



Modifications du Code de la route

Texte du projet

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 et 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.

Informations techniques :

No du projet :	15/2015
Date d'entrée :	27 février 2015
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Commission :	Commission Economique

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.**

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

Vu la directive d'exécution 2014/37/UE de la Commission du 27 février 2014 modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules ;

Vu la directive 2014/85/UE de la Commission du 1^{er} juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire ;

Vu la décision du Comité de Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux – M (2014) 5 ;

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

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers, de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre des Salariés et de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er} - Modifications de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1^{er}. L'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :

1. La rubrique 2.3. est complétée par un point d) libellé comme suit :

« d) *Véhicule automoteur électrique*: véhicule équipé, aux fins de sa propulsion, d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence ni au réseau

électrique ni à un conducteur électrique et dont les composants et systèmes à haute tension sont reliés galvaniquement au rail haute tension de la chaîne de traction électrique du véhicule. »

2. La lettre g) de la rubrique 2.16. est remplacée par le texte suivant :

« g) *Véhicule routier traîné*: véhicule attelé ou destiné à être attelé à une camionnette, un camion, un tracteur de semi-remorque, un tracteur de remorque, un tracteur ou une machine, à condition pour le véhicule traîné d'être muni à sa face arrière d'un disque de fond blanc d'un diamètre d'au moins 21 cm, dont le bord est constitué d'une bande rouge d'une largeur de 2 cm, comportant en couleur noire les nombres « 25 » et « 40 », chacun d'une hauteur d'au moins 6 cm et d'une épaisseur de trait d'au moins 1 cm, les deux nombres étant superposés et séparés par un trait, le nombre « 25 » se trouvant au-dessus et le nombre « 40 » au-dessous de ce trait, ce véhicule ne devant pas être traîné à une vitesse supérieure à celle prévue à l'article 14. Au sens des articles 76 et 76 bis, le véhicule traîné attelé à une camionnette, un camion, un tracteur de semi-remorque ou un tracteur de remorque est considéré comme remorque. »

3. La rubrique 2.30. est remplacée par le texte suivant :

« 2.30. *Corbillard*: véhicule automoteur destiné au transport de personnes décédées, conçu et spécialement aménagé à cette fin; le corbillard est classé comme véhicule M1; »

4. La rubrique 3.2. est remplacée par le texte suivant :

« 3.2. a) *Face avant d'un véhicule routier*: le plan vertical parallèle au plan médian transversal du véhicule et tangent à l'extrémité avant de sa carrosserie, y non compris les crochets d'attelage, ni le pare-chocs, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, ni, dans le cas d'une remorque ou d'un véhicule traîné, le timon d'attelage;

b) *Face arrière d'un véhicule routier*: le plan vertical parallèle au plan médian transversal du véhicule et tangent à l'extrémité arrière de sa carrosserie, y non compris les crochets d'attelage ni le pare-chocs, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule;

c) *Face latérale d'un véhicule routier*: le plan vertical parallèle au plan médian longitudinal du véhicule et tangent à l'extrémité latérale de sa carrosserie, y non compris les éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule;

d) *Face supérieure d'un véhicule routier*: le plan horizontal, parallèle au plan d'appui du véhicule sur le sol et tangent à l'extrémité supérieure de sa carrosserie, y non compris, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule. »

5. La rubrique 3.3. est remplacée par le texte suivant :

« 3.3. a) *Longueur d'un véhicule routier*: la distance entre la face avant et la face arrière du véhicule, augmentée de la longueur des crochets d'attelage et des pare-chocs ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, y compris, pour les remorques et les véhicules traînés, le timon d'attelage.

b) *Largeur d'un véhicule routier*: la distance entre les deux faces latérales du véhicule, augmentée de la largeur des éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, à l'exception des rétroviseurs extérieurs et de leurs fixations.

c) *Hauteur d'un véhicule routier*: la distance entre le plan d'appui du véhicule sur le sol et sa face supérieure, augmentée, le cas échéant, de la hauteur des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule. »

6. L'ancienne rubrique 3.3. est transférée à une nouvelle rubrique 3.10. avec le texte suivant :

« 3.10. a) *Porte-à-faux avant d'un véhicule routier*: la distance entre le plan vertical passant par les centres des roues avant du véhicule et le point du véhicule situé le plus à l'avant de celui-ci, compte tenu de tous les éléments liés rigidement au véhicule, comme notamment les crochets de manoeuvre et la plaque d'immatriculation.

b) *Porte-à-faux arrière d'un véhicule routier*: la distance entre le plan vertical passant par les centres des roues arrière du véhicule et le point du véhicule situé le plus à l'arrière de celui-ci, compte tenu de tous les éléments liés rigidement au véhicule, comme notamment le dispositif d'attelage et la plaque d'immatriculation. »

7. Au paragraphe 5, il est ajoutée une rubrique 5.17. avec le texte suivant :

« 5.17. *Chargement d'un véhicule routier*: l'ensemble des choses et des marchandises transportées sur le véhicule; ne sont, le cas échéant, pas à considérer comme chargement, les équipements et accessoires du véhicule, démontables ou non, montés sur le véhicule et dépassant ses faces avant, arrière ou latérales. »

Art. 2. L'article 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« **Art.3.** La largeur d'un véhicule routier en circulation, soit sa largeur déterminée en vertu des dispositions du point b) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, augmentée de la largeur de son chargement, ne doit pas dépasser:

- 1 m pour les cycles à deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci, ainsi que pour les véhicules L1 (cyclomoteurs);
- 2 m pour les cycles à plus de deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci ainsi que pour les véhicules L2 (cyclomoteurs à trois roues), L3 (motocycles), L4 (motocycles avec side-car), L5 (tricycles), L6 (quadricycles légers) et L7 (quadricycles);
- 2,6 m pour les véhicules conditionnés;
- 2,55 m pour tous les autres véhicules.

Les véhicules qui, du point de vue de leur largeur, répondent aux dispositions de l'une des directives européennes de réception, sont réputées satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 1^{er}.

Les dispositions des alinéas précédents de cet article ne s'appliquent pas

- a) aux véhicules de l'armée;
- b) aux véhicules routiers de génie civil;
- c) aux véhicules routiers à usage public spécial;
- d) aux machines;
- e) aux tracteurs munis d'un équipement spécial;
- f) aux véhicules traînés.

Toutefois, si la largeur des véhicules sous b) à f) ci-dessus dépasse 3 m, ceux-ci ne peuvent être mis ou maintenus en circulation que sous le couvert de l'autorisation prévue à l'article 7. »

Art. 3. Les deux premiers alinéas de l'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant :

« La longueur d'un véhicule routier en circulation ne tractant pas une remorque ou un véhicule traîné, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions du point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de

l'article 2, augmentée de la longueur de son chargement, ne doit pas dépasser:

- a) pour un cycle ou un véhicule assimilé à un cycle ainsi que pour un véhicule L1 (cyclomoteur), L2 (cyclomoteur à trois roues), L3 (motocycle), L4 (motocycle avec side-car), L5 (tricycle), L6 (quadricycle léger) ou L7 (quadricycle) 4,00 m;
- b) pour un véhicule automoteur autre que les véhicules automoteurs visés sous a) et autre qu'un véhicule M2 et M3 (autobus, autocar) 12,00 m;
- c) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) non articulé
 - à deux essieux 13,50 m;
 - à plus de deux essieux 15,00 m;
- d) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) articulé 18,75 m.

La longueur d'une remorque ou d'un véhicule traîné en circulation, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions du point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, augmentée de la longueur de son chargement, ne doit pas dépasser 12,00 m.

La longueur d'un ensemble de véhicules routiers couplés en circulation, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions du point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, augmentée de la longueur de son chargement, ne doit pas dépasser:

- a) pour un véhicule articulé 16,50 m
- b) pour un train routier 18,75 m
- c) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) tractant une remorque 18,75 m
- d) pour un véhicule automoteur traînant un ou plusieurs véhicules traînés 25,00 m

Par dérogation aux dispositions du point a) de l'alinéa précédent, la longueur d'un véhicule articulé transportant un conteneur d'une longueur de 13,72 m (conteneur 45 pieds), visé par la Décision M (2014) 5 du Comité de Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux, ne doit pas dépasser 17,30 m. »

Art. 4. L'article 5 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est abrogé.

Art. 5. L'alinéa 1^{er} de l'article 6 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« La hauteur d'un véhicule routier en circulation, soit sa hauteur déterminée en vertu des dispositions du point c) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, augmentée de la hauteur de son chargement, ne doit pas dépasser:

- 2,5 m pour un cycle à deux roues et un véhicule y assimilé ainsi que pour un véhicule L1 (cyclomoteur), L2 (cyclomoteur à trois roues), L3 (motocycle), L4 (motocycle avec side-car), L5 (tricycle), L6 (quadricycle léger) et L7 (quadricycles);
- 4 m pour tous les autres véhicules. »

Art. 6. L'article 9 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 9.** 1. Sur un véhicule routier dont la hauteur, soit sa hauteur déterminée en vertu des dispositions du point c) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2, ne dépasse pas 2 m, aucun chargement ne doit dépasser l'avant de ce véhicule.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1., aucun chargement sur un véhicule routier, ni aucun équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur un tel véhicule et faisant saillie sur ses faces ne doit dépasser ces faces de plus d'un mètre, en ce qui concerne les faces latérales, ni de plus de deux mètres, en ce qui concerne les faces avant et arrière. Par dérogation à ce qui précède, les équipements et accessoires destinés à être utilisés dans les exploitations agricoles peuvent dépasser la face arrière du véhicule de cinq mètres au maximum.

La mise en circulation d'un véhicule routier dans des conditions ne respectant pas les limites fixées à l'alinéa précédent ne peut se faire que sous le couvert d'une autorisation accordée par le Ministre ayant les transports dans ses attributions. Cette autorisation fixe les conditions dans lesquelles le véhicule en question peut être mis en circulation, telles que notamment la vitesse maximale à laquelle il peut rouler, son marquage, sa signalisation ou son accompagnement par un véhicule d'escorte.

3. Tout chargement et tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur un véhicule routier et faisant saillie sur sa face avant, arrière ou latérale doit être signalé de façon bien visible et perceptible pour les conducteurs des autres véhicules.

3.1. Tout chargement dépassant la face avant d'un véhicule routier, autre qu'une remorque ou un véhicule traîné, de plus d'un mètre ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur sa face avant de plus d'un mètre, doit être signalé comme suit:

a) de jour, lorsque la visibilité est normale, soit par un panneau rigide rétro-réfléchissant d'au moins 40 x 40 cm, de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches, soit par un fanion de couleur rouge d'au moins 40 x 40 cm; le panneau ou le fanion doivent être fixés le plus près possible du côté gauche du gabarit 'hors tout' du véhicule;

b) dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, par un ou deux feu(x) blanc(s) ainsi que par soit un ou deux catadioptr(e)s non triangulaires de couleur blanche, soit un ou deux panneau(x) rigide(s) rétro-réfléchissant(s) d'au moins 40 x 40 cm de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches.

3.2. Tout chargement dépassant la face arrière d'un véhicule routier, autre qu'un cycle ou un véhicule L (cyclomoteur, motocycle, tricycle, quadricycle léger ou quadricycle), de plus d'un mètre ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur sa face arrière de plus d'un mètre doit être signalé comme suit:

a) de jour, lorsque la visibilité est normale, soit par un panneau rigide rétro-réfléchissant d'au moins 40 x 40 cm de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches, soit par un fanion d'un rouge vif d'au moins 40 x 40 cm;

b) dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, par un ou deux feu(x) rouge(s) ainsi que par soit un ou deux catadioptr(e)s non triangulaires de couleur rouge, soit un ou deux panneau(x) rigide(s) rétro-réfléchissant(s) d'au moins 40 x 40 cm de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches.

3.3. Les moyens dont question sous b) des paragraphes 3.1. et 3.2. ci-avant doivent être fixés comme suit:

- si la largeur du chargement, de l'équipement ou de l'accessoire ne dépasse pas 1,30 m, un feu et un catadioptr(e) ou un panneau rigide tels que décrits ci-avant, montés respectivement fixés le plus près possible du côté gauche du gabarit;
- si la largeur du chargement, de l'équipement ou de l'accessoire dépasse 1,30 m, deux feux ainsi que deux catadioptr(e)s ou deux panneaux rigides tels que décrits ci-avant, montés respectivement fixés le plus près possible des deux côtés du gabarit, l'écartement minimal entre les deux feux, entre les deux catadioptr(e)s ou entre les bords intérieurs des deux panneaux devant être d'au moins 400 mm;

- la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux, des catadioptres ou des panneaux rigides visés ci-avant doit être d'au moins 350 mm;
- la distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante des feux, des catadioptres ou des panneaux rigides visés ci-avant ne doit pas dépasser 1,60 m.

