

**Projet de règlement grand-ducal du XXXX 2022 relatif à l'introduction de mesures spécifiques afin d'identifier les véhicules ou ensembles de véhicules couplés en circulation, susceptibles de présenter un dépassement de la masse maximale autorisée**

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, notamment en son article 11 ;

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

Notre Conseil d'État entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

***Arrêtons :***

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

Le présent projet de règlement grand-ducal transpose l'article 10 quinquies de la directive 1996/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Dans ce cadre, un dispositif de pesage en mouvement est installé sur l'infrastructure routière afin d'identifier les véhicules routiers ou ensembles de véhicules routiers couplés susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé.

Le dispositif de pesage en mouvement est une installation disposée sur la voie de circulation dotée de capteurs branchée à un équipement informatique qui permet d'effectuer une présélection par les membres de la Police grand-ducale ou les agents de l'Administration des douanes et des accises des véhicules routiers présentant un dépassement du poids maximal réglementaire en vue d'un contrôle de leur masse en charge.

**Art. 2.**

Les masses maximales réglementaires des véhicules routiers ou ensembles de véhicules routiers couplés, telles que définies aux articles 12 et 12*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques sont d'application pour la détection de véhicules ou ensemble de véhicules couplés en surcharge.

Toutefois, les masses maximales précitées ne s'appliquent pas aux véhicules routiers ou ensembles de véhicules routiers couplés, circulant sur les voies publiques sous le couvert d'une autorisation spéciale, telle que définie par le règlement grand-ducal du XXXX relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques, sous réserve que la charge du véhicule routier

ou de l'ensemble des véhicules routiers couplés ne dépasse pas la masse maximale inscrite sur cette autorisation spéciale.

**Art. 3.**

Pour identifier le véhicule routier ou l'ensemble de véhicules routiers couplés susceptibles d'être en surcharge, un dispositif de reconnaissance automatique de plaques de numéros d'immatriculation peut être utilisé près du système de pesage en mouvement. Ce dispositif est déclenché uniquement lorsque les capteurs implémentés dans l'infrastructure routière reconnaissent une surcharge du véhicule routier ou de l'ensemble de véhicules routiers couplés passant sur la voie de circulation. Lors d'un contrôle organisé par les membres de la Police grand-ducale ou les agents de l'Administration des douanes et des accises, le numéro de plaque d'immatriculation est affiché, sans être enregistré par le système électronique du pesage automatique, à destination des agents chargés du contrôle routier pour vérification de la charge du véhicule en circulation.

**Art. 4**

Pour tout véhicule routier ou ensemble de véhicules routiers couplés détecté par le système de pesage en mouvement, un fichier contenant les informations suivantes est enregistré uniquement à des fins statistiques : la date et heure de passage du véhicule, la masse détectée et la vitesse du véhicule. Aucune information permettant d'identifier le véhicule détecté directement ou indirectement n'est collectée par le système de pesage en mouvement.

**Art. 5.**

Le présent règlement entre en vigueur le XXXX.

**Art. 6.**

Notre ministre ayant les Transports dans ses attributions, Notre ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions, Notre ministre ayant la Sécurité intérieure dans ses attributions, et Notre ministre ayant les Finances dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

## Exposé des motifs

### **Projet de règlement grand-ducal du XXX 2022 relatif à l'introduction de mesures spécifiques afin d'identifier les véhicules ou ensembles de véhicules couplés en circulation, susceptibles de présenter un dépassement de la masse maximale autorisée**

#### **1. Objet**

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de transposer en droit national l'article 10 *quinquies* de la directive 1996/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, portant sur l'introduction de mesures spécifiques afin d'identifier les véhicules ou ensembles de véhicules couplés en circulation, susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé.

Ces mesures spécifiques consistent, entre autres, en l'implémentation d'un dispositif de pesage en mouvement sur l'infrastructure routière afin de contrôler la masse des véhicules poids lourds circulant en transit.

Les masses maximales réglementaires des véhicules routiers sont spécifiées à l'article 12 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 modifié portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. L'article 12*bis* du même arrêté prévoit les dérogations y afférant.

