

Objet: Avant-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. (3384BJO)

Saisine : Ministre des Transports (Saisine le 7 août 2008)

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

L'avant-projet de règlement grand-ducal sous avis, a pour objet de modifier certaines dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, l'« Arrêté », communément appelé *Code de la Route*. Ces modifications concernent principalement les dispositifs visuels et accessoires, la validité et le renouvellement de certaines catégories de permis de conduire, la distance de sécurité, la réserve de carburant, le respect de la signalisation routière, les véhicules publicitaires et les marquages sur la chaussée.

Considérations Générales

D'une manière générale, l'objectif visé par l'avant-projet de règlement grand-ducal est d'adapter la réglementation existante en augmentant la distance minimum à respecter entre deux véhicules qui se suivent, et à prendre en compte les évolutions de la technologie, dans le domaine de la téléphonie et des instruments de navigation. L'extension de la validité de certains permis de conduire se justifie au regard de l'amélioration de la santé et de la longévité des personnes âgées. Par ailleurs, le dispositif reflète l'effort de promotion poursuivi par le Gouvernement en matière de transports en commun et de mobilité douce - marche à pied et pratique du vélo - en vue de répondre aux défis de la mobilité au Grand - Duché de Luxembourg, de manière à modifier le comportement des automobilistes.

Observations Particulières

La première partie de l'avant-projet de règlement grand-ducal vise à introduire des modifications à certaines dispositions du Code de la Route.

S'agissant des *dispositifs visuels*, l'article 3 de l'avant-projet de règlement grand-ducal, conformément aux dispositions de l'article 46 du Code de la Route, précise que l'équipement par les véhicules automoteurs de ces dispositifs, placés sur le pare-brise, doivent garantir la visibilité du conducteur « *vers l'avant et sur les deux côtés* ». Par ailleurs cet article prohibe désormais tout « *objet étranger à l'équipement normal du véhicule venant gêner le conducteur* » et y ajoute « *les lumières à l'intérieur du véhicule* ».

En ce qui concerne *les dispositifs accessoires*, les dispositifs de navigation et la vignette doivent à l'avenir répondre à des conditions précises de fixation sur le pare-brise. Ainsi, les dispositions de navigation doivent « être fixés de manière stable sur le pare-brise, près du conducteur ou sur le côté intérieur du pare-brise ». Ils doivent tout comme la vignette, être fixés sur le pare-brise de manière à respecter une zone autorisée, clairement définie.

En ce concerne *le permis de conduire*, l'article 4 de l'avant-projet de règlement grand-ducal supprime le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 81 du Code de la Route qui impose actuellement aux candidats à l'apprentissage pour les permis de conduire de la catégorie F (tracteurs), et des sous-catégories A1 (motocycles légers), A2 (véhicules automoteurs d'infirmes) et A3 (cyclomoteurs et quadricycles légers), d'être âgés de seize ans révolus. Ces candidats seront à l'avenir admis à l'apprentissage avant d'avoir atteint l'âge de seize ans, ce qui leur permettra de rouler sur la voie publique, dès leur seizième anniversaire.

D'autre part, la longévité accrue des titulaires de permis de conduire ainsi que l'amélioration de la santé des personnes âgées, justifient aujourd'hui une extension de la validité de certains permis de conduire.

Premièrement, l'article 5 de l'avant - projet de règlement grand-ducal modifie l'article 87 alinéa 1^{er} du Code de la Route et, par voie de conséquence, les conditions de délivrance, de renouvellement et de validité des permis de conduire, des catégories A (motocycles), B (automobiles), B et E (automobiles avec remorque), F (tracteurs) et celle des sous - catégories A1 (motocycles légers), A2 (véhicules automoteurs d'infirmes) et A3 (cyclomoteurs et quadricycles légers), délivrés avant le 1^{er} janvier 2009 et prévoit

- une extension de dix ans de la durée de validité de ces permis, de l'âge de 50 à l'âge de 60 ans des titulaires ;
- le maintien des dispositions en vigueur en ce qui concerne, le renouvellement de ces permis pour une durée maximum de trois ans, à partir de l'âge de soixante-dix ans des titulaires, sans toutefois dépasser l'âge de soixante-dix neuf ans et le renouvellement annuel, à partir de l'âge de soixante-dix neuf ans.