3.4. Tout chargement dépassant la face latérale d'un véhicule routier, autre qu'un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ou un véhicule L (cyclomoteur, motocycle, tricycle, quadricycle léger ou quadricycle), de plus de 0,20 m ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur une face latérale de plus de 0,20 m, doit être signalé sur la face en question, dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent comme suit:

- vers l'avant, par un catadioptre non triangulaire de couleur blanche, un équipement ou accessoire non démontable devant en outre être muni d'un feu de position de couleur blanche;
- vers l'arrière, par un catadioptre non triangulaire de couleur rouge, un équipement ou accessoire non démontable devant en outre être muni d'un feu de couleur rouge.

4. Les fanions, les feux, les catadioptres et les panneaux réfléchissants visés aux paragraphes 3.1, 3.2., 3.3. et 3.4. ci-dessus doivent être visibles à une distance suffisante pour les conducteurs des autres véhicules et de telle manière qu'aucun feu ne peut éblouir les autres usagers de la voie publique.

5. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules affectés au déneigement ou au déblaiement des voies publiques, à condition que ces véhicules soient signalés par un feu jaune clignotant visible de tout côté et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et la fluidité de la circulation routière. »

Art. 7. L'article 10 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 10.** Il est interdit au conducteur d'un cycle, d'un véhicule assimilé à un cycle ainsi que d'un véhicule L1 (cyclomoteur), L3 (motocycle) ou L4 (motocycle à side-car) de transporter sur son véhicule des objets ou marchandises gênants pour la conduite du véhicule ou dangereux pour les autres usagers de la voie publique.

Sur un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ainsi que sur un véhicule L1, L2 (cyclomoteur à trois roues) ou L3, un chargement éventuel ne doit pas dépasser 1 m vers l'arrière, ni en largeur.

Sur un véhicule L4, L5 (tricycle) ou L6 (quadricycle), un chargement éventuel ne doit pas dépasser 1 m vers l'arrière, ni le gabarit du véhicule en largeur. »

Art. 8. L'article 11 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est abrogé.

Art. 9. L'article 12 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 2 est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux véhicules traînés, pour lesquels la masse maximale autorisée par essieu individuel ne doit pas dépasser 10 t. Cette masse peut toutefois être portée jusqu'à 12 t à condition que les véhicules soient traînés à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h. »

2. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

« 4. Les valeurs prévues aux paragraphes 2. et 3. peuvent être augmentées, dans la limite maximum de 600 kg, pour la masse des ralentisseurs des véhicules.

La puissance, exprimée en kW selon la norme DIN ou CEE d'un véhicule routier automoteur destiné à tracter un ensemble de véhicules routiers couplés, ne doit pas, par tranche de 1.000 kg de sa masse maximale autorisée, être inférieure à 2,50 pour les tracteurs T1, T2, T3 et T4, ni à 5,00 pour tout autre véhicule.

La charge utile d'un véhicule routier automoteur destiné au transport de choses doit dépasser le nombre total de places disponibles multiplié par 75 d'au moins:

- 200 kg, pour les véhicules N1 (camionnettes);
- 1.000 kg, pour les véhicules N2 (camions) dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 5.000 kg;
- 2.000 kg, pour les véhicules N2 (camions) dont la masse maximale autorisée est comprise entre 5.001 et 12.000 kg;
- 4.000 kg, pour les véhicules N3 (camions) dont la masse maximale autorisée est supérieure à 12.000 kg).

La masse supportée par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés ne doit pas être inférieure à 25 % de la masse en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés. La charge des essieux directeurs d'un véhicule automoteur doit au moins être égale à 20 % de la masse en charge du véhicule.

Sans préjudice des dispositions relatives aux masses maximales autorisées des véhicules et ensembles de véhicules couplés, la masse en charge d'un véhicule remorqué ou traîné ne doit pas dépasser la masse de remorquage maximale autorisée du véhicule tracteur. Pour autant que cette dernière n'est pas connue et ne peut pas être déterminée, la masse en charge d'un véhicule remorqué ou traîné par un tracteur, à l'exception d'un tracteur à grande vitesse ne doit pas dépasser la masse à vide du tracteur de plus de 250 %. »

Art. 10. Le titre de la IV^e section du chapitre III de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé comme suit :

« IV^e section. - Des remorques et des véhicules traînés »

Art. 11. L'article 14 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« **Art.14.** Sauf dispense à accorder par le ministre ayant les transports dans ses attributions, un véhicule automoteur ne peut tracter qu'une seule remorque ou semi-remorque.

A l'exception des autobus et autocars, les véhicules automoteurs circulant à plus de 25 km/h ne peuvent tracter une remorque destinée au transport de personnes.

Aucun véhicule ne peut être traîné ou remorqué à une vitesse supérieure à sa vitesse maximale par construction.

Les véhicules autorisés à tracter un véhicule traîné en vertu des dispositions de la rubrique 2.16 g) du paragraphe 2. de l'article 2. ne peuvent tracter un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 40 km/h. Si le véhicule tractant n'est pas soumis au contrôle technique périodique obligatoire et qu'il n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité, la prédite vitesse est limitée à 25 km/h.

Tout véhicule traîné doit être muni à sa face arrière du disque prévu à la rubrique 2.16 g) du paragraphe 2. de l'article 2. »

Art. 12. L'article 24 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« Art. 24. Tout véhicule doit être en bon état de marche de façon à ne pas constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers, ni causer un dommage aux propriétés publiques ou privées.

L'extérieur du véhicule, et particulièrement sa carrosserie, les accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule et dirigés vers l'avant ou vers l'arrière, ainsi que, le cas échéant, son chargement ne doivent pas présenter des parties saillantes, pointues ou coupantes, qui peuvent constituer un danger pour les usagers de la voie publique, à moins que ces parties ne soient indispensables du point de vue technique ou ne soient requises sur un équipement destiné à une utilisation dans une exploitation agricole.

Dans cette hypothèse, le conducteur du véhicule doit procéder comme suit:

- si le véhicule n'est pas utilisé aux fins de travaux sur la voie publique, tout élément saillant, pointu ou coupant se trouvant à une hauteur du sol de moins de 2 m doit être couvert par un cache de façon à assurer la sécurité des autres usagers de la voie publique;
- si le véhicule est utilisé aux fins de travaux sur la voie publique, la disposition précédente ne s'applique pas, à condition pour le véhicule d'être signalé par un feu jaune clignotant visible de tout côté et à condition pour son conducteur de prendre toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière. »

Art. 13. Entre les alinéas 1^{er} et 2 de l'article 24ter de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, il est inséré un nouvel alinéa avec le texte suivant :

« A partir du ...*, les dispositions de l'alinéa 1^{er} s'appliquent également aux véhicules porte-conteneur transportant des conteneurs dépassant de plus de 60 cm le point extrême arrière du véhicule. »

* date de mise en vigueur règlement grand-ducal + 6 mois

Art. 14. L'alinéa 3 de l'article 25bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« Ce dispositif doit être maintenu en parfait état d'entretien, de telle sorte que son efficacité demeure équivalente à celle d'un dispositif neuf. Il ne peut pas dépasser le gabarit du véhicule. »

Art. 15. L'article 44 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. L'alinéa 1^{er} du paragraphe 1. est complété par une deuxième phrase avec le libellé suivant :

« En outre, ces véhicules peuvent être équipés avec des dispositifs lumineux supplémentaires lorsque ceux-ci s'avèrent nécessaires dans le cadre de leur utilisation. »

2. L'alinéa 2 du même paragraphe est remplacé par le texte suivant :

« Les véhicules équipés en dépanneuse ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules

tombés en panne ainsi que les tracteurs doivent être équipés d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, visibles de tout côté. »

3. L'alinéa 3 du même paragraphe est remplacé par le texte suivant :

« Les véhicules servant à l'entretien, au nettoyage, au déneigement ou au déblaiement de la voie publique, les véhicules servant à l'entretien de l'équipement routier, les véhicules servant au ramassage des déchets, les machines automotrices, les véhicules équipés d'une grue, les camions de type porte-conteneur ou porte-benne, les véhicules routiers destinés au transport de carburant, les véhicules routiers dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, ainsi que les véhicules routiers qui escortent ces derniers véhicules, peuvent être munis d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, assurant la visibilité de cet éclairage spécial de tout côté. »

4. Entre les alinéas 3 et 4 du même paragraphe, il est inséré un nouvel alinéa avec le libellé suivant :

« Les feux qui satisfont aux exigences du Règlement (ECE) N°65 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour automobiles sont réputés satisfaire aux prescriptions des alinéas précédents. »

Art. 16. Le dernier alinéa de l'article 45bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« Les véhicules dont objet aux alinéas 1^{er}, 2 et 3 du paragraphe 1^{er} de l'article 44 qui sont destinés à des opérations spécifiques sur la voie publique peuvent être signalés à leurs faces par des bandes réfléchissantes à raies diagonales peintes soit en rouge en blanc, soit en orange et blanc, soit en jaune et blanc. »

Art. 17. L'article 46 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 2. est remplacé par le texte suivant :

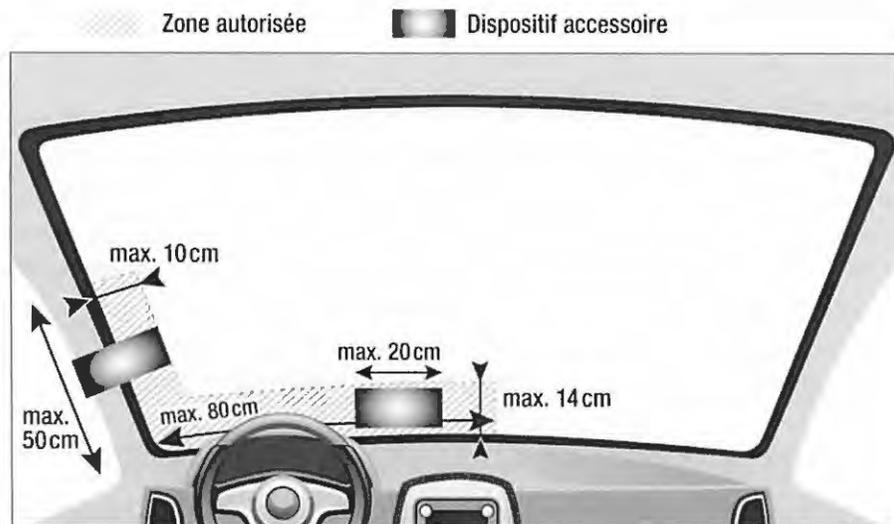
« 2. Les lumières à l'intérieur du véhicule ne doivent pas gêner le conducteur.

Aucun objet étranger à l'équipement normal du véhicule ne doit gêner la vue du conducteur, ni se trouver dans le champ de vision de celui-ci.

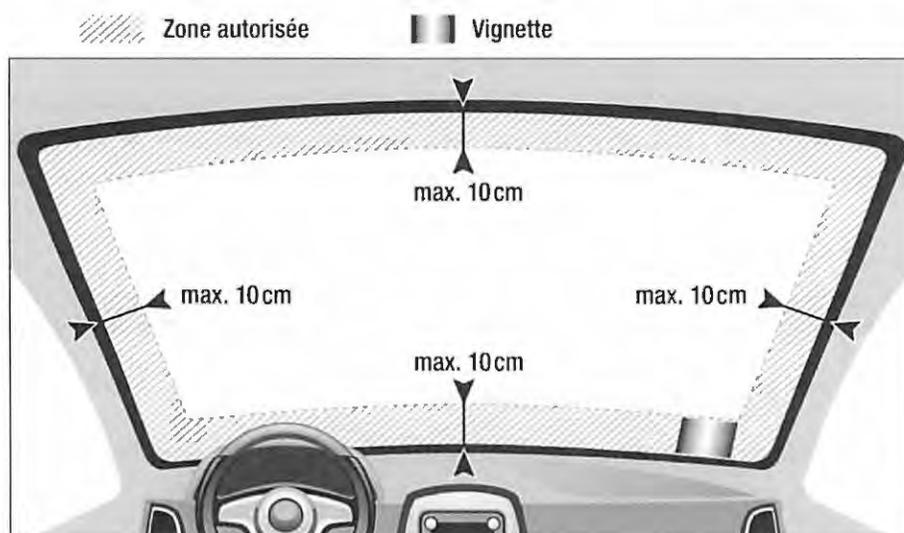
Pour les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg, le champ de vision du conducteur vers l'avant est constitué par l'entièreté du pare-brise.

