'article 110 sous i) du règlement grand-ducal précité. Par la modification visée, il est clair et univoque que la ligne ou la marque transversale au sol indique l'arrêt obligatoire du conducteur, si le feu est rouge.

Si une telle ligne fait défaut, le conducteur doit s'arrêter tout simplement devant le feu.

### ***Ad article 15***

Formule exécutoire

## Version coordonnée

### Règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres des appareils de contrôle capables à détecter des infractions relatives à la législation routière

#### Chapitre I.- Les modalités d'utilisation des appareils de contrôle cinémomètres

##### Art.1<sup>er</sup>.

L'appareil utilisé par la Police grand-ducale pour contrôler le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse est le cinémomètre, qui peut se présenter sous forme fixe, mobile, portatif, muni d'un support ou fixé à l'intérieur d'un véhicule de service ou sur le pourtour extérieur de celui-ci.

L'appareil utilisé par la Police grand-ducale pour contrôler l'inobservation d'un signal lumineux rouge est le radar feu rouge qui se présente seulement sous forme fixe.

Les appareils visés aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2 sont dénommés ci-après « appareil de contrôle ».

Le prototype de chaque appareil de contrôle cinémomètre destiné à l'utilisation au Luxembourg doit faire l'objet d'une homologation préalable. Chaque appareil de contrôle doit en outre faire l'objet des contrôles initiaux et périodiques prévus par le présent règlement.

L'appareil de contrôle doit répondre aux réglementations et normes communautaires ou, à défaut, aux normes prescrites par la législation nationale afférente d'un des Etats membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange.

##### Art.2.

~~Le cinémomètre doit répondre aux réglementations et normes communautaires ou, à défaut, aux normes prescrites par un des Etats membres de l'Union Européenne dont la législation nationale prévoit le cinémomètre comme appareil utilisé pour mesurer les excès de vitesse.~~

(1) Pour chaque mesurage effectué par un le cinémomètre portatif, ce dernier doit fournir sur un dispositif indicateur soit la vitesse mesurée, soit le code mentionnant une erreur due à une manipulation incorrecte ou un défaut de fonctionnement de l'appareil de contrôle.

Pour chaque mesurage effectué par un cinémomètre mobile ou fixe qui fonctionne de manière automatique conformément à la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, les données mesurées doivent être enregistrées à l'aide d'une photo qui retient au moins les informations nécessaires à la poursuite de l'infraction commise.

~~Le cinémomètre doit en plus permettre l'enregistrement des données mesurées. Toutefois, les cinémomètres en service au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement n'ont pas besoin de répondre à la condition de l'enregistrement des données mesurées.~~ L'indication de la vitesse mesurée est exprimée en kilomètres par heure (km/h). Pour les cinémomètres, la vitesse prise en compte pour constater une infraction en matière de dépassement des limitations

réglementaires de la vitesse est la vitesse dite retenue, qui se calcule à partir de la vitesse mesurée par le cinémomètre en appliquant les marges de tolérance définies à l'article 4, paragraphe 2.

(2) Pour chaque inobservation d'un signal lumineux rouge constatée par le radar feu rouge, les données relatives à la constatation de l'infraction doivent être enregistrées à l'aide de deux photos. La première photo retient au moins les informations suivantes :

1° le franchissement de la ligne d'arrêt du signal lumineux rouge conformément à l'article 109 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;

2° l'identification du véhicule ;

3° la date et l'heure de l'infraction ;

4° la vitesse instantanée du véhicule mesuré ;

5° l'identification du radar ;

6° le temps pendant lequel le signal lumineux était déjà rouge.

La deuxième photo, qui enregistre les mêmes informations que la première, est déclenchée au moment du franchissement de la ligne de tolérance définie à l'article 4, paragraphe 2, dénommée ci-après « ligne d'effet », laquelle peut être décalée latéralement par rapport à la ligne d'arrêt du signal lumineux rouge précitée, en fonction de l'aménagement du carrefour, tout en respectant les tolérances définies à l'article 4, paragraphe 2.