Deuxièmement, l'article 5 de l'avant-projet de règlement grand-ducal autorise désormais le renouvellement annuel des permis de conduire des sous-catégories C1¹, C1+E² (par exemple mobil - home) au-delà de l'âge de 75 ans, ceci en vue de satisfaire à la demande croissante des titulaires de voir étendre la limite d'âge de leur permis de conduire, au-delà de l'âge actuel de 75 ans.

Ce renouvellement s'effectuera sur la base d'un certificat médical, de manière à s'assurer de la bonne aptitude physique et psychique à la conduite, des titulaires. Ce renouvellement qui modifie l'article 87 alinéa 2 du Code de la Route, constitue une dérogation à ce qui est actuellement prévu pour les permis de conduire des catégories C³, C+E⁴, D (autobus et autocars), et des sous catégories D+E⁵, D1⁶ et D1+E⁷, pour lesquels à partir de l'âge 75 ans des titulaires, le renouvellement de ces permis ainsi que du « permis instructeur » n'est plus possible.

¹ La sous catégorie du permis de conduire C1 : autorise la conduite de véhicules automoteurs correspondant à la catégorie C dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 7.500 kg ainsi que la conduite de machines automotrices d'une masse maximale autorisée supérieure à 12.000 kg.

² La sous-catégorie du permis de conduire C1+E: autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur correspond à la sous-catégorie C1 et dont la remorque a une masse maximale autorisée supérieure à 750 kg sans dépasser la masse à vide du véhicule tracteur, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12.000 kg.

³ La catégorie C du permis de conduire : autorise la conduite de véhicules automoteurs autres que les autobus et les autocars dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg ainsi que la conduite de machines automotrices d'une masse maximale autorisée supérieure à 12.000 kg

⁴ La catégorie C+E du permis de conduire: autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur correspondant à la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg.

⁵ La sous-catégorie D+E du permis de conduire : autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un autobus ou d'un autocar et d'une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg.

⁶ La sous-catégorie D1 du permis de conduire : est limitée à la conduite d'autocars dont le nombre de places assises, hormis celle du conducteur, n'excède pas seize.

Enfin, l'article 25 de l'avant-projet de règlement grand-ducal prévoit un allègement des conditions de renouvellement des permis de conduire des catégories A (motocycles), B (automobiles), B et E (automobiles avec remorque), F (tracteurs) et celle des sous-catégories A1 (motocycles légers), A2 (véhicules automoteurs d'infirme) et A3 (cyclomoteurs et quadricycles légers), les titulaires étant à l'avenir dispensés du paiement de la taxe spéciale et de l'examen médical d'aptitude à la conduite. Le renouvellement des permis de conduire s'opérera à l'avenir sur simple convocation de la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) et sur remise par le titulaire d'une photographie récente ainsi que de l'ancien permis de conduire.

En ce concerne la *signalisation routière*, l'article 1^{er} de l'avant-projet de règlement grand-ducal introduit le nouveau concept de « zone de rencontre » qui correspond à l'objectif du Gouvernement de développer un Code de la Route visant à assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers, y compris les vélos, et à renforcer la sécurité des déplacements urbains, aux modes doux.

Afin de concilier la priorité aux piétons sur l'aire piétonne et le maintien d'un certain niveau de circulation, l'exposé des motifs signale des règles de priorité à l'intérieur de cette zone afin d'autoriser

- la libre circulation et la priorité des piétons sur les véhicules motorisés, sur tout l'espace de la zone, ceux-ci étant dispensés de l'obligation d'utiliser les trottoirs ;
- une vitesse maximale limitée à 20km/h ;
- un stationnement limité aux endroits désignés par une signalisation ou un marquage ;

Toutefois, contrairement aux zones résidentielles, l'exposé des motifs prévoit également d'interdire aux enfants de jouer à l'intérieur de cette zone.

