

MODIFICATIONS DU CODE DE LA ROUTE

A partir du 1er février 2005, la législation routière (Code de la Route) subira plusieurs modifications, modifications qui sont regroupées dans deux règlements grand-ducaux.

Les principaux changements qui intéressent directement les usagers de la route, sont repris dans le présent communiqué. Ils concernent plus particulièrement:

- les nouvelles définitions telles que celles du cycle électrique, du cycle à pédalage assisté, de la gare routière et de la bande d'arrêt d'urgence;
- les dimensions, l'équipement et la signalisation des véhicules;
- les limiteurs de vitesse;
- la refonte de la période de stage et les permis de conduire;
- les conditions de conduite d'un cycle, d'un cycle électrique et d'un cycle à pédalage assisté;
- le transport de personnes;
- la circulation proprement dite;
- la signalisation routière;
- le catalogue des avertissements taxés.

1. Les nouvelles définitions du Code de la Route

1.1. Le cycle électrique

Depuis un certain temps déjà, un nouveau type de scooter automoteur électrique a fait son apparition sur le marché. D'après l'ancienne réglementation, ce type de véhicule était à considérer comme cyclomoteur, avec notamment l'obligation d'être immatriculé et avec la condition pour son conducteur de détenir un permis de conduire de la sous-catégorie A3. Le cycle électrique est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,5 kW et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.

Au vu du fait que les véhicules en question contribuent pourtant de façon notable à l'amélioration de la mobilité en circulation, d'une part, et à la protection de l'environnement, d'autre part, la nouvelle réglementation assimile ces engins aux cycles. Les cycles électriques ne seront par conséquent plus soumis à l'avenir aux obligations contraignantes pour la conduite d'un cyclomoteur.

1.2. Le cycle à pédalage assisté

La définition "cycle à pédalage assisté" est introduite pour un véhicule routier à deux roues au moins qui est propulsé conjointement par l'énergie musculaire de la ou des personnes qui se trouvent sur ce véhicule et par l'énergie fournie par un moteur auxiliaire électrique, un

tel véhicule étant déjà connu par l'ancienne réglementation. Dans le but d'assurer la cohérence avec la définition communautaire du cycle à pédalage assisté, la puissance du moteur électrique et la vitesse à laquelle l'alimentation du moteur est interrompue sont adaptées et fixées respectivement à 0,25 kW et à 25 km/h.

1.3. La gare routière

Une gare routière comprend un ensemble de voies qui sont réservées à la circulation des véhicules affectés aux services réguliers des transports en commun. Le concept d'une gare routière correspond aux principes d'une signalisation zonale, telle qu'une 'zone 30km/h'.

1.4. La bande d'arrêt d'urgence

La bande d'arrêt d'urgence correspond à la partie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs qui longe les voies de circulation. Comme une bande d'arrêt d'urgence ne peut être utilisée que par les conducteurs de véhicules devant s'arrêter en cas fortuit, la circulation, l'arrêt et le stationnement y sont interdits.

2. Les dimensions, l'équipement et la signalisation des véhicules

2.1. Dimensions des véhicules

Conformément aux dispositions des directives communautaires en la matière, la **largeur** hors tout maximale d'un véhicule est relevée à 2,55 m. Celle des véhicules conditionnés reste fixée à 2,6 m.

Sur la liste des véhicules dont la largeur hors tout maximale n'est pas limitée (véhicules de génie civil ou à usage public spécial, machines, véhicules de l'armée) seront ajoutés les tracteurs munis d'un équipement spécial. Toutefois, si la largeur de ces véhicules, à l'exception des véhicules de l'armée, dépasse 3 m, ils ne peuvent être mis ou maintenus en circulation que sous le couvert d'une autorisation ministérielle individuelle et exceptionnelle.

En ligne avec le droit communautaire, la nouvelle réglementation augmente la **longueur** hors tout maximale des autobus et autocars à 13,50 m pour les autobus et les autocars non articulés à deux essieux, à 15,00 m pour les autobus et les autocars non articulés à plus de deux essieux et à 18,75 m pour les autobus et les autocars articulés.

2.2. Equipement et signalisation des véhicules

Afin de rendre la réglementation luxembourgeoise conforme au droit communautaire et pour des raisons évidentes de sécurité routière, la nouvelle réglementation prévoit plusieurs dispositions en matière d'équipement et de signalisation des véhicules, à savoir:

- sauf si le montage d'une telle protection n'est techniquement pas faisable, les camions, les tracteurs de remorques et de semi-remorques, les machines et les véhicules à usage spécial dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, nouvellement immatriculés, doivent être munis d'un dispositif de protection contre l'**encastrement à l'avant**;

- sauf si le montage d'une telle protection n'est techniquement pas faisable, les camions, les tracteurs de remorques et de semi-remorques, les remorques et les semi-remorques d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg, nouvellement immatriculées, doivent être construites et/ou équipées de manière à offrir aux usagers les plus vulnérables de la voie publique