Il est primordial de veiller au respect de ces dispositions au vu de plusieurs aspects, également soulevés par la Commission européenne. Tout d'abord, un véhicule routier destiné au transport commercial de choses en surcharge est un risque pour la sécurité routière. Non seulement que le temps d'arrêt en cas de freinage d'urgence augmente considérablement, mais aussi la durabilité des dispositifs de freinages ainsi que des essieux est entravée.

La circulation répétée sur un tronçon de la voie publique avec des véhicules en surcharges provoque aussi la dégradation accélérée de l'infrastructure routière et peut engendrer des coûts de remise en état non négligeable.

Par ailleurs, un opérateur économique roulant avec une surcharge donne lieu à une concurrence déloyale vis-à-vis des opérateurs économiques respectant les masses maximales autorisées.

L'article 10 de la directive précitée prévoit, en son paragraphe 1<sup>er</sup>, pour les États membres deux moyens possibles afin d'atteindre l'objectif fixé. Une méthode possible étant de prévoir un ou plusieurs systèmes automatiques placés sur l'infrastructure routière, l'autre méthode possible étant de faire équiper les poids lourds par des appareils de pesage embarqués.

Initialement, le choix de mise en œuvre de l'article 10 *quinquies* de la directive susmentionnée s'était placé sur la deuxième méthode. Cependant, la plupart des États membres et plus particulièrement tous les pays limitrophes avaient en revanche choisis la première méthode. Or, persister de manière isolée dans la mise en application de la seconde méthode aurait créé plusieurs difficultés et incohérences.

En effet, pour satisfaire à ce choix et à la réglementation luxembourgeoise en découlant, les poids lourds qui auraient été immatriculés au Grand-Duché auraient dû être équipés d'un système de pesage automatique capable à communiquer avec l'infrastructure, ce qui aurait représenté un coût important pour les entreprises luxembourgeoises du secteur logistique. Or, les transporteurs des pays limitrophes et de tous les autres États membres n'auraient pas à satisfaire à cette obligation afin de faire immatriculer leurs véhicules dans les États membres de leurs sièges sociaux. Cette situation aurait en conséquence engendré une inégalité de traitement et une concurrence déloyale, puisque lors d'un

contrôle routier, seuls les véhicules immatriculés au Luxembourg auraient pu être détectés et donc sanctionnés.

Aussi, le changement d'orientation et la mise en œuvre de la première méthode ont été effectués tout le long de l'année 2021, en transparence avec la Commission européenne, avertie de ce contretemps pour procéder à l'installation du dispositif de pesage intégré à l'infrastructure routière.

## **2. Commentaire des articles**

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

L'article 1<sup>er</sup> transpose en droit national l'article 10 *quinquies* de la directive 1996/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, comme le rappelle le paragraphe 1<sup>er</sup>. De plus, la méthode sélectionnée pour mettre en œuvre ladite directive est définie, à savoir le recours à l'installation de pesage installé sur l'infrastructure routière.

Ainsi, les agents chargés du contrôle en matière des véhicules routiers en circulation sur les voies publiques ont la possibilité de contrôler et de constater les infractions au Code de la Route suite à la détection par ce dispositif de pesage semi-automatique implémenté dans l'infrastructure routière de véhicules dont la masse dépasse les limites prévues par les articles 12 et 12*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

### **Ad article 2**

L'article 2 délimite les valeurs à appliquer pour déterminer si un véhicule est en infraction de surcharge ou non.

À titre principal il s'agit d'appliquer les masses maximales réglementaires des véhicules routiers telles que définies aux articles 12 et 12*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

À titre dérogatoire, néanmoins, les véhicules routiers circulant sous le couvert d'une autorisation de transport exceptionnel peuvent dépasser les masses prévues par les articles 12 et 12*bis* de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, sans que ce dépassement constitue une infraction, sous condition bien entendu de respecter les limites de l'autorisation spéciale.

À noter que lors d'un contrôle de véhicule qui ne respecte ni les dispositions des articles 12 et 12*bis* précités, ni même les valeurs inscrites dans l'autorisation spéciale, un délit sera constaté par les agents en charge du contrôle, dans le cadre de l'article 11 paragraphe 7 et le point 8) du barème de retrait de points de l'article 2*bis* de la loi du 14 février 1955 modifiée concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, tels que rédigé dans le projet de loi portant introduction du titulaire du certificat d'immatriculation dans le Code de la Route.