Par ailleurs, l'article 9 paragraphe 2.5 de l'avant-projet de règlement grand-ducal introduit une nouvelle rubrique 26 sous l'article 107 du Code de la Route qui prévoit de nouveaux panneaux de signalisation (A26 a et A26 b) pour indiquer que des règles de circulation particulières s'appliquent à l'intérieur d'une zone de rencontre. Ces panneaux seront insérés à la suite des panneaux de la zone résidentielle, afin de délimiter la « zone de rencontre ».

S'agissant de la *conduite au volant, sur passages piétons, passages pour piétons et cyclistes et passages pour cyclistes*, l'avant-projet de règlement grand-ducal complète les interdictions existantes en matière d'immobilisation de véhicules automoteurs, aux passages piétons, aux abords d'un passage à niveau, par celles relatives aux passages pour piétons, pour piétons et cyclistes et passages pour cyclistes.

L'article 14 de l'avant - projet de règlement grand-ducal impose l'obligation d'observer une vitesse modérée à l'approche des passages piétons et des passages pour piétons et cyclistes.

L'article 16 de l'avant - projet de règlement grand-ducal requiert, lorsque la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux

- pour les conducteurs, de marquer l'arrêt sur les passages piétons et aux passages pour piétons et cyclistes lorsqu' « *un piéton ou un cycliste marque son intention de s'engager sur le passage ou qu'il y est engagé* » et
- pour les cyclistes, de céder la priorité, sur les passages pour cyclistes, aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée.

⁷ La sous-catégorie D1+E : autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur correspond à la sous-catégorie D1 et dont la remorque a une masse maximale autorisée supérieure à 750 kg sans dépasser la masse à vide du véhicule tracteur, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12.000 kg.

En matière de distance de sécurité, l'article 15 de l'avant-projet de règlement grand-ducal maintient les dispositions existantes relatives à l'obligation « *pour tout conducteur d'un véhicule en mouvement* », d'observer une distance suffisante entre deux véhicules, afin d'éviter une collision avec le véhicule qui précède. Toutefois, sans préjudice de cette obligation générale, le dispositif précise la notion de « distance suffisante » contenue dans l'actuel article 141 paragraphe 1^{er} du Code de la Route et introduit l'obligation pour tous les conducteurs de véhicules automoteurs (à l'exception des convois de l'armée et de l'administration des services de secours), lorsque deux véhicules se suivent de respecter « *en dehors d'une agglomération, une distance correspondant à un temps inter - véhiculaire* ».

L'article 141 paragraphe 1^{er}, 1^{er} tiret nouveau définit le temps inter - véhiculaire imposé au deuxième véhicule, comme « *une distance correspondant à un temps inter - véhiculaire au moins égal à deux secondes* ». L'exposé des motifs ajoute que ce temps est un temps de perception - réaction qui correspond à la distance de sécurité que doit maintenir le conducteur du second véhicule. Cette distance devra être d'autant plus grande que la vitesse est élevée.

S'agissant des prescriptions spéciales en matière de circulation, afin d'écartier tout risque de panne sèche pour les conducteurs, prémunir les autres usagers de la route d'un danger supplémentaire et, d'une manière générale renforcer la sécurité, l'article 17 de l'avant-projet de règlement grand-ducal introduit un nouveau paragraphe 10 sous l'actuel article 156 du Code de la Route et, l'article 18, un nouveau paragraphe 7 sous l'actuel article 156 ter du Code de la Route, qui font désormais obligation

- aux conducteurs de véhicules automoteurs (autres que les cyclomoteurs, les quadricycles légers, les tracteurs ainsi que les remorques y accouplées), « *de disposer à tout moment d'une réserve en carburant suffisante qui leur permette de rallier en toute circonstance une aire de service* » ;

- « *aux conducteurs de véhicules destinés au transport de choses, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t, visés par le règlement grand-ducal du 5 mai 1994, limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique, de disposer à tout moment d'une réserve en carburant suffisante qui leur permette, en toute circonstance, de traverser le territoire du Grand - Duché de Luxembourg, sur l'itinéraire de transit...* ».