(3) Les éléments dont le démontage ou le réglage n'est pas nécessaire à la mise en œuvre et à l'utilisation de l'appareil de contrôle doivent être protégés notamment par des scellements destinés à recevoir une marque de vérification ou la marque d'identification du fabricant, de son représentant ou d'un réparateur mandaté à ces fins par le fabricant. Les commandes permettant la mise en œuvre des cinémomètres doivent être extérieures aux éléments protégés de la façon.

Au cas où l'opérateur de l'infrastructure du signal lumineux rouge, ci-après dénommé « l'opérateur », fait réaliser une intervention sur le signal lumineux rouge qui peut avoir une influence sur la communication avec le radar feu rouge, l'Administration des Ponts et Chaussées, ci-après dénommée « P&CH », et la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ci-après dénommée « SNCH », doivent être immédiatement informées par l'opérateur. Le radar feu rouge devient à nouveau opérationnel qu'après un contrôle effectué sous la responsabilité de la SNCH.

## **Chapitre II.- L'homologation des ~~cinémomètres~~ appareils de contrôle**

### **Art.3.**

Sur demande des fabricants d'appareils ou de leurs représentants la ~~Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH)~~ SNCH procède à l'homologation des différents types ~~de cinémomètre~~ d'appareil de contrôle conformément aux modalités techniques et aux procédures à établir par le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ~~les Transports~~ », ci-après dénommé le ministre. ~~Elle~~ La SNCH peut, en cas de besoin, avoir recours à des organismes

spécialisés pour procéder ou faire procéder aux essais et constatations requis en vue de l'homologation des appareils de contrôle cinémomètres.

L'homologation d'un type de cinémomètre d'appareil de contrôle est subordonnée à l'exécution ou à la certification d'essais permettant de mesurer la vitesse dans les limites des tolérances maximales d'erreur définies dans l'article 4.

En cas de conformité d'un type de cinémomètre d'appareil de contrôle aux dispositions du présent règlement et aux modalités fixées par le ministre, la SNCH y attribue un numéro d'homologation et délivre au fabricant ou à son représentant un titre d'homologation portant le même numéro. Lorsque le type d'appareil de contrôle présenté n'est pas conforme aux dispositions de l'article 2 et du cahier des charges prévu au présent article, son homologation est refusée.

Sont admis à l'homologation les types de cinémomètre d'appareils de contrôle qui sont définis à dans l'article 1<sup>er</sup>.

#### **Art.4.**

(1) 1- La demande d'homologation d'un type de cinémomètre d'appareil de contrôle doit être adressée à la SNCH. Elle doit être accompagnée des pièces énumérées ci-après:

- une description détaillée du cinémomètre de l'appareil de contrôle comportant tous les dessins et photographies utiles;
- un exposé technique complet du mode de fonctionnement, des opérations d'entretien et des procédures de calibrage et de vérification;
- un manuel d'utilisation destiné à être remis aux détenteurs;
- un spécimen de carnet métrologique devant être fourni au détenteur par le fabricant avec chaque appareil de contrôle;
- une copie des documents d'homologation d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, le cas échéant;
- un manuel d'installation et d'utilisation du fabriquant.

La demande d'homologation doit en outre être accompagnée d'un modèle représentatif du type de cinémomètre d'appareil de contrôle à homologuer ainsi que des moyens nécessaires pour procéder au calibrage et aux épreuves de conformité.

La SNCH peut demander la fourniture de tous autres documents et pièces qu'elle juge utiles en vue de l'accomplissement de sa mission, dont notamment une attestation de l'organisme notifié d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange certifiant que le type d'appareil de contrôle répond aux réglementations et normes européennes ou une attestation des autorités compétentes du pays de fabrication du type d'appareil certifiant la conformité de celui-ci aux normes nationales afférentes.