### **Ad article 3**

L'article 3 donne des précisions quant au fonctionnement du système de pesage en mouvement et comment une infraction est constatée. L'objectif de cette installation est de détecter la surcharge et c'est l'aspect contrôlé en premier par les agents qui sélectionne le véhicule dont une potentielle surcharge a pu être détectée par le dispositif. En outre, il est précisé que le numéro d'immatriculation

d'un véhicule, détecté avec une surcharge, n'est pas enregistré. Les agents de la Police grand-ducale sanctionnent le chauffeur en infraction tout de suite après que la surcharge a été constatée. Il convient de garder à l'esprit que même si l'objectif initial du contrôle et de vérifier l'existence d'un dépassement de la masse réglementaire ou autorisée, à cette occasion tout autre infraction peut être relevée.

#### **Ad article 4**

L'article 4 indique que des données non personnelles pourront être enregistrées à des fins statistiques. Une précision importante est également apportée en ce que ce système n'enregistre aucune donnée personnelle, que cela soit la plaque d'immatriculation du véhicule ou toute photo permettant d'identifier le véhicule ou son conducteur. Seule la plaque d'immatriculation est affichée (et non pas enregistrée) à destination des agents chargés du contrôle et pour le temps nécessaire à la conduite de ce contrôle. Il leur revient donc de collecter et conserver les données nécessaires dans le cadre de la rédaction d'un procès-verbal.

#### **Ad article 5**

L'article 5 correspond à la date d'entrée en vigueur du règlement.

#### **Ad article 6**

Formule exécutoire.

## Fiche financière

En application de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État

### **Projet de règlement grand-ducal relatif à l'introduction de mesures spécifiques afin d'identifier les véhicules ou ensembles de véhicules couplés en circulation, susceptibles de présenter un dépassement de la masse maximale autorisée**

En termes de dépenses, l'installation du dispositif de pesage automatique prévu par le présent projet de règlement grand-ducal nécessitera un budget d'un montant de 300 000,00 euros, s'agissant d'un crédit non limitatif et sans distinction d'exercice.

Le projet sera par ailleurs la source de recette du fait des avertissements taxés y prononcés, cependant un ordre de grandeur ne saurait être donné. En effet, il faut prendre en compte, d'une part, la proportion de véhicules détectés comme présentant un dépassement de la masse maximale autorisée en vertu d'une autorisation spéciale (de transport exceptionnel ou de circuler) qui seront détectés par le système, sans être en infraction.

D'autre part, l'installation de pesage automatique ou dynamique permettra d'appliquer des sanctions prévues par les projets de loi et de règlement relatifs au titulaire du certificat d'immatriculation, préparés en parallèle au présent projet, à savoir les infractions prévues aux nouveaux points 8, 28, 29 et 30 du barème des infractions de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. En outre, le contrôle routier effectué suite à une présélection des véhicules routiers ou des ensembles de véhicules routiers couplés permettra de constater tout autre type d'infraction, que le véhicule soit en dépassement de la masse maximale réglementaire autorisée ou non.



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

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal du XXXX 2022 relatif à l'introduction de mesures spécifiques afin d'identifier les véhicules ou ensembles de véhicules couplés en circulation, susceptibles de présenter un dépassement de la masse maximale autorisée
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics - Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Romain FEIEREISEN
Téléphone :	247-84991
Courriel :	romain.feiereisen@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de transposer en droit national l'article 10 quinquies de la directive 1996/53 CE du Conseil du 25 juillet 1996 portant sur la prise de mesures spécifiques afin d'identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de l'Intérieur Ministère des Finances
Date :	24/03/2022



## Mieux légiférer

1

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

3

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

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

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

Remarques / Observations :

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

4

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

Oui  Non

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

Oui  Non

Remarques / Observations :

5

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

Oui  Non

Remarques / Observations :



6

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

Oui  Non

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

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

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

7

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

Oui  Non  N.a.

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

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

Oui  Non  N.a.

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

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

8

Le projet prévoit-il :

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

9

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

Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

10

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

Oui  Non  N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

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

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui  Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

12

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

Oui  Non  N.a.

13

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

Oui  Non

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

14

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

Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



## Egalité des chances

15

Le projet est-il :

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

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

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

Si oui, expliquez pourquoi :

Les dispositions du projet visent indistinctement les hommes et les femmes.

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

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

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

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

17

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

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

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

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

18

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

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

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

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