Dans un souci d'harmoniser l'interdiction actuelle qui vise *les défilés publicitaires de véhicules routiers et la circulation de ces véhicules à des fins principalement publicitaires*, sur autoroutes, l'article 19 de l'avant-projet de règlement grand-ducal introduit un nouvel article 159 bis dans le Code de la Route et étend cette interdiction aux autres voies publiques, à l'exclusion cependant des défilés publicitaires lors de manifestations culturelles ou sportives.

Enfin, en matière d'*équipements téléphoniques*, l'article 24 de l'avant-projet de règlement grand-ducal autorise l'usage de l'oreillette à bord d'un véhicule automoteur, sous réserve pour les automobilistes d'observer les conditions actuellement en vigueur, à savoir le maintien en toute occasion des deux mains sur le volant ou le guidon, sauf au démarrage ou à l'arrêt.

Dans une deuxième partie, l'avant - projet de règlement grand-ducal vise à modifier et à compléter la partie A. de l'annexe I (Catalogue des avertissements taxés) 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, ci - après « le Règlement ».

Cette adaptation vise en particulier à modifier le libellé de certaines infractions du Règlement et le montant des taxes à percevoir en ce qui concerne certaines infractions définies aux articles 38, 46, 110, 126, 138, 139, 141 142, 156, 159, 160, 162, 164, sous la partie A de l'annexe I du Règlement.

Commentaire des articles

Concernant l'article 1^{er}, 3^{ème} paragraphe - Insertion d'une nouvelle rubrique 1.27 sous l'article 2 paragraphe 1^{er} du Code de la Route.

Cette disposition introduit une nouvelle rubrique 1.27 à l'article 2 paragraphe 1^{er} du Code de la Route et définit la « zone de rencontre : *un ensemble de voies et places, ouvertes à la circulation publique auquel des règles de circulations particulières sont applicables et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles* ».

La Chambre de Commerce relève que l'exposé des motifs de l'avant-projet de règlement grand-ducal (page 2) apporte davantage de précisions sur la localisation de ces « zones de rencontre », celles - ci pouvant désigner des « *espaces, dans des quartiers résidentiels ou commerciaux* ».

Concernant l'article 5 - Modification du 2^{ème} alinéa de l'article 87 du Code de la Route.

Le deuxième alinéa de cet article est modifié de manière à autoriser les titulaires de permis de conduire des sous-catégories C1 et C1+E à conduire au-delà de l'âge de 75 ans, c'est-à-dire aussi longtemps que leur état de santé le permet. Les titulaires doivent néanmoins effectuer une demande d'extension de leur permis, à partir de leur 75^{ème} anniversaire. Ces permis sont ensuite renouvelés sur une base annuelle.

La Chambre de Commerce considère que cette nouvelle disposition qui constitue à l'évidence un assouplissement et une dérogation par rapport au régime en vigueur s'appliquant aux conducteurs des catégories C (véhicules automoteurs autres que les autobus et les autocars avec une charge maximale comprise entre 3.500 kg et 12.000 kg), C+E (ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque présentant une masse maximale autorisée supérieure à 750 kg), D (autobus et autocars), D+E (véhicules couplés composés d'un autobus ou d'un autocars et d'une remorque) ne constitue pas pour autant une distorsion envers ces derniers.

En effet, si le présent avant projet de règlement grand-ducal maintient la limite d'âge à 75 ans à leur endroit, dans la pratique, ces conducteurs, essentiellement les chauffeurs professionnels, ne conduisent plus au-delà de l'âge actuel prévu par les dispositions réglementaires soit qu'ils aient depuis longtemps atteint l'âge de la retraite, soit qu'ils connaissent des problèmes de santé. Par conséquent, cette disposition n'appelle pas d'autres commentaires de la part de la Chambre de Commerce.