(2) 2- Le cinémomètre doit indiquer les vitesses mesurées dans les limites d'une marge de tolérance qui est de 3 km/h en plus ou en moins, lorsque la vitesse mesurée se situe entre 25 et 100 km/h, et qui est de 3 % en plus ou en moins, lorsque la vitesse mesurée dépasse 100 km/h.

Lorsque l'appareil de contrôle est connecté au tachymètre équipant le véhicule et qu'il est destiné à mesurer la vitesse pendant que ce véhicule est en mouvement, les marges de tolérance indiquées ci-avant restent d'application. Toutefois, les limites de marge de tolérance à appliquer à l'indication de vitesse mesurée sont de respectivement 7 km/h et 7 % en plus ou en moins.

Le radar feu rouge doit être conçu pour constater les infractions au niveau du signal lumineux rouge en cas de franchissement de la ligne d'arrêt, définie à l'article 109 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, de plus de 2 mètres par la partie la plus en avant d'un véhicule, lequel circule au moins à une vitesse supérieure ou égal à 30 km/h. Tout autre radar feu rouge qui est en mesure de constater une infraction, en dessous de la prédite limitation de vitesse, est considéré conforme aux dispositions du présent article.

(3) La conception et le fonctionnement des appareils de contrôle cinémomètres doivent rendre impossible toute manipulation susceptible d'influer sur les valeurs à mesurer. Il ne doit pas être possible d'altérer le fonctionnement des appareils de contrôle cinémomètres par les interfaces de liaison ou de communication ou par des dispositifs complémentaires destinés à imprimer ou à enregistrer les résultats des mesures effectuées par les appareils de contrôle cinémomètres.

(4) 3- La SNCH procède ou fait procéder aux vérifications et essais requis.

Si les conditions du présent règlement sont remplies, la SNCH accorde l'homologation et délivre un certificat d'homologation conforme à un modèle approuvé par le ministre.

Le certificat d'homologation précise l'emplacement de la vignette prévue à l'article 10.

(5) 4- La SNCH dresse et tient à jour un relevé des types d'appareil de contrôle de cinémomètre homologués.

#### **Art.5.**

Les prestations à fournir en vue de l'homologation d'un appareil de contrôle cinémomètre sont facturées par la SNCH au fabricant ou à son représentant ayant introduit la demande d'homologation. Le prix mis en compte est établi sur base du barème tarifaire approuvé par le ministre.

### **Chapitre III.- Les contrôles initiaux et périodiques**

#### **Art.6.**

Tout appareil de contrôle cinémomètre doit être construit de façon à être et à rester conforme au type homologué.

Les appareils de contrôle cinémomètres sont soumis à un contrôle initial qui a lieu avant la mise ou remise en service de chaque appareil de contrôle neuf, modifié ou réparé. L'objet de ce

contrôle technique individuel consiste à établir la conformité de l'appareil de contrôle au modèle homologué ainsi que son fonctionnement approprié.

Les appareils de contrôle cinémomètre font par ailleurs l'objet de contrôles périodiques à la demande de leurs propriétaires ou détenteurs. Ces contrôles ont lieu au plus tard tous les douze mois pour les appareils de contrôle mobiles et tous les vingt-quatre mois pour les appareils de contrôle fixes, à moins que le fabricant ne prévoie des contrôles à des intervalles plus rapprochés.

Toutefois, pour les cinémomètres fixes et mobiles, les deux premiers contrôles périodiques suivant la mise en service d'un instrument neuf peuvent être réalisés à intervalle de deux ans.

#### **Art.7.**

La SNCH procède ou fait procéder aux contrôles initiaux et périodiques des cinémomètres appareils de contrôle. L'échéance de validité du dernier contrôle est indiquée de manière apparente sur ~~le cinémomètre~~ l'appareil de contrôle. L'inaptitude à l'usage d'un appareil de contrôle cinémomètre est également indiquée.