Toutefois:

a) un dispositif accessoire, tel que notamment un système de navigation, peut déborder dans le champ de vision du conducteur vers l'avant, à condition que ce dispositif ne dépasse pas 20 cm de côté et qu'il soit fixé de manière stable sur le tableau de bord, au montant du pare-brise près du conducteur ou sur le côté intérieur du pare-brise, de sorte qu'aucune partie du dispositif ne dépasse la zone autorisée telle que représentée sur le graphique ci-après. Les distances sont mesurées parallèlement au pare-brise; en cas de pare-brise incliné, la distance de 14 cm est mesurée verticalement à partir du tableau de bord.



b) une vignette délivrée à des fins spécifiques peut déborder dans le champ de vision du conducteur vers l'avant, à condition qu'aucune partie de la vignette ne dépasse la zone autorisée telle que représentée sur le graphique ci-après. Les distances sont mesurées parallèlement au pare-brise.



Pour les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg ainsi que pour les autobus et les autocars, le champ de vision du conducteur vers l'avant est défini par la surface du pare-brise balayée par le ou les essuies glaces. »

2. Un nouveau paragraphe 3. est inséré avec le texte suivant:

« 3. Un film en matière plastique peut être apposé sur le pare-brise ou un vitrage latéral à l'avant du véhicule, à condition que le film soit homologué à cette fin par l'autorité nationale compétente en la matière d'un État membre de l'Espace économique européen; sur le pare-brise, ce film ne doit pas dépasser la zone autorisée telle que représentée sous b) du point 2. ou ne doit pas déborder dans le champ de vision vers l'avant des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg ainsi que des autobus et des autocars. »

3. Les anciens paragraphes 3. et 4. sont renumérotés 4. et 5.

Art. 18. L'article 49 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. L'alinéa 1^{er} de la lettre E) est remplacé par le texte suivant :

« Des dispositifs destinés à transporter des choses peuvent être montés sur l'attache-remorque des véhicules, à condition que

- ils ne dépassent pas l'arrière du véhicule de plus d'un mètre;
- ils ne dépassent pas, y compris leur chargement, le gabarit du véhicule;
- la masse en charge ne dépasse pas la masse maximale autorisée sur le point d'attelage. »

2. L'alinéa 3 de la lettre M) est complété *in fine* par la phrase suivante :

« La prédite validité ne peut pas dépasser une année pour un extincteur d'incendie d'une capacité minimale de 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et quatre années pour un extincteur d'une capacité minimale inférieure à 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent. »

3. Une nouvelle lettre O) est ajoutée avec le texte suivant :

« O) Il est interdit de mettre en circulation un véhicule routier muni d'équipements ou de marquages pouvant mener à confusion entre ce véhicule et les véhicules de la Police, de l'Administration des douanes, de l'Administration des services de secours, des services d'incendie et de sauvetage et du service d'aide médicale urgente, les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang, ainsi que les véhicules d'autres Administrations publiques.

Le ministre peut, par décision individuelle, accorder une dérogation pour la préservation du patrimoine automobile.»

Art. 19. L'article 51 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. L'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 est complété *in fine* par un nouveau point 4) libellé comme suit :

« 4) sur la surface ou dans la cellule de chargement d'un véhicule routier, sauf dans les conditions sous b) de l'alinéa 3. »

2. L'alinéa 3 du même paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« Les dispositions des deux alinéas précédents ne s'appliquent toutefois pas:

- a) aux véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation servant à un usage public spécial, à condition que ces véhicules circulent à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h, ainsi qu'aux véhicules automoteurs de la police grand-ducale et des services d'incendie et de secours, à condition que les dérogations qui sont applicables à ces véhicules soient mentionnées sur leur certificat d'immatriculation;
- b) aux véhicules traînés destinés à servir occasionnellement au transport de personnes assises sur des sièges ou banquettes aménagées sur leur surface ou dans leur cellule de chargement, à condition pour un tel véhicule d'être couvert par une autorisation ministérielle délivrée sur avis de la SNCA qui, à cette fin, peut procéder à l'agrément du véhicule;
- c) aux véhicules participant à des événements spéciaux, tels que notamment les véhicules opérant comme véhicules-balai à l'occasion d'épreuves sportives ou les véhicules participant à des cortèges, sous réserve pour ces véhicules d'être couverts par une assurance spéciale et de circuler dans le respect des conditions à arrêter de cas en cas par le ministre ayant les transports dans ses attributions. »

Art. 20. L'article 54 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

1. Entre les alinéas 4 et 5 du point 10, il est inséré un nouvel alinéa avec le texte suivant:

« Le conducteur d'un autobus et d'un autocar doit avoir, à partir de sa position de conduite normale, soit directement, soit moyennant des dispositifs visuels indirects, une vue dégagée sur les zones à l'extérieur du véhicule en proximité immédiate des portières à l'usage normal. Pour les autobus articulés et les autocars articulés, la prédite vue dégagée est requise en position alignée du véhicule. »

2. Le point 16 est remplacé par le texte suivant:

« 16. *Aération.*

L'aération doit être assurée soit par des panneaux aménagés à la partie supérieure des parois latérales de la caisse, soit par des ventilateurs appliqués au dais ou des vitres coulissantes, soit par ces moyens combinés. »

3. Le point 18 est remplacé par le texte suivant:

« 18. *Vitres.*

Les vitres et les parois de compartimentage en verre doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Le pare-brise, à l'exception de l'écran dont mention au point 19, et les vitres latérales dans le rayon visuel direct du conducteur doivent par ailleurs être parfaitement transparents et les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés. Les vitres sont réputées satisfaire aux prédites exigences au cas où l'altération des propriétés optiques se limite à la zone située dans le tiers inférieur de la hauteur pour les vitres des portières à l'usage normal et à moins de la moitié de la surface des vitres latérales ne se situant pas dans le rayon visuel du conducteur.

Il est interdit de modifier les propriétés optiques et mécaniques des vitres marquées comme issues de secours en vertu des dispositions des points 10 et 11, notamment par l'apposition de films en plastique. »

4. Le point 19 est remplacé par le texte suivant:

« 19. *Cabine et siège du conducteur.*

Le siège du conducteur, séparé autant que possible des sièges des voyageurs, doit être établi de manière à rendre la conduite aisée. Le champ de vision du conducteur doit satisfaire aux exigences du dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 46 ainsi qu'à celles du point 32. La cabine doit être munie d'un écran pour que le conducteur ne puisse pas être gêné par le soleil. »

5. Le point 24 est abrogé.

6. Le dernier alinéa de la lettre d) du point 26 est remplacé par le texte suivant:

« Des places debout ne peuvent être autorisées dans une remorque à personnes que si soit de telles places sont prévues dans le certificat de conformité de la remorque délivré sur base d'une homologation européenne, soit un Service Technique agréé ou notifié dans un Etat de l'Espace économique européen ou de la Suisse a certifié que l'aménagement de places debout dans la remorque en question est sans risque quant à la sécurité de celle-ci et a spécifié le nombre maximal de places debout pouvant être autorisées dans la remorque. »

7. Un nouveau point 32 est ajouté avec le texte suivant:

« 32. *Champ de vision du conducteur.*

Sans préjudice des dispositions du dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 46 et du 1^{er} paragraphe de l'article 48, le champ de vision vers l'avant d'un autobus et d'un autocar doit être conçu de façon à permettre au conducteur, soit directement, soit moyennant des dispositifs visuels indirects, d'apercevoir à partir de sa position de conduite normale, sur toute la largeur de l'autobus, une toise se trouvant à l'extérieur à une distance de 30 cm en parallèle de la face avant du véhicule, à une hauteur de 120 centimètres du sol. Cette disposition est réputée satisfaite même en cas de légère obstruction de la vue par des éléments techniques montés d'origine par le constructeur du véhicule dont notamment des essuies glaces et des montants de l'encadrement de vitres et de portières.

Dans les mêmes conditions techniques, le champ de vision vers le côté latéral droit doit être conçu de sorte que le conducteur puisse, à partir de sa position de conduite normale, surveiller une bande extérieure au sol d'une largeur d'un mètre, adjacente à l'autobus ou à l'autocar et parallèle à sa médiane. La prédite zone est toutefois limitée à un mètre vers l'avant et à quatre mètres vers l'arrière, ces deux distances étant évaluées par rapport à la position de conduite normale du conducteur. »

Art. 21. A l'article 56bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le paragraphe 2. est complété par un nouvel alinéa inséré entre les alinéas 2 et 3 avec le texte suivant :

« La voiture de location avec chauffeur ne peut être mise à disposition du client qu'en vertu d'un contrat écrit signé préalablement à la prise en charge des voyageurs, contenant au moins les mentions suivantes : coordonnées du transporteur et du client, objet du contrat avec la mention expresse de la durée du transport qui doit être d'au moins une heure, prix et date de la signature. Le conducteur doit exhiber sur réquisition des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises, chargés de l'exécution de la législation applicable aux services des taxis, pour la voiture de location avec chauffeur qu'il met à disposition d'un client, un exemplaire du contrat signé avec ce client. »

Art. 22. A l'article 73 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le chiffre 1 de la lettre A) de l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :

« 1. un tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, »

Art. 23. A l'article 77 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le point 6. « *Les maladies du système nerveux* » est remplacé par le texte suivant :

« 6. *Les maladies neurologiques et syndrome de l'apnée obstructive du sommeil*

6.1. Les maladies neurologiques

La délivrance et le renouvellement du permis de conduire sont refusés aux personnes atteintes d'une affection neurologique grave, sauf sur avis motivé de la Commission médicale. Dans son avis, la Commission médicale tient compte, en fonction des possibilités fonctionnelles et de leur évolutivité, des troubles neurologiques dus à des affections, des opérations du système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des signes moteurs sensitifs, sensoriels, trophiques, perturbant l'équilibre et la coordination.

La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire peut être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en cas de risques d'aggravation.

6.2. Le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil

Le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré correspond à un nombre d'apnées et d'hypopnées par heure (index d'apnées et hypopnées) compris entre 15 et 29, et le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil sévère correspond à un index d'apnées et hypopnées supérieur ou égal à 30. Ces deux syndromes sont associés à une somnolence diurne excessive.

6.2.1. S'il existe pour l'intéressé une suspicion du syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère, un avis médical plus approfondi doit être émis par la Commission médicale avant la délivrance ou le renouvellement du permis de conduire par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. Il peut leur être recommandé de ne pas conduire jusqu'à ce que le diagnostic soit confirmé.

6.2.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé si l'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère démontre que son affection fait l'objet d'un contrôle approprié, qu'il suit un traitement adéquat et qu'il y a une amélioration de sa somnolence, le cas échéant, qui est confirmée par un avis motivé de la Commission médicale.

6.2.3. a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

L'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère sous traitement doit se soumettre à un examen médical régulier au moins tous les trois ans, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue.

b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

L'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère sous traitement doit se soumettre à un examen médical régulier au moins chaque année, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue.»

Art. 24. L'article 80 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 2., le dernier alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Le permis de conduire des catégories C, CE, D ou DE, obtenu sur un véhicule automoteur avec changement de vitesse automatique, n'est pas limité à la conduite de véhicules automoteurs avec changement de vitesse automatique, si les personnes concernées sont déjà titulaires d'un permis de conduire des catégories B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E, valable pour la conduite d'un véhicule automoteur avec changement de vitesse manuel. »

2. Au paragraphe 4., l'alinéa 2 du point c) est supprimé.

3. Au même paragraphe 4., la première phrase de l'alinéa 3 du point c) est remplacée par le texte suivant :

« Pour être admis comme accompagnateur, le concerné doit joindre à sa demande la pièce spécifiée sous 2) de l'alinéa 2 de l'article 78. »

4. Au même paragraphe 4., la dernière phrase de l'alinéa 3 du point c) est supprimée.

5. Au même paragraphe 4., le point e) est remplacé par le texte suivant :

« e) Avant les trois dernières leçons précédant l'épreuve pratique de l'examen, le ou les accompagnateurs doivent remettre à l'instructeur agréé un rapport écrit relatant l'évolution du candidat au cours de la conduite accompagnée, dont le modèle est arrêté par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La remise dudit rapport doit être consignée sur le certificat d'apprentissage.»

6. A la première phrase du point g) du même paragraphe 4., la mention « l'annulation de la carte de légitimation » est remplacée par la mention « la déchéance de la qualité d'accompagnateur ».

Art. 25. A l'article 81 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, la dernière phrase est supprimée.

Art. 26. A l'article 82 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le point 1. de l'alinéa 3 est remplacé par le texte suivant :

« 1. la catégorie AM est délivrée sur le vu du procès-verbal attestant au candidat des connaissances théoriques suffisantes sur la législation en matière de circulation routière et qui a participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ; »

Art. 27. A l'article 84 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, il est inséré au paragraphe 2. un nouvel alinéa entre les alinéas 2 et 3 libellé comme suit :

« La transcription des permis de conduire émis par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen requiert la réussite à un examen de contrôle, si le titulaire omet de transcrire son permis de conduire endéans le délai prévu à l'alinéa 1^{er} ».