Concernant l'article 9, paragraphe 2.5 - Remplacement de la rubrique 26 sous l'article 107 du Code de la Route.

La Chambre de Commerce observe que le commentaire de cet article précise que la zone de rencontre est soumise aux règles qui prévalent dans les zones résidentielles et qui sont développées à l'article 162 ter du Code de la Route (possibilité pour les piétons d'utiliser toute la largeur de la voie publique, interdiction pour les piétons d'entraver la circulation des autres usagers, obligation pour les conducteurs de ne pas mettre en danger les piétons et de s'arrêter en cas de besoin, interdiction de stationnement, sauf marquage spécial sur la chaussée).

En outre, à l'instar des zones résidentielles, l'avant - projet de règlement grand-ducal prévoit d'imposer aux conducteurs de véhicules automoteurs, une vitesse maximale de 20 Km/h dans les zones de rencontre. Bien que l'indication de la limitation de vitesse soit précisée dans l'exposé des motifs, la Chambre de Commerce estime que cette information devrait impérativement être renseignée dans le Code de la Route. En effet, elle considère indispensable d'attirer l'attention des conducteurs sur le fait qu'une limitation de vitesse de 20 km/h, s'applique à l'intérieur de la zone de rencontre, ceci en vue de garantir la sécurité des piétons qui y circulent.

A cette fin, elle suggère de compléter les règles de circulation particulières de la zone de rencontre, en complétant l'article 139 paragraphe 2 point a) du Code de la Route, pour lire

*« à l'intérieur des zones piétonne, des zones résidentielles et des zones de rencontre
- à 20 km/h pour tous les véhicules ».*

D'autre part, la Chambre de Commerce est d'avis que si l'objectif principal des auteurs de l'avant-projet de règlement grand-ducal, est de sécuriser la circulation des piétons, pour autant, ce seuil de vitesse maximum devrait être compatible avec l'écoulement des flux qui génèrent du trafic (transports en commun, vie scolaire, zones de stationnement, concentration de commerces). Cette vitesse devrait donc être contrôlable par le conducteur lui-même.

Corrélativement, cette exigence devrait inciter les autorités communales à choisir des zones compatibles avec cette limitation de vitesse. Par conséquent, elle implique à son avis des aménagements indispensables de la voirie afin de concilier l'usage de cette zone par différentes catégories d'usagers, les piétons en priorité, les usagers motorisés et les transports en commun.

En effet, hormis les limitations des articles 107, paragraphe 14 du Code de la Route (panneau de signalisation d'une limitation de vitesse) et 162 ter (limitations à l'intérieur des zones résidentielles), la Chambre de Commerce souligne le fait que le dispositif lui-même reste muet sur la question de savoir si les transports en commun seront autorisés à circuler à l'intérieur des zones de rencontre.

Il faut donc en déduire que les véhicules M2 et M3⁸ (autobus et autocars) sont de plein droit autorisés à circuler dans les « zones de rencontre », dans les mêmes conditions et en respectant la même signalisation et les mêmes limitations que les véhicules des autres catégories.

Cette remarque conduit la Chambre de Commerce à s'interroger si le seuil de vitesse applicable, limité à 20 km/h, est compatible avec les exigences du trafic en général et avec celles en particulier du service public (respect des horaires) auxquelles sont assujettis les transports en commun.

Concernant l'article 19 - Article 159 bis nouveau du Code de la Route.

Le dispositif étend à travers un nouvel article 159 bis dans le Code de la Route, l'interdiction existante qui vise actuellement les défilés publicitaires de véhicules routiers et la circulation de ces véhicules à des fins principalement publicitaires, sur les routes, à l'exception toutefois des défilés liés à des manifestations culturelles ou sportives.

⁸ Article 2, paragraphes 2.4 et 2.5 du Code de la route.