Les appareils de contrôle qui n'ont pas été présentés au contrôle périodique dans le délai réglementaire, ou dont l'inaptitude à l'usage a été constatée, ne peuvent pas servir dans le cadre des contrôles en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse, ainsi que de l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

La non-conformité des appareils de contrôle cinémomètres au type homologué peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'homologation.

Les frais des contrôles initiaux et périodiques sont à charge des propriétaires ou détenteurs des appareils de contrôle cinémomètres. Ces frais sont facturés par la SNCH suivant un barème tarifaire approuvé par le ministre.

#### **Art.8.**

Le contrôle initial comporte un examen de la conformité au type de cinémomètre d'appareil de contrôle approuvé. Les résultats dudit examen ainsi que la liste des essais éventuels doivent être inscrits dans le carnet métrologique.

Le cinémomètre L'appareil de contrôle doit être muni d'une plaque signalétique qui porte:

- la marque d'identification du fabricant ou de son mandataire et, le cas échéant, la dénomination du type de cinémomètre d'appareil de contrôle ;
- le numéro et la date de l'homologation du type de cinémomètre d'appareil de contrôle.

Il doit être accompagné du carnet métrologique requis dans lequel toutes les indications relatives à l'identification de l'appareil de contrôle, aux les opérations de contrôle effectuées, aux les résultats de ces contrôles et à la nature d'éventuelles réparations subies par l'appareil de contrôle doivent être portées. La SNCH est seule autorisée à faire des inscriptions dans le carnet métrologique.

Les vérifications périodiques des appareils de contrôle cinémomètres ont lieu à la diligence et aux frais du propriétaire ou détenteur de l'appareil de contrôle.

#### **Art.9.**

Ces vérifications périodiques comprennent les opérations suivantes:

- vérifier que le cinémomètre l'appareil de contrôle présenté est conforme à la réglementation en vigueur ainsi qu'aux inscriptions contenues dans le carnet métrologique;
- consigner les résultats de l'examen et des essais éventuels dans le carnet métrologique;
- apposer sur tout cinémomètre appareil de contrôle qui satisfait aux prescriptions de la réglementation la vignette prévue à l'article 10, paragraphe 1;
- apposer sur tout cinémomètre appareil de contrôle qui ne satisfait pas aux prescriptions de la réglementation la vignette prévue à l'article 10, paragraphe 2. et signaler au propriétaire ou détenteur les anomalies constatées.

#### **Art.10.**

(1) 1. Le contrôle précédant la mise ou la remise en service ainsi que les contrôles périodiques sont sanctionnés par l'apposition d'une vignette de couleur verte qui porte l'inscription indélébile de la date avant laquelle la prochaine vérification périodique doit être effectuée.

La vignette porte le numéro de fabrication de l'appareil de contrôle et le cachet de la SNCH ainsi que la mention « prochaine vérification avant le ... ». Cette vignette est adhésive et son enlèvement doit entraîner sa destruction. Elle a la forme d'un carré de 5 centimètres de côté. Les caractères constituant la date ont une hauteur d'au moins égal à de 5 millimètres.

(2) 2. Toute non-conformité au type homologué, toute défectuosité ainsi que tout fonctionnement inapproprié d'un appareil de contrôle cinémomètre est sanctionné par l'apposition d'une vignette de couleur rouge qui porte l'inscription: « cinémomètre appareil de contrôle inapte à l'usage » ainsi que la date du contrôle. Elle répond par ailleurs aux autres caractéristiques de la vignette prévue au paragraphe 1<sup>er</sup>.

La remise en service d'un appareil de contrôle cinémomètre refusé à un contrôle antérieur requiert un nouveau contrôle donnant lieu à l'apposition d'une vignette conforme au paragraphe 1<sup>er</sup>.

#### **Art.11.**

Les appareils de contrôle cinémomètres qui n'ont pas été présentés au contrôle périodique dans le délai réglementaire doivent faire l'objet d'un nouveau contrôle à effectuer dans les conditions de l'article 9 en vue de leur remise en service.