Art. 28. L'article 87 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1., l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« A partir de l'âge de 70 ans des titulaires, ces permis ne sont plus renouvelés que pour une durée maximum de cinq ans, sans que la durée de validité dépasse l'âge de 80 ans des titulaires. A partir de l'âge de 80 ans des titulaires, ces permis ne sont plus renouvelés que pour une durée maximum de deux ans. »

2. Le paragraphe 2. est complété *in fine* par un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Pour les permis de conduire dont la durée de validité d'une ou de plusieurs catégories est venue à échéance il y plus de 6 ans, le renouvellement requiert la réussite à un examen de contrôle. L'examen de contrôle qui porte sur la ou les catégories à renouveler répond aux modalités du paragraphe 3. de l'article 81. »

Art. 29. L'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 3., l'alinéa 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« 3. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4. du présent article, l'arrêté pris par le ministre en charge des Transports sur base du paragraphe 1er de l'article 2 modifié ou du paragraphe 3. de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée qui porte retrait pur et simple ou suspension du droit de conduire dans le cadre du permis à points, est notifié à la personne intéressée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son ou ses permis de conduire aux membres de la police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision et donne lieu au signalement de l'intéressé. »

2. Le paragraphe 4. est remplacé par le texte suivant :

« 4. La décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions prise sur base du paragraphe 1^{er} de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, qui porte retrait d'une ou de plusieurs catégories, sans pour autant porter retrait de toutes les catégories, est communiquée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. Il en est de même pour les décisions du ministre en charge des Transports portant restriction de la validité, voire de l'usage du permis de conduire ou prorogation ou renouvellement de la période de stage.

Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de se faire délivrer contre remise de son ancien permis de conduire un nouveau permis de conduire endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour la délivrance du nouveau permis de conduire, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

La décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions prise sur base du paragraphe 1^{er} de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, qui porte suspension du permis de conduire sur base d'une renonciation volontaire au permis de conduire, est communiquée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. La décision devient effective le jour de l'acceptation du pli recommandé ou à défaut à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de refus de l'intéressé d'accepter le pli recommandé ou d'expiration du délai imparti à la personne concernée pour retirer le pli recommandé.

Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, la notification a lieu dans les conditions du premier alinéa du paragraphe 3. »

Art. 30. Aux chiffres 2. et 4. de l'article 102ter de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, la mention « *de l'article 156bis, sixième alinéa :* » est remplacée par la mention « *de l'article 156bis, paragraphe 1^{er}, alinéa 4 :* ».

Art. 31. L'article 107 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Sous V (Signaux d'indication), la rubrique 24c. « Balise » est remplacée comme suit :

« 24c. Balise



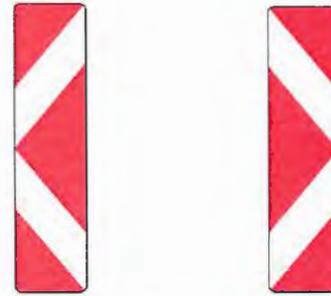
E,24c



E,24ca



E,24cb



E,24cc

Les signaux E,24c et E,24cb indiquent le tracé de la chaussée à la hauteur d'une bifurcation ou la délimitation de la chaussée à la hauteur d'un rétrécissement ou d'un obstacle. Les surfaces noires peuvent être de couleur bleue foncée. Le signal peut être répété au revers du panneau.

Les signaux E,24ca et E,24cc indiquent les délimitations frontales ou latérales d'un chantier. Le signal peut être répété au revers du panneau. »

2. Sous le même chiffre V, à la rubrique 25. « Zone résidentielle », les illustrations des signaux E,25a et E,25b sont remplacées par les illustrations suivantes :



E,25a



E,25b

3. Sous le même chiffre V, à la rubrique 26. « Zone de rencontre », les illustrations des signaux E,26a et E,26b sont remplacées par les illustrations suivantes :



E,26a



E,26b

4. Sous le même chiffre V, la rubrique 33. « Poste d'essence » est remplacée comme suit :

« 33. Poste d'essence »



F,4a

Le signal F,4a peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence.



F,4b

Le signal F,4b peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz de pétrole liquéfié peut être obtenu.



F,4c

Le signal F,4c peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz naturel comprimé peut être obtenu.



F,4d

Le signal F,4d peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz naturel liquéfié peut être obtenu.



F,4e

Le signal F,4e peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où de l'hydrogène peut être obtenu.



F,4f

Le signal F,4f peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence équipé de points de recharge pour véhicules électriques. »

5. Sous IX (Symboles et inscriptions additionnels), à la rubrique 2.1., les tirets sont complétés par un cinquième tiret au texte et illustration suivants :

« - véhicules automoteurs électriques et
véhicules automoteurs électriques hybrides
raccordés au point de recharge :



6. Sous le même chiffre IX, le texte de la rubrique 2.5. est remplacé par le texte suivant :

« 2.5. Les sous-catégories du modèle 5 indiquent que le signal d'interdiction ou le signal E,14 qu'elles complètent n'est pas applicable à la ou les catégories d'usagers ou de véhicules dont le symbole ou l'inscription accompagne la mention « excepté » ou « excepté/frei ».

Le modèle 5a, dont les illustrations ci-après sont des exemples, indique que le signal n'est pas applicable aux »

7. A la même rubrique 2.5., les tirets sont complétés par un cinquième tiret au texte et illustration suivants :

« - véhicules automoteurs électriques et
véhicules automoteurs électriques hybrides
raccordés au point de recharge :



Art. 32. L'article 111 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Le cinquième tiret du paragraphe 5. est remplacé par le libellé suivant :

« - A7, de la jonction de Grünewald jusqu'à l'échangeur de Schieren ; »

2. Le paragraphe 5. est complété par un alinéa 2 au texte suivant :

« Les voies publiques suivantes sont considérées comme routes pour véhicules automoteurs et signalées comme telles :

- B3, du giratoire Gluck jusqu'au CR224 ;
- B7, de l'échangeur de Schieren jusqu'à la N27A. »

Art. 33. L'article 131bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. La phrase introductive de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2. est remplacée par le texte suivant :

« L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est obligatoire pour ».

2. La phrase introductive de l'alinéa 2 du même paragraphe 2 est remplacée par le texte suivant :

« L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est autorisé pour ».

3. Le dernier alinéa du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

« Les conducteurs qui circulent ou manoeuvrent sous le couvert de feux clignotants doivent tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation. »

Art. 34. Au paragraphe 2. de l'article 136 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le troisième tiret de l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« - dans le sens de l'accès interdit d'une chaussée pourvue du signal C,1a, sauf signalisation contraire ; »

Art. 35. A l'article 141 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le premier tiret de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« - les conducteurs de véhicules automoteurs doivent, lorsqu'ils circulent en dehors d'une agglomération, maintenir par rapport au véhicule qui précède une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins deux secondes ; »

Art. 36. L'article 156bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. A l'alinéa 3 du paragraphe 1^{er}, troisième phrase, la mention « à l'alinéa 1^{er} » remplace la mention « au troisième alinéa ».

2. Le paragraphe 5. est remplacé par le texte suivant :

« 5. Les interdictions et limitations prévues par le présent article ainsi que l'obligation de quitter une voie de circulation en amont d'un tronçon fermé ou ouvert à contresens s'appliquent à partir du support porteur de panneaux de signalisation à messages variables ou des signaux colorés lumineux précités le plus approprié en amont du tronçon de chaussée d'autoroute où lesdites interdictions et limitations sont d'application. Elles prennent fin en aval de ce tronçon à partir du premier support porteur approprié ou à partir de tout autre endroit approprié situé en amont du premier support, moyennant la mise en place d'une signalisation conforme au paragraphe 1 du présent article. Le plafond réglementaire de la vitesse admise peut être réduit de façon progressive en amont du tronçon comportant une des limitations de vitesse prévues à l'alinéa 3 du paragraphe 1^{er}. »

Art. 37. A l'article 160 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le point 2° de la lettre n) du paragraphe 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« 2° conducteurs et passagers de cyclomoteurs à deux roues et de motocycles, avec ou sans side-cars, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie et équipés d'ancrages pour ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité répondant aux exigences du paragraphe 1. de l'article 24quinquies et à condition pour le conducteur et les passagers d'utiliser ces ceintures conformément à l'article 160bis lorsque le véhicule est en circulation. »

Art. 38. A l'article 160bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, l'alinéa 1^{er} du paragraphe 4. est remplacé par le texte suivant :

« Il est interdit dans les véhicules routiers automoteurs, autres que ceux des catégories M2 et M3, de transporter des enfants âgés de moins de 3 ans autrement que placés dans un dispositif de retenue spécial couvert par une marque d'homologation délivrée soit sur base du règlement (ECE) N° 44 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants, soit du règlement (ECE) N° 129 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants utilisés à bord des véhicules automobiles, soit de la directive -77/541/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur, ou de toute adaptation ultérieure desdits règlements ou de ladite directive. »

Art. 39. A l'article 176 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le paragraphe 1. est remplacé par le texte suivant :

« 1. Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du paragraphe 1. de l'article 87, les permis de conduire des catégories A, B, B+E et F et des sous-catégories A1, A2 et A3, délivrés avant le 1er janvier 2010, sont valables jusqu'à l'âge de 50 ans des titulaires et expirent à la date limite y inscrite. La durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance après le 1er janvier 2010, est renouvelée sans frais jusqu'à l'âge de 60 ans des titulaires sur convocation de la SNCA, sous condition de la production par le titulaire d'une photographie répondant aux critères sous 5) du deuxième alinéa de l'article 78 et de la remise de l'ancien permis de conduire. En vue du renouvellement de la durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance avant le 1er janvier 2010, les titulaires doivent en outre produire le certificat médical dont question sous 1) du deuxième alinéa de l'article 78.

Par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 87, les permis de conduire des catégories A, A1, A2, AM, B, BE et F, délivrés avant le 1^{er} septembre 2015 et dont le titulaire est âgé d'au moins 70 ans, expirent à la date limite y inscrite. La durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance à partir du 1^{er} septembre 2015 est prolongée sans frais respectivement de

deux ans ou d'un an en fonction de l'âge du titulaire conformément aux dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 87 sur convocation de la SNCA, sous condition de la production par le titulaire d'une photographie répondant aux critères sous 5) du deuxième alinéa de l'article 78 et de la remise de l'ancien permis de conduire. En vue de la prolongation de la durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance avant le 1^{er} septembre 2015, le titulaire doit en outre produire le certificat médical dont question sous 1) du deuxième alinéa de l'article 78.

L'équivalence à la catégorie B+E n'est pas accordée à la catégorie E1 des permis de conduire délivrés avant le 1er octobre 1996. »

Chapitre 2 - Modifications 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

Art. 40. A l'article 2 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, le paragraphe 1. est remplacé par le texte suivant :

« 1. La perception sur place du montant de la taxe se fait soit en espèces, soit par règlement au moyen des seuls cartes de crédit et modes de paiement électronique acceptés à cet effet par les membres de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises. »

Art. 41. La partie A. de l'annexe I « 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 est modifiée comme suit :

1. La rubrique 5 est supprimée.
2. La rubrique 9 est remplacée par le texte suivant :

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
« 9						
-01	Dépassement du chargement à l'avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres				145	
-02	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépasse de plus d'un mètre une des faces latérales du véhicule				145	
-03	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépasse de plus de deux mètres la face avant ou arrière du véhicule				145	

-04	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que les équipements et accessoires dépassent de plus de cinq mètres la face arrière du véhicule destiné à être utilisé dans une exploitation agricole				145
-05	Défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre		74		
-06	Défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20m		74 »		

3. La rubrique 10 est remplacée par le texte suivant :

Réf. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
« 10						
-01	Transport par le conducteur d'un cycle, d'un véhicule assimilé à un cycle, d'un cyclomoteur, d'un motorcycle ou d'un motorcycle à side-car d'objets ou marchandises gênants pour la conduite ou dangereux pour la circulation			74		
-02	Chargement non réglementaire d'un cycle, d'un véhicule assimilé à un cycle, d'un cyclomoteur, d'un cyclomoteur à trois roues, d'un motorcycle ou d'un motorcycle à side-car, d'un tricycle ou d'un quadricycle			74 »		

4. A la rubrique 12 + 12bis, les infractions 01 à 14 sont remplacées par le texte suivant :

Réf. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe				Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955
		I	II	III	IV	
« -01	Dépassement de la m. m. a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			74		
-02	Dépassement de la m. m. a. sur un essieu			74		
-03	Traction d'un véhicule traîné, dont la masse maximale par essieu est supérieure à 10t sans pour autant dépasser 12t, à une vitesse de plus de 25km/h			74		
-04	Défaut de respecter le rapport réglementaire entre la puissance du moteur et la m. m. a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			74		
-05	Inobservation de la charge utile réglementaire d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses			74		

-06	Inobservation du rapport minimum de 1:4 entre la masse supportée par le ou les essieux moteurs et la masse en charge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			74		
-07	Inobservation du rapport minimum de 1:5 entre la charge du ou des essieux directeurs et la masse en charge d'un véhicule automoteur			74		
-08	Masse en charge d'une remorque ou d'un véhicule traîné supérieure à la masse de remorquage maximale autorisée du véhicule tracteur			74		
-09	Inobservation du rapport réglementaire entre la masse à vide d'un tracteur et la m. m. a. ou la masse en charge de la remorque ou du véhicule traîné			74 »		

5. A la même rubrique 12 + 12bis, les anciennes infractions 15 à 27 sont renumérotées 10 à 22.

6. A la rubrique 14, l'infraction 03 est remplacée par le texte suivant :

« -03	Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 40km/h			74 »		
-------	---	--	--	------	--	--

7. A la même rubrique 14, l'ancienne infraction 03, renumérotée 04, est remplacée par le texte suivant :

« -04	Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 25km/h, sans que le véhicule tractant soit couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité			74 »		
-------	--	--	--	------	--	--

8. La même rubrique 14 est complétée *in fine* par une nouvelle infraction 05 libellée comme suit :

« -05	Défaut du disque prévu à la rubrique 2.16 g) du paragraphe 2 de l'article 2			74 »		
-------	---	--	--	------	--	--

9. A la rubrique 24, l'infraction 02 est remplacée par le texte suivant :

« -02	Usage d'un véhicule dont l'extérieur ou le chargement présente des parties saillantes, pointues ou coupantes, à moins que ces parties ne soient indispensables du point de vue technique ou ne soient requises sur un équipement destiné à une utilisation dans une exploitation agricole			74 »		
-------	---	--	--	------	--	--

10. A la même rubrique 24, l'infraction 03 est supprimée.

11. La même rubrique 24 est complétée *in fine* par les nouvelles infractions 03 et 04 libellées comme suit :

« -03	Défaut pour le véhicule visé à l'alinéa 2 de l'article 24 d'être muni d'un cache lorsque l'élément saillant, pointu ou coupant se trouve à une hauteur du sol de moins de 2 mètres et que le véhicule n'est pas utilisé aux fins de travaux sur la voie publique			74 »		
-04	Défaut pour le véhicule visé à l'alinéa 2 de l'article 24 d'être signalé par un feu jaune clignotant, visible de tout côté, lorsque l'élément saillant, pointu ou coupant n'est pas couvert par un cache et que le véhicule est utilisé aux fins de travaux sur la voie publique			74 »		

12. A partir du ...* la phrase introductive de la rubrique 24bis +24ter est remplacée par le texte suivant :

	« Usage d'un autobus, d'un autocar, d'une remorque, d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses ou d'un véhicule porte-conteneur transportant des conteneurs dépassant de plus de 60cm le point extrême arrière du véhicule porte-conteneur: »					
--	--	--	--	--	--	--

* date de mise en vigueur règlement grand-ducal + 6 mois

13. A la rubrique 44, une phrase introductive est insérée avec le texte suivant :

	« Usage d'un véhicule équipé en dépanneuse, d'un véhicule destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, d'un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne ou d'un tracteur qui n'est pas équipé : »					
--	---	--	--	--	--	--

14. A la même rubrique 44, le libellé de l'infraction 01 est modifié comme suit :

« -01	- d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants réglementaires		49 »			
-------	---	--	------	--	--	--

15. A la rubrique 49, la phrase introductive des infractions 11 à 14 est remplacée par le texte suivant :

	« Usage d'un dispositif monté sur l'attache-remorque et destiné à transporter des choses »					
--	--	--	--	--	--	--

16. A la même rubrique 49, l'infraction 12 est remplacée par le texte suivant :

« -12	- qui ne dépasse pas, y compris son chargement, le gabarit du véhicule			74 »		
-------	--	--	--	------	--	--

17. A la même rubrique 49, une nouvelle infraction 13 est insérée avec le libellé suivant :

« -13	- qui a une masse en charge ne dépassant pas la masse maximale autorisée sur le point d'attelage			74 »		
-------	--	--	--	------	--	--

18. A la même rubrique 49, les anciennes infractions 13 à 24 sont renumérotées 14 à 25.

19. A la même rubrique 49, une nouvelle infraction 26 est ajoutée *in fine* avec le texte suivant :

« -26	- Mise en circulation d'un véhicule muni d'équipements ou de marquages pouvant mener à confusion entre ce véhicule et les véhicules de la Police, de l'Administration des douanes, de l'Administration des services de secours, des services d'incendie et de sauvetage et du service d'aide médicale urgente, les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang, ainsi que les véhicules d'autres Administrations publiques			74 »		
-------	---	--	--	------	--	--

20. A la rubrique 51, une nouvelle infraction 04 est insérée avec le texte suivant :

« -04	- Défaut d'autorisation ministérielle ou non-respect des conditions de l'autorisation ministérielle pour le transport de personnes sur la surface ou dans la cellule de chargement d'un véhicule routier			74 »		
-------	--	--	--	------	--	--

21. A la même rubrique 51, les anciennes infractions 04 à 06 sont renumérotées 05 à 07.

22. À la rubrique 54, l'infraction 15 est supprimée. Les anciennes infractions 16 à 20 sont renumérotées 15 à 19.

23. A la rubrique 56bis, deux nouvelles infractions 06 et 07 sont insérées avec le texte suivant :

« -06	Défaut d'un contrat écrit contenant les mentions précisées au 3 ^e alinéa du paragraphe 2 de l'article 56bis	24				
-07	Défaut pour le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur d'exhiber un contrat signé avec le client	24 »				

24. A la même rubrique 56bis, les anciennes infractions 06 et 07 sont renumérotées 08 et 09.

25. A la rubrique 80, l'infraction 01 est remplacée par le libellé suivant :

« -01	Défaut pour le candidat de faire valider son certificat d'apprentissage pour la conduite accompagnée et d'y faire inscrire le nom de son ou de ses accompagnateurs	24 »				
-------	--	------	--	--	--	--

26. A la même rubrique 80, l'infraction 05 est supprimée et l'infraction 06 renumérotée 05 en conséquence.

27. A la rubrique 109, l'infraction 02 est supprimée. Les infractions 03 à 06 sont respectivement renumérotées 02 à 05.

28. A la rubrique 131bis, la phrase introductive des infractions 03 à 09 est remplacée par le texte suivant :

	« Défaut d'utiliser les feux clignotants »					
--	--	--	--	--	--	--

29. A la même rubrique 131bis, l'infraction 09 est remplacée par le texte suivant :

« -09	- Circulation sous le couvert de feux clignotants sans tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation					74 »
-------	--	--	--	--	--	------

30. A la rubrique 136, l'infraction 04 est remplacée par le texte suivant :

« -04	Défaut de céder la priorité en sortant d'une chaussée pourvue du signal C,2 ou C,2a ou en sortant dans le sens interdit d'une chaussée pourvue du signal C,1a, sauf signalisation contraire					74 »
-------	---	--	--	--	--	------

31. A la rubrique 141, l'infraction 02 est remplacée par le texte suivant :

« -02	Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur, qui circule en dehors d'une agglomération, de maintenir par rapport au véhicule qui précède une distance intervéhiculaire d'au moins deux secondes					74 »
-------	--	--	--	--	--	------

Chapitre 3 – Dispositions finales

Art. 42. Les dispositions des articles 28 et 39 entrent en vigueur le 1^{er} septembre 2015.

Art. 43. Par dérogation à l'article 175, alinéa 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, les signaux E,25a, E,25b, E,26a et E,26a remplacés par le présent règlement grand-ducal en son article 28 sous 2. cessent d'être applicables à partir du  2015. »

** date de mise en vigueur règlement grand-ducal + 3 mois*

Art. 44. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, 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 grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

**Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures**

François BAUSCH

Le Ministre de la Sécurité intérieure

Etienne SCHNEIDER

Le Ministre de la Justice

Felix BRAZ

Exposé des motifs

Concerne :

Projet de règlement grand-ducal

- 1) modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**
- 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.**

I. Considérations générales

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet d'amender les dispositions concernant la circulation sur la voie publique, notamment :

- En introduisant dans la législation routière des dispositions destinées à promouvoir l'utilisation de véhicules propulsés par des carburants alternatifs, et notamment par l'électricité. Il s'agit en l'occurrence de la définition du véhicule automoteur électrique et de la signalisation destinée, d'une part, à informer les automobilistes sur la présence de stations-service offrant des carburants alternatifs et, d'autre part, à signaler des emplacements de la voie publique réservés aux véhicules électriques raccordés à un point de recharge (articles 1^{er} et 31).
- En complétant et en modifiant la signalisation routière (article 31).
- En adaptant les dispositions concernant la levée d'une signalisation d'interdiction indiquée sur un panneau à signalisation variable du Cita (article 36).
- En donnant suite à certaines revendications du milieu agricole suite à des entretiens avec la Chambre d'Agriculture (articles 2, 4, 6, 8, 9, 12, 19 et 22).
- En augmentant, pour des raisons de visibilité et donc de sécurité routière, le nombre de feux clignotants dont peuvent ou doivent être équipés certains véhicules routiers et les compositions de couleur des bandes réfléchissantes à raies diagonales dont peuvent être équipés ces véhicules (articles 15 et 16).
- En interdisant la mise en circulation d'un véhicule routier muni d'équipements ou de marquages pouvant mener à confusion entre ce véhicule et les véhicules notamment de la Police et des Douanes (article 18).
- En définissant le champ de vision vers l'avant et vers le côté latéral droit du conducteur d'un autobus ou d'un autocar et les zones dans lesquelles l'altération des propriétés optiques est autorisée sur un autobus ou autocar (article 20).
- En autorisant les places debout dans les remorques à personnes attelées à des autobus ou autocars (article 20).
- En transposant la directive d'exécution 2014/37/UE modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules (article 38).
- En transposant la directive d'exécution 2014/85 (conditions médicales en matière de permis de conduire) (article 23).
- En adaptant les dispositions en matière de conduite accompagnée (articles 24 et 25).
- En introduisant une formation pratique pour le permis de conduire cyclomoteur (article 26).
- En adaptant les dispositions en matière de renouvellement du permis de conduire pour les personnes de >70 et > 80 ans (article 28).

- En adaptant les dispositions en matière d'examen de contrôle, en cas de transcription d'un permis de conduire ou de péremption (article 28).

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 est, d'une part, adapté aux modifications précitées et, d'autre part, rectifié sur certains points.

II. Commentaire des articles

Chapitre 1^{er} - Modifications de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Ad article 1^{er} (modifiant l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques) :

Ad 1. : La définition du véhicule automoteur électrique est introduite à l'article 2, ce dans le contexte des modifications de l'article 107 en ce qui concerne la signalisation relative aux véhicules électriques.

Ad 2. : Le texte actuel de la définition d'un véhicule routier traîné permet d'atteler le véhicule traîné à un « véhicule automoteur », donc aussi à une voiture. Or, il s'est révélé que beaucoup d'abus ont été commis, les voitures tirant les véhicules traînés à une vitesse supérieure à 40 km/h. Pour y remédier, la définition modifiée proposée n'emploie plus le terme « Véhicule automoteur » mais énumère expressément les véhicules auxquels un véhicule traîné peut être attelé. Le véhicule attelé à une voiture est à immatriculer comme remorque. Il est par ailleurs spécifié qu'en ce qui concerne les catégories du permis de conduire, le véhicule traîné attelé à une camionnette, un camion, un tracteur de semi-remorque ou un tracteur de remorque est considéré comme remorque.

Ad 3. : Dans le passé, les corbillards ont pu être immatriculés au Luxembourg soit comme véhicule utilitaire, soit parfois même comme camionnette. Avec l'entrée en vigueur de la directive 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, les corbillards rentrent depuis le 29 avril 2012 dans le champ d'application de cette directive ce qui veut dire qu'ils sont classés dans la catégorie M1 (voiture à personnes resp. voiture à usage mixte) et qu'ils doivent être couverts par une réception européenne délivrée sur base de la directive 2007/46/CE précitée et documentée par un certificat de conformité européen. La définition modifiée proposée spécifie que les corbillards sont classés comme véhicule M1.

Ad 4., 5. et 7. : Ces définitions tirées de la réglementation européenne sont introduites dans le contexte des modifications des articles 3, 4, 6, 9, 10, 12, 24ter et 49.

Ad 6 : Les définitions actuelles 3.3. a) et b) des porte-à-faux arrière et avant d'un véhicule routier sont remplacées par des définitions tirées de la réglementation européenne et sont renumérotées.

Ad article 2 (modifiant l'article 3 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955): Pour raison de clarté, il est spécifié que la largeur d'un véhicule routier est celle de la définition reprise sous le point b) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2 augmentée de la hauteur de son chargement. Les largeurs maximales inscrites déjà actuellement au Code de la Route sont complétées par la largeur maximale de 2 m pour les cycles ainsi que pour les véhicules de la catégorie L, cette largeur maximale étant inscrite dans la réglementation européenne.

Faisant suite à une revendication du Service Jeunesse de la Centrale paysanne, il est proposé d'ajouter les véhicules traînés à la liste des véhicules qui peuvent circuler avec une largeur maximale de 3 m, un dépassement éventuel de cette largeur devant être couvert par une autorisation ministérielle. En effet, un grand nombre de véhicules traînés utilisés dans le milieu agricole ont une largeur se situant entre 2,55 m et 3 m.

Ad article 3 (modifiant l'article 4 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Pour raison de clarté, il est spécifié que la longueur d'un véhicule routier ne tractant pas une remorque ou un véhicule traîné, la longueur d'une remorque ou d'un véhicule traîné et la longueur d'un ensemble de véhicules routiers, sont celles de la définition reprise sous le point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2 augmentée de la hauteur de leur chargement. Les longueurs maximales inscrites déjà actuellement au Code de la Route sont complétées par la longueur maximale de 4 m pour les cycles ainsi que pour les véhicules de la catégorie L, cette longueur maximale étant inscrite dans la réglementation européenne.

Il est profité de l'occasion pour redresser une omission en ce qui concerne la longueur maximale d'une remorque. En effet, dans le texte actuel, la longueur d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg est limitée à 8 m, ce qui entraîne la nécessité d'établir une autorisation ministérielle si une telle remorque doit être immatriculée avec une longueur dépassant 8 m (p.ex. remorque pour le transport d'un planeur). Or, la réglementation européenne prescrit depuis longtemps une longueur maximale de 12 m pour chaque remorque. Le texte est adapté en conséquence.

Le dernier alinéa tient compte de la décision M (2014) 5 du Comité des Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux.

Ad article 4 (abrogeant l'article 5 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Il est proposé d'abroger l'article 5 parce que les dispositions de cet article sont traitées par l'article 9 (cf article 6 du présent projet de règlement grand-ducal).

Ad article 5 (modifiant l'article 6 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Pour raison de clarté, il est spécifié que la hauteur d'un véhicule routier est celle de la définition reprise sous le point c) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3. de l'article 2 augmentée de la hauteur de son chargement. La hauteur maximale de 4 m inscrite déjà actuellement au Code de la Route est complétée par la hauteur maximale de 2,5 m pour les cycles ainsi que pour les véhicules de la catégorie L, cette hauteur maximale étant inscrite dans la réglementation européenne.

Ad article 6 (modifiant l'article 9 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Le texte actuel de l'article 9 actuel est rendu plus explicite.

(Paragraphe 1.) Cet alinéa pose le principe que sur les véhicules dont la hauteur de dépasse pas 2 m, aucun chargement ne doit dépasser l'avant de ce véhicule, ceci pour des raisons de sécurité.

(Paragraphe 2.) Le dépassement possible d'un chargement ou d'un équipement accessoire, démontable ou non, est limité à 1 m pour les faces latérales et à 2 m pour les faces avant et arrière. Toutefois, pour les équipements et accessoires destinés à être utilisés dans les exploitations agricoles, cette limitation est de 5 m pour la face arrière. Tout dépassement éventuel de ces limites doit être couvert par une autorisation ministérielle.

(Paragraphe 3.) Sont énumérées ici les signalisations nécessaires en cas de dépassement de plus d'un mètre de la face avant (3.1.) et de plus d'un mètre de la face arrière (3.2.) en faisant la distinction entre les signalisations nécessaires de jour et celles nécessaires dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent. Ces signalisations sont prévues dans la Convention de Vienne sur les signalisations routières de 1968. Le point 3.3. décrit comment les signalisations nécessaires dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances d'ordre atmosphérique l'exigent doivent être fixées. Le point 3.4. décrit la signalisation nécessaire en cas de dépassement de plus de 0,20 m de la face latérale dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent.

(Paragraphe 4.) La visibilité des moyens de signalisation doit être assurée à une distance suffisante et ces moyens ne doivent pas éblouir les autres usagers de la route.

(Paragraphe 5.) Cette disposition est reprise du texte actuel.

Ad article 7 (modifiant l'article 10 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : les dispositions actuelles de cet article datent de 1985 et 1986. Il est profité de l'occasion pour actualiser ces dispositions tout en ajoutant aux véhicules concernés les véhicules assimilés à un cycle ainsi que les cyclomoteurs à trois roues.

Ad article 8 (abrogeant l'article 11 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Le texte actuel de l'article 11 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 faisant référence aux articles 3 et 5 de ce même arrêté grand-ducal n'impose pas de limitation de largeur aux véhicules employés dans l'agriculture mais limite leur rayon d'action à 10 km de la ferme tout en leur imposant le transport des récoltes. Or, le texte proposé pour l'article 3 (cf article 2 du présent projet de règlement grand-ducal) accorde une ouverture générale à une largeur de 3 m aux véhicules traînés (nouvelle disposition),aux machines et aux tracteurs munis d'un équipement spécial (déjà actuellement), sans limiter leur rayon d'action et sans leur imposer de transporter des récoltes. Comme le présent projet de règlement grand-ducal propose aussi d'abroger l'article 5, il y a lieu d'abroger l'article 11.

Ad article 9 (modifiant l'article 12 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. : Il est fait droit à une revendication de la Chambre d'Agriculture et du Service Jeunesse de la Centrale paysanne tendant à se voir autoriser, dans la mesure du possible, d'augmenter la masse par essieu du véhicule traîné limitée actuellement à 10 t. Comme compromis, il est proposé d'autoriser une masse maximale autorisée par essieu individuel de 12 t, à condition toutefois que les véhicules dont la masse maximale autorisée par essieu individuel se situe de 10 à 12 t soient traînés à une vitesse maximale de 25 km/h.

Ad 2. : Faisant suite à une revendication afférente de la Chambre d'Agriculture, il est proposé dans l'alinéa 2 de diminuer la puissance du moteur de 5 à 2,5 kW/1.000 kg pour les tracteurs T1, T2, T3 et T4 dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h. . En effet, la puissance de 5 kW/1.000 kg est prévue notamment pour les camions, celle de 2,5 kW/1.000 kg correspondant aux tracteurs homologués. L'alinéa trois reprend le texte actuel de l'alinéa quatre du paragraphe 4 tout en le complétant par les catégories reprises des directives européennes de réception (N1 à N3). Le dernier alinéa fait suite à une revendication de la Chambre d'Agriculture tendant à clarifier le libellé de l'alinéa trois du paragraphe 4. du texte actuel. L'idée de l'alinéa trois actuel est reprise sans le complément qui est réglé par le complément du paragraphe 2 proposé (25 km/h). Sont également ajoutés les véhicules traînés.

Ad article 10 (modifiant le titre de la IV^e section du chapitre III de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Le titre est modifié pour y enlever toute ambiguïté. En effet, le texte actuel « Des remorques et autres véhicules traînés » laisse supposer que les remorques sont des véhicules traînés alors que par leur définition, elles se distinguent nettement.

Ad article 11 (modifiant l'article 14 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Dans le texte actuel, aussi bien la vitesse maximale autorisée des véhicules traînés (40 km/h) que le fait que ceux-ci doivent être munis à leur face arrière d'un disque « 25/40 » ne figurait que dans leur définition ce qui rendait difficile sinon impossible une sanction par les forces de l'ordre en cas de contravention. Le texte proposé sépare clairement la définition et l'utilisation, donnant ainsi aux forces de l'ordre la possibilité de réprimer les abus éventuels.

Ad article 12 (modifiant l'article 24 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Cet article fait droit à une revendication de la Chambre d'Agriculture tendant à se voir autoriser, dans des conditions précises, la conduite p.ex. d'un tracteur avec chargeur frontal ou faucheuse frontale. Le premier alinéa reprend le texte actuel. Le libellé du deuxième alinéa s'inspire de celui des définitions 3.3. a) et b) et 5.17. tout en autorisant des parties saillantes, pointues ou coupantes sur un équipement destiné à une utilisation dans une exploitation agricole. En cas de conduite sur la voie publique sans toutefois y travailler, le troisième alinéa prescrit, comme mesure de prévention, que tout élément saillant, pointu ou coupant se trouvant à une hauteur du sol de moins de 2 m doit être couvert par un cache. En cas de travaux sur la

voie publique, ces caches peuvent être enlevés mais le véhicule doit être signalé par un feu jaune clignotant visible de tout côté et le conducteur doit prendre toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.

Ad article 13 (modifiant l'article 24ter de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Etant donné que le risque potentiel d'un conteneur dépassant le point extrême arrière du véhicule est identique aux véhicules visés par l'article 24ter, il est proposé de munir les véhicules porte-conteneur transportant des conteneurs dépassant de plus de 60 cm le point extrême arrière du véhicule (cf point c) actuel du premier alinéa) d'un pare-chocs répondant aux conditions fixées au premier alinéa. Comme cette exigence est nouvelle, il est proposé d'accorder une période de mise en vigueur de 6 mois pour donner aux concernés l'occasion de fixer un rendez-vous chez le carrossier.

Ad article 14 (modifiant l'article 25bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Cet article rectifie une omission en stipulant qu'un dispositif d'échappement ne doit pas dépasser le gabarit du véhicule, ceci pour des raisons de sécurité. Les véhicules sont construits de façon à respecter cette prescription. Malheureusement, certaines personnes manipulent le dispositif d'échappement de façon à ce qu'il dépasse le gabarit du véhicule. En spécifiant que tel ne peut plus être le cas, le texte proposé fait courir aux personnes concernées le risque de se voir faire l'objet d'un avertissement taxé.

Ad article 15 (modifiant l'article 44 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. : Il est proposé d'adapter le Code de la Route à la pratique courante en y inscrivant la possibilité d'équiper de dispositifs lumineux supplémentaires, lorsque ceux-ci s'avèrent nécessaires dans le cadre de leur utilisation, les véhicules utilisés en service urgent. Ainsi p.ex., certains véhicules de la Police grand-ducale sont munis de dispositifs lumineux supplémentaires pour augmenter la vision des policiers nécessaire à l'augmentation de leur sécurité.

Ad 2. et 3. : La réglementation actuelle limite à un maximum de quatre le nombre de feux jaunes clignotants dont certains véhicules doivent ou peuvent être équipés. En présence d'une multitude de demandes justifiées tendant à l'ajoute de feux jaunes clignotants supplémentaires, il est proposé d'amender le texte en conséquence et d'autoriser un ou « plusieurs » feux jaunes clignotant, à l'instar de ce qui est déjà autorisé actuellement pour les feux bleus clignotants. L'ajoute de feux jaunes clignotants supplémentaires ou de bandes lumineuses défilantes permet d'augmenter la sécurité routière moyennant l'augmentation de la visibilité des véhicules concernés, tout en réduisant les risques d'accident.

Ad 4. : Vu que le Règlement (ECE) N°65 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour automobiles a été accepté par le Luxembourg et que ce règlement traite le feu spécial d'avertissement émettant une lumière intermittente bleue, rouge ou jaune et que ce feu spécial peut être composé d'un feu tournant ou à éclat stationnaire, d'un feu à éclat directionnel ainsi que d'une rampe complète, le Luxembourg est censé accepter cet équipement sur les véhicules visés par l'article 44 du Code de la Route.

Ad article 16 (modifiant l'article 45bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955): Cet article élargit les possibilités de munir certains véhicules de bandes réfléchissantes à raies diagonales.

Dans le souci d'accroître encore la visibilité de certains véhicules qui sont destinés à des opérations spécifiques sur la voie publique, il est proposé d'accorder la possibilité précitée aux véhicules devant ou pouvant être équipés de feux clignotants. En plus, de nos jours, ces bandes ne sont pas utilisées seulement en rouge et blanc (cf. texte actuel) mais également en orange et blanc et en jaune et blanc. Le texte proposé en tient compte.

Ad article 17 (modifiant l'article 46 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. : Il est introduit une distinction entre le champ de vision vers l'avant des véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg d'une part, ainsi que, d'autre part, celui des véhicules

d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg et des autobus et autocars, ces derniers étant définis par le nombre de places.

Comme pour les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg, le pare-brise est plus petit, le champ de vision vers l'avant est constitué par l'entièreté du pare-brise et des règles plus strictes (ne changeant cependant pas par rapport à la réglementation actuelle) sont prévues en matière de fixation d'un dispositif accessoire ou d'une vignette. Les graphiques représentant la zone autorisée pour le dispositif accessoire et la vignette sont rendus plus explicites.

Comme pour les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg ainsi que pour les autobus et autocars, le pare-brise est plus grand, le champ de vision vers l'avant est défini par la surface du pare-brise balayée par le ou les essuie-glaces.

Ad 2. : Les dispositions relatives à l'apposition d'un film en plastique, qui sont regroupées dans le texte actuel dans un point c) du paragraphe 2, sont reprises dans un nouveau paragraphe 3. tout en y faisant également la distinction entre les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg et les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg ainsi que les autobus et les autocars.

Ad 3. : pour mémoire.

Ad article 18 (modifiant l'article 49 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1.: Actuellement, seulement des dispositifs destinés à porter des cycles et fauteuils roulants peuvent être montés sous certaines conditions à l'arrière des véhicules. Il est proposé d'élargir cette possibilité à d'autres dispositifs servant au transport d'autres choses tout en ajoutant comme condition que ces dispositions ne dépassent pas, y compris leur chargement, le gabarit du véhicule et que la masse en charge ne dépasse pas la masse maximale autorisée sur le point d'attelage.

Ad 2. : La réglementation actuelle impose que tout extincteur dont doit être équipé, le cas échéant, un véhicule routier, doit porter une marque de conformité en cours de validité et indiquant notamment l'année et le mois d'expiration de cette validité, cette marque devant avoir été apposée par un organisme agréé ou reconnu à cette fin dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen. Or, la durée de validité n'est pas définie. Il y a donc lieu de remédier à cette imperfection. Le texte proposé qui a été établi en concertation avec les experts (« Feierschutz a.s.b.l. ») prévoit une validité ne pouvant pas dépasser une année pour un extincteur d'incendie d'une capacité minimale de 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent et une validité ne pouvant pas dépasser quatre années pour un extincteur d'incendie d'une capacité minimale inférieure à 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent.

Ad 3.: Actuellement, les dispositions du Code de la Route n'empêchent pas de mettre en circulation un véhicule muni d'équipements ou de marquages similaires à ceux d'un véhicule soit de la Police ou des Douanes, soit d'un autre service d'ordre public ou d'une Administration publique. Comme ce fait risque de mener à confusion, il est indiqué d'introduire au Code de la Route une disposition interdisant l'équipement et le marquage de véhicules routiers d'une manière à induire en erreur d'autres usagers de la voie publique. En ne spécifiant pas dans le libellé du texte « Police *grand-ducale* » respectivement « Administration des douanes *et accises* », les auteurs de la proposition de texte ont voulu couvrir également les véhicules de la police ou des douanes étrangères (cf voiture de sheriff américain actuellement en circulation !!). Le cas échéant, le ministre peut toutefois accorder une dérogation pour la préservation du patrimoine automobile (p.ex. Musée de la Police).

Ad article 19 (modifiant l'article 51 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. : L'ajout du point 4) ouvre la possibilité de transporter des passagers sous certaines conditions sur la surface ou dans la cellule de chargement d'un véhicule routier. Cette ajoute est proposée sur demande afférente de la Chambre d'Agriculture pour donner notamment aux vigneronns la possibilité de transporter leur personnel saisonnier dans des véhicules traînés.

Ad 2. : Pour garantir la sécurité d'un tel transport de personnes, la lettre b) soumet cette possibilité à une autorisation ministérielle délivrée sur avis de la SNCA qui peut procéder à l'agrément du véhicule. Cette autorisation ministérielle énumérera les conditions applicables à un tel transport de personnes. Les lettres a) et c) ne présentent que des adaptations rédactionnelles, la lettre a) précisant toutefois que les véhicules servant à un usage public spécial auxquels les dispositions des deux alinéas précédents ne s'appliquent pas sont des véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation (p.ex. ceux destinés au ramassage de poubelles).

Ad article 20 (modifiant l'article 54 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. : Un nouvel alinéa est introduit rendant obligatoire une vue dégagée du conducteur d'un autobus ou d'un autocar sur les zones à l'extérieur du véhicule en proximité immédiate des portières à l'usage normal.

Ad 2. : Il y a adaptation de la terminologie en ce qui concerne les vitres coulissantes.

Ad 3. : Ce point est modifié de façon à fixer les zones dans lesquelles l'altération des propriétés optiques est autorisée pour les vitres des portières à l'usage normal et des vitres latérales ne se situant pas dans le rayon visuel du conducteur (p.ex. bandes avec publicités). Il est spécifié qu'il est interdit de modifier les propriétés optiques et mécaniques des vitres marquées comme issues de secours.

Ad 4. : Pour le champ de vision du conducteur à partir de son siège, il est fait référence au dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 46 ainsi qu'à celles du point 32.

Ad 5. : Il est proposé d'abroger le point 24 car la délivrance et l'exhibition des billets sont réglées par le règlement ministériel du 19 décembre 2012 fixant les tarifs des transports publics.

Ad 6. : Au dernier alinéa de la lettre d) de l'article 54 du Code de la Route subsiste encore l'interdiction d'une place debout dans une remorque attelée à un autobus. Cette disposition a été insérée au Code de la Route dans les années 1980, au moment où les premiers trains touristiques ont été présentés à l'immatriculation. Ces trains n'ayant pas été équipés selon les standards techniques d'aujourd'hui, il a paru opportun d'exclure, pour des raisons évidentes de sécurité, le transport de personnes en position debout dans les remorques à personnes de ces trains.

Aujourd'hui, des remorques à personnes, destinées à être attelées à des autobus, sont présentées dont le standard technique et le niveau de sécurité dépassent nettement ceux des remorques des trains touristiques de l'époque. Ces remorques sont aujourd'hui immatriculées dans d'autres pays avec des places debout, à condition que l'innocuité de telles places, d'un point de vue « sécurité », ait été confirmée par soit un certificat technique, soit un certificat d'innocuité émis par un Service Technique agréé à cette fin par l'autorité compétente de son pays d'établissement.

Il est donc proposé d'adapter le Code de la Route de façon à autoriser dans les conditions précitées les places debout dans les remorques attelées aux autobus.

Le texte actuel du même alinéa prescrit encore que le poids total maximum autorisé de la remorque ne doit pas dépasser la moitié du poids total maximum autorisé du véhicule tracteur. Cette disposition étant contraire à la définition de la masse tractable maximale d'un véhicule (cf. définition actuelle 3.1.sous m) de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité) et à la pratique, elle est à abroger.

Ad 7. : En s'inspirant de la législation allemande en la matière, des règles précises sont introduites en ce qui concerne le champ de vision vers l'avant et vers le côté latéral droit d'un conducteur d'autobus ou d'autocar.

Ad article 21 (modifiant l'article 56bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : L'article vise à encadrer l'exploitation opérationnelle des voitures de location avec chauffeur afin d'éviter une concurrence déloyale avec les taxis et notamment que les voitures de location avec chauffeur soient opérées comme s'il s'agissait de taxis alors que les voitures de location ne sont pas soumis aux mêmes restrictions réglementaires que les taxis. A cette fin, le législateur luxembourgeois s'est inspiré du

législateur belge qui lui aussi a introduit, outre l'exigence d'un contrat de transport préalable, une durée minimale de transport pour les voitures de location avec chauffeur. Il est renvoyé à cet égard à l'avis afférent du Conseil d'Etat du 9 décembre 2014 dans le cadre du projet de loi no. 6588 (Projet de loi portant organisation des services de taxis).

Ad article 22 (modifiant l'article 73 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Il n'y a plus d'argumentation valable pour limiter la possibilité accordée à une personne âgée de 16 ans au moins de conduire un tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h à un rayon de 15 km autour de la ferme. Le risque éventuel causé par un conducteur de 16 ans n'augmente pas avec les kilomètres parcourus.

Ad article 23 (modifiant l'article 77 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : L'article porte transposition en droit national du point 2 de l'annexe de la directive 2014/85/UE de la Commission du 1^{er} juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire.

Ad article 24 (modifiant l'article 80 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. : Le point 1^o porte transposition en droit national du point 1. b) de l'annexe de la directive 2014/85/UE de la Commission du 1^{er} juillet 2014 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire.

Ad 2., 3. et 6. : Aux points 2^o, 3^o et 6^o il est proposé d'abolir la carte de légitimation délivrée à l'accompagnateur, et ce dans un souci de simplification administrative. En effet, la qualité d'accompagnateur figure déjà sur le certificat d'apprentissage, qui de toute façon fait partie des documents de bord et qui doit pouvoir être exhibé par le candidat-conducteur lors de l'apprentissage sur réquisition des forces de l'ordre.

Ad 4. : Etant donné que chaque candidat à accompagner réagit différemment, il importe que l'accompagnateur même expérimenté soit présent pendant au moins deux leçons dispensées par l'instructeur agréé, et ceci dans un souci de tenir compte des particularités du candidat accompagné et par là augmenter la qualité de son apprentissage et par là l'amélioration de la sécurité routière. Le point 4^o vise à adapter le point c) du paragraphe 4. en ce sens.

Ad 5. : De commun accord avec le secteur, il est proposé au point 5^o d'abolir la remise le jour de l'examen pratique à l'examineur du rapport écrit relatant l'évolution du candidat au cours de la conduite accompagnée. En effet, la remise de ce rapport risque d'influencer l'objectivité de l'examen pratique. Toutefois, pour s'assurer que le rapport soit remis à l'instructeur, mention doit en être faite sur le certificat d'apprentissage.

Ad article 25 (modifiant l'article 81 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Le refus de pouvoir bénéficier de la conduite accompagnée au candidat ayant subi un deuxième échec à l'épreuve pratique est supprimé, alors que justement ce candidat a un besoin renforcé en matière de conduite, auquel il peut être satisfait grâce à la conduite accompagnée. Cette adaptation trouve d'ailleurs l'aval du secteur.

Ad article 26 (modifiant l'article 82 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Cet article introduit au Code de la Route une conclusion du groupe de travail « motocyclistes » de la Commission de circulation de l'Etat sur différentes mesures susceptibles de réduire le nombre des accidents de motocyclistes. En effet, la comparaison des formations dans les différents pays a permis au groupe de travail de constater que les conditions sont beaucoup moins contraignantes au Luxembourg que dans les autres pays. Ainsi dans le souci d'améliorer la sécurité routière, il est proposé de :

- introduire une formation pratique de 7 heures ;
- ne pas introduire un examen pratique ;
- faire dispenser la formation par les auto-écoles ;
- faire certifier l'aptitude du candidat par son auto-école.

- en général s'orienter sur le règlement ministériel du 30 mars 2012 relatif aux modalités des cours de formation prévus dans le cadre du permis de conduire (équivalence A1/B).

Ad article 27 (modifiant l'article 84 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Les dispositions de l'article 84 portant de la transcription des permis de conduire émis par un pays tiers de l'EEE prévoient que lesdits permis de conduire doivent être transcrits endéans un délai de 12 mois qui suivent la prise de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

Actuellement, si le délai susvisé n'est pas respecté, la transcription des permis de conduire en question est subordonnée à la réussite d'un examen de contrôle. A relever que cette pratique correspond aux dispositions d'une instruction ministérielle datant du 18 novembre 1996.

Afin de répondre au principe de la procédure administrative non-contentieuse, toutes les personnes qui se trouvent dans le cas spécifié ci-dessus doivent être entendues en leurs explications et moyens de défense par la Commission spéciale des permis de conduire prévue à l'article 90 du règlement grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, précité. Cette procédure nécessite, tel qu'invoqué à l'article 90, au préalable une enquête administrative effectuée par la Police grand-ducale.

La modification proposée a donc pour objectif de simplifier les modalités actuellement en place et de réduire considérablement, d'une part, les démarches à faire par les administrés et par analogie les délais de traitement des demandes et, d'autre part, les procédures administratives qui en découlent, puisque les personnes concernées pourront d'office passer l'examen de contrôle sans devoir passer par la Commission spéciale (gain de temps pour l'administré +/- 4 mois).

Ad article 28 (modifiant l'article 87 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. : Suite à une entrevue avec l'Amiperas et après concertation avec La Sécurité routière et l'Association nationale des victimes de la route (AVR), il est proposé de modifier la périodicité de renouvellement du permis de conduire. En effet, cette modification se justifie au vu

- de la longévité accrue de la population,
- de l'amélioration générale de la santé des personnes âgées,
- du bilan des accidents de la route,
- de l'expérience de la Commission médicale instituée en vertu de l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et
- des limites réglementaires prévues dans les autres Etats membres de l'Union européenne.

Ad 2. : La procédure décrite au commentaire de l'article 27 (Commission spéciale) s'applique selon l'instruction ministérielle du 18 novembre 1996, précitée, d'ailleurs également aux personnes dont la validité d'une ou de plusieurs catégories du permis de conduire est venue à échéance il y plus de 6 ans. Afin de garantir que les titulaires desdits permis de conduire remplissent encore les garanties requises pour la conduite des catégories de véhicules en dont le permis de conduire est à renouveler, un examen de contrôle est prévu.

La modification proposée a donc pour objectif de simplifier les modalités actuellement en place et de réduire considérablement, d'une part, les démarches à faire par les administrés et par analogie les délais de traitement des demandes et, d'autre part, les procédures administratives qui en découlent, puisque les personnes concernées pourront d'office passer l'examen de contrôle sans devoir passer par la Commission spéciale (gain de temps pour l'administré +/- 4 mois).

Ad article 29 (modifiant l'article 90 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : La modification proposée porte sur les décisions ministérielles prises sur base du paragraphe 1er de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de circulation sur toutes les voies publiques et a comme objet de simplifier et d'adapter les modalités de la notification au divers cas de figure.

Le système actuel de notification ne fait pas de distinction entre une décision de retrait pur et simple du permis de conduire, c'est-à-dire le retrait de toutes les catégories du permis de conduire et une décision de retrait partiel du permis de conduire. En outre, il arrive que l'état de santé d'une personne exclue la conduite d'un véhicule d'une catégorie bien définie (par exemple un motorcycle), tandis que la personne en question est tout à fait apte à conduire d'autres types de véhicules (exemple une automobile).

Pour éviter que lors d'un retrait partiel la notification de la décision ministérielle résulte en retrait matériel du permis de conduire par le biais de la Police grand-ducale, il est proposé de remplacer la procédure actuelle par une notification par courrier recommandé avec accusé de réception. Les arrêtés ministériels afférents mentionneront évidemment les dispositions légales pour le cas où la personne concernée omettrait de respecter la décision entreprise. Cette façon de procéder évite d'un côté aux personnes concernées de se voir retirer matériellement le permis de conduire par les agents de la Police grand-ducale (visite parfois désagréable pour les deux parties) et permet de libérer les agents de la Police pour d'autres tâches, de l'autre.

Avec l'introduction du nouveau modèle du permis de conduire européen en 2013 (format carte de crédit), il n'est plus possible d'inscrire suite à une décision administrative ou judiciaire une limitation ou une restriction sur un document existant, d'où la nécessité pour la personne concernée de se faire délivrer un nouveau permis de conduire. Une inscription sur les anciens permis de conduire en format papier n'est également plus possible puisque conformément à la législation européenne ceux-ci doivent être échangés contre le nouveau modèle lors d'un changement quelconque.

La communication des décisions du ministre en charge des Transports relatives aux suspensions des permis de conduire suite à une renonciation volontaire au permis de conduire se fait actuellement également par le biais de la Police grand-ducale. En effet, certains titulaires d'un permis de conduire renoncent volontairement au permis de conduire (par exemple à cause de leur état de santé, voire de leur âge). La modification vise à remplacer la procédure actuelle par une notification par courrier recommandé avec accusé de réception.

Cette façon de procéder évite d'un côté aux personnes concernées de se voir retirer matériellement le permis de conduire par les agents de la Police grand-ducale (visite parfois désagréable pour les deux parties) et permet de libérer les agents de la Police pour d'autres tâches, de l'autre.

Le dernier alinéa du nouveau paragraphe 4 n'est pas modifié mais uniquement repris de l'ancien texte.

Ad article 30 (modifiant l'article 102ter de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

La référence à l'article 156bis est rectifiée.

Ad article 31 (modifiant l'article 107 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. (rubrique 24c.) : La rubrique 24c. « Balise » est complétée par un nouveau modèle de balises (signaux E,24cb et E,24cc) qui vient compléter le modèle actuellement en vigueur (signaux E,24c et E,24ca), avec la même signification : guidage le long d'un rétrécissement ou d'un obstacle, soit du côté gauche, soit du côté droit. Le nouveau modèle, qui est plus lisible que le modèle actuel, est en usage dans certains pays voisins. En l'absence d'un modèle adapté pour un guidage simultané des deux côtés, les signaux E,24cb et E,24cc ne conviennent que pour le guidage d'un seul côté.

Ad 2. (rubrique 25.) : Les signaux E,25a « zone résidentielle » et E,25b « fin de zone résidentielle » actuels sont remplacés par de nouveaux signaux portant en sus des symboles actuels le signal C,14. La modification vise à rappeler aux conducteurs la vitesse maximale autorisée applicable d'office dans une zone résidentielle. Le signal C,14 est d'ores et déjà présent sur ce type de signal en France et en Suisse notamment.

Ad 3. (rubrique 26.) : Le commentaire ci-avant vaut également pour les nouveaux signaux E,26a « zone de rencontre » et E,26b « fin de zone de rencontre ».

Ad 4. (rubrique 33.) : Des dispositions destinées à promouvoir l'utilisation de véhicules propulsés par des carburants alternatifs sont introduites dans la législation routière. Il s'agit en l'occurrence de la signalisation destinée à informer les automobilistes sur la présence de stations-service offrant des

carburants alternatifs [gaz de pétrole liquéfié (LPG), gaz naturel comprimé (CNG), gaz naturel liquéfié (LNG), hydrogène (H2)] ou qui est équipée d'une station de recharge pour véhicules électriques. L'ancien signal F,4 devient F,4a en conséquence.

Ad 5. (rubrique 2.1.) : Il est renvoyé au commentaire sous « ad 7. ».

Ad 6. (rubrique 2.5.) : L'ajout de la mention du signal E,14 « route sans issue » permet de compléter ce signal avec le panneau additionnel du modèle 5a, afin d'indiquer à la ou aux catégories d'utilisateurs reprises sur ledit panneau additionnel que la route n'est pas sans issue pour eux. Est notamment visé le cas où un chemin pour cyclistes et piétons s'ouvre dans le prolongement d'une rue.

Ad 7. (rubrique 2.5.) : L'introduction de deux panneaux additionnels des modèles 1 et 5a, représentant un véhicule automoteur électrique ou électrique hybride, permet de signaler les emplacements réservés à ce type de véhicule, lorsque le véhicule est raccordé au point de recharge dont sont munis ces emplacements. Cet ajout est fait dans l'esprit de promotion dont question plus haut.

Ad article 32 (modifiant l'article 111 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Le nouvel alinéa 2 reprend, à la suite de l'énumération des autoroutes, celle des routes pour véhicules automoteurs. La liste de ce type de voies publiques ne figurait pas dans l'arrêté grand-ducal, alors que la définition du terme « route pour véhicules automoteurs » est reprise à l'article 2.

Ad article 33 (modifiant l'article 131bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955):

Ad 1., 2. et 3.: Les termes « feux jaunes clignotants » sont remplacés par les termes « feux clignotants » pour tenir compte des dispositions du Règlement (ECE) N° 65 qui autorisent aussi des couleurs différentes du jaune (cf commentaire relatif au point 4. de l'article 15).

Ad article 34 (modifiant l'article 136 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Le troisième tiret de la lettre c) est adapté afin de préciser qu'il ne vise que les conducteurs qui sortent d'une voie publique dans le sens de l'interdiction d'accès (signal C,1a), en étant en infraction avec la signalisation.

En effet, les itinéraires cyclables en milieu urbain, et notamment en zones à trafic apaisé, peuvent autoriser les cyclistes à circuler dans le sens d'un accès interdit, cette autorisation étant signalée par le signal C,1a complété par un panneau additionnel du modèle 6c. Lorsqu'il est souhaité de maintenir la règle de la priorité à droite à une intersection avec une rue ainsi réglementée (le cycliste bénéficie donc de la priorité en sortant), il doit être précisé que la perte de la priorité ne concerne que les conducteurs qui sont en infraction avec la réglementation « accès interdit ».

Ad article 35 (modifiant l'article 141 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : La mention « *par rapport au véhicule qui précède* » remplace la mention « *entre eux* » en vue de redresser une erreur de formulation (la disposition ne peut que s'adresser au conducteur du véhicule qui suit et non à celui du véhicule qui précède).

Ad article 36 (modifiant l'article 156bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) :

Ad 1. (paragraphe 1^{er}) : La référence est rectifiée.

Ad 2. (paragraphe 5) : L'avant-dernière phrase est remaniée de sorte à permettre une plus grande flexibilité en matière de levée des interdictions et limitations prévues par l'article 156bis, lorsque les conditions qui les ont générées cessent avant le premier support porteur. Ainsi les usagers ne sont pas soumis à des limitations qui n'ont plus de raison d'être. La modification permet de signaler la levée des interdictions et limitations par les moyens traditionnels de signalisation.

Ad article 37 (modifiant l'article 160 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955): Cet article apporte une précision pour les passagers d'un side-car de motorcycle. En effet, par l'ajout « avec ou sans side-cars » au point 2° de la lettre n) du paragraphe 1^{er} de l'article 160, il est précisé que les passagers

d'un side-car ne sont pas obligés à mettre un casque de protection, si le side-car est muni d'une carrosserie et équipé d'ancrage pour ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité et si les passagers utilisent ces ceintures.

Ad article 38 (modifiant l'article 160bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : L'article transpose la directive d'exécution 2014/57/UE de la Commission, du 27 février 2014, modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules, en ajoutant le règlement (ECE) N° 129 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants utilisés à bord des véhicules automobiles au règlement (ECE) N° 44 et à la directive 77/541/CEE qui servent de base pour la délivrance d'une marque d'homologation qui sert à couvrir un dispositif de retenue spécial. A l'instar de la directive 2014/57/UE précitée, il est ajoutée une mention comme quoi le Code de la Route ne doit pas toujours être modifié en cas d'adaptation ultérieure desdits règlements ou de ladite directive. Enfin, il est profité de l'occasion pour redresser une erreur rédactionnelle en remplaçant le référence erronée à la directive 77/514/CEE par la référence exacte 77/541/CEE.

Ad article 39 (modifiant l'article 176 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955) : Par cet article des adaptations rédactionnelles sont proposées pour préciser la référence dont question à l'alinéa premier et de remplacer la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) par la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA), et ce suite à la scission de la société intervenue en 2012.

Ensuite cet article introduit une disposition transitoire au Code de la Route en vue de tenir compte de la nouvelle périodicité du renouvellement des permis de conduire à partir de l'âge de 70 du titulaire telle que proposée à l'article 28 du présent projet de règlement grand-ducal. En effet, il convient de prévoir les modalités selon lesquelles les titulaires d'au moins 70 ans et dont la durée de validité de leur permis de conduire vient à échéance selon l'ancien régime peuvent se voir proroger l'échéance de leur permis de 2 ans au cas où le titulaire est âgé entre 70 et 80 ans et d'un an au cas où le titulaire est âgé de plus 80 ans, et ce en vue de les aligner aux nouvelles échéances qu'il est prévu d'introduire conformément au présent projet de règlement grand-ducal.

Chapitre 2 - Modifications 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

Ad article 40 (modifiant l'article 2 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) : Le présent article propose de parer un oubli, en ajoutant les termes « ou de l'administration des douanes et accises ».

Ad article 41 (modifiant la partie A de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » du règlement grand-ducal précité du 26 août 1993) : La partie A de l'annexe I est adaptée aux modifications intervenues dans l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 (points 1 à 30, sauf points 24 et 26).

Ad 24. (rubrique 80) : Le libellé de l'infraction -01 (« *Défaut pour le candidat de faire valider...* ») est adapté au texte actuel de l'article 80 (ajout de la mention « ... *et d'y faire inscrire le nom de son ou de ses accompagnateurs* »).

Ad 26. (rubrique 109) : L'infraction -02 (« *Inobservation d'un signal lumineux rouge par un piéton sans mettre en danger ni gêner un autre usager* », taxée 24€), redondante avec l'infraction 162-12 (« *Inobservation par un piéton de l'interdiction de s'engager sur la chaussée ou de la traverser en dehors de la phase verte à un passage où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux* », taxée 49€), est supprimée. La taxe est ainsi ajustée à celle de l'infraction 162-11 (« *Inobservation par un piéton*

de l'interdiction de traverser la chaussée en dehors d'un passage pour piétons (..) à moins de 30 mètres d'un tel passage »).

Chapitre 3 - Dispositions finales

Ad article 42 : pour mémoire.

Ad article 43 : L'article prévoit un délai pour le remplacement des signaux E,25a, E,25b (zone résidentielle), E,26a et E,26b (zone de rencontre) par les autorités concernées pour des raisons pratiques et afin que le remplacement des signaux puisse se faire de façon à limiter la période où coexisteront anciens et nouveaux signaux.

Ad article 44 : Formule exécutoire (pour mémoire).