La Chambre de Commerce souligne que les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis se sont alignés sur le Code de la Route belge⁹ qui prévoit des interdictions similaires pour les véhicules automoteurs, sur autoroutes comme sur routes, le Code de la Route français se limitant à interdire d'une manière générale la publicité et les enseignes, les enseignes publicitaires et les pré enseignes. Elle comprend que l'extension de l'interdiction, s'agissant des défilés publicitaires sur routes, constitue une des mesures de promotion du Plan national d'action en faveur de la mobilité douce prévues par le Gouvernement¹⁰ et à ce titre, a pour but implicite « *de réduire la pollution atmosphérique et de combattre les changements climatiques, mais aussi de désencombrer les routes, de diminuer considérablement le nombre d'embouteillages et d'augmenter la sécurité routière* ». La Chambre de Commerce se doit néanmoins de relever que cette disposition constitue malgré tout une entrave à la liberté du commerce.

Concernant l'article 24 - Article 170bis paragraphe 2 nouveau du Code de la Route.

L'alinéa 1^{er} de ce paragraphe prévoit désormais d'autoriser les équipements téléphoniques prévoyant l'usage d'une oreillette, à bord des véhicules automoteurs.

Alors que l'actuel paragraphe 2 se contente de définir les conditions d'utilisation auxquelles doit répondre tout équipement téléphonique (celui-ci doit être soit fixé, soit intégré dans un casque audio porté par le conducteur ; le conducteur n'est autorisé à « *ne lâcher le volant ou le guidon d'une main que pour les seules opérations de mise en service et d'arrêt de cet équipement* » et doit « *garder les deux mains au volant ou au guidon* », pendant l'écoute et la communication), dans la nouvelle version, l'oreillette, est réputée, répondre d'emblée à ces exigences.

Si la Chambre de Commerce est d'accord pour admettre une incompatibilité évidente entre le fait de téléphoner au volant et la nécessité de garder deux mains libres pour conduire, l'usage de l'oreillette pose, en revanche, implicitement la question de savoir dans quelle mesure le conducteur qui dispose d'un kit mains libres (ou si celui-ci est intégré dans un système audio), peut, du fait d'une sollicitation sonore, parallèle, voir également ses capacités de concentration entamées.

En effet, il paraît incontestable de dire que, le fait de téléphoner en conduisant induit une baisse d'attention. Mais il paraît tout aussi acceptable de faire valoir que téléphoner par le biais du port d'une oreillette ou d'un système audio intégré, comporte les mêmes risques de baisse de concentration et de limitation du champ de vision (en particulier vision limitée sur les côtés), que de discuter avec un passager.

La Chambre de Commerce prend donc la mesure de la présence incontournable du téléphone portable, sous l'influence de l'évolution des modes de vie et des usages, non seulement dans la sphère des affaires et de la vie privée, mais également au volant. Cependant, et en dépit de ces réflexions liminaires, elle accueille favorablement l'ouverture réalisée par l'avant-projet de règlement grand-ducal.

Elle constate que plutôt que de s'en tenir à l'interdiction pure et simple telle qu'elle figure actuellement au paragraphe 1^{er} de l'article 170 bis lequel dispose « *Il est interdit de conduire un véhicule en portant un dispositif entravant une bonne perception des bruits de la circulation* », les auteurs de l'avant-projet de règlement grand-ducal sous avis ont préféré flexibiliser et adapter la

⁹ Article 22.2 de l'Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation publique et de l'usage de la voie publique, du 1^{er} décembre 1975.

¹⁰ Présentation par le Ministre des Transports, Lucien Lux et le Ministre des Travaux publics, Claude Wiseler, et le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, Jean-Marie Halsdorf, du [Plan d'action national pour la mobilité douce](#), le 15 septembre 2008.

réglementation en vigueur à cette nouvelle donne, en autorisant l'usage de l'oreillette pendant la conduite, sous réserve que chaque automobiliste adopte une attitude responsable, en se conformant strictement à ses conditions d'utilisation.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques particulières à formuler concernant le présent avant - projet de règlement grand-ducal.

* * * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver l'avant - projet de règlement grand-ducal sous avis, sous la réserve de la prise en compte de ses remarques.

BJO/SDE