### **Chapitre IV.- Vérification de l'installation du cinémomètre sous forme fixe d'un appareil de contrôle sous forme fixe ou mobile**

#### **Art.12.**

(1) 1. La SNCH procède ou fait procéder à la vérification de l'installation du cinémomètre de l'appareil de contrôle sous forme d'instrument autonome du genre fixe ou mobile sur demande du fabricant ou de son mandataire qui a installé ledit instrument.

~~(2) 2-~~ La vérification de l'installation porte sur le réglage du positionnement de l'instrument ou de ses capteurs. Elle est réalisée lors de la première installation du cinémomètre de l'appareil de contrôle sur le site, puis après chaque intervention ou remplacement du cinémomètre de l'appareil de contrôle affectant le positionnement.

Lorsque le cinémomètre est conçu pour mesurer la vitesse moyenne des véhicules entre deux points, le tronçon de route déterminé à contrôler est à approuver préalablement par la SNCH après que la distance du parcours a été déterminée sur base d'une méthode scientifiquement reconnue et applicable au niveau international, à savoir à l'aide d'un odomètre avec lequel le tronçon est mesuré afin de pouvoir estimer une erreur moyenne totale sur la longueur du tronçon. Le tronçon sera mesuré dans les deux directions, sur la voie la plus courte.

Si le cinémomètre a subi le contrôle initial ou le contrôle périodique sur le site d'installation, il est dispensé de la vérification de l'installation.

Lorsque l'appareil de contrôle est conçu pour constater l'inobservation d'un signal lumineux rouge, le positionnement exact de l'appareil de contrôle par rapport à l'aménagement du carrefour doit être contrôlé par la SNCH. À ces fins, les distances entre l'appareil de contrôle et la ligne d'arrêt du signal lumineux rouge doivent être évaluées et une vérification du parallélisme entre la ligne d'arrêt et la ligne d'effet doit être réalisée. En outre, la distance entre les deux lignes précitées doit être déterminée ainsi que toute autre paramètre indispensable pour faire opérer l'appareil de contrôle conformément aux prescriptions édictées par le constructeur. Pour ces fins, la SNCH peut recourir à des méthodes scientifiquement reconnues et applicables au niveau international.

~~(3) 3-~~ A l'issue de la vérification de l'installation, un certificat d'installation est délivré par la SNCH. »

## Chapitre V.- Disposition finale

### Art. « 13 »

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 20.

### L'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Article 109 :

« 1. Les signaux colorés lumineux dont il est fait usage pour régler la circulation, se présentent sous forme de figures géométriques, de flèches, de symboles ou d'inscriptions. Les signaux colorés lumineux du système tricolore se composent des feux rouge, orange et vert, ceux du système bicolore se composent soit des feux rouge et vert, soit des feux rouge et orange et ceux du système unicolore se composent du feu rouge :

- Le feu rouge indique l'arrêt obligatoire et les conducteurs doivent s'arrêter à la ligne ou à la marque transversale au sol telle que reprise à l'article 110 sous i), soit en l'absence d'une telle ligne ou marque, devant le feu ; dans le système unicolore rouge, le feu est dédoublé, les deux feux étant employés simultanément : ... »



## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant 1° le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres; 2° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics - Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	PoI PHILIPPE
Téléphone :	247-84958
Courriel :	pol.philippe@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Adaptation du cadre réglementaire en vue de l'installation d'un radar feu rouge
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de la Sécurité intérieure Ministère de la Justice
Date :	14/12/2020



## Mieux légiférer

1

Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Ministère de la Sécurité intérieure, Ministère de la Justice, Parquet, Police grand-ducale, Administration des Ponts et Chaussées, Société nationale de certification et d'Homologation

Remarques / Observations : avis favorables

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

3

Le principe « Think small first » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

4

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?

Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

5

Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Oui  Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui

Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui

Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui

Non

N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui

Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

la mise en place du radar feux rouges est prévue pour la fin de l'année

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui

Non

N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



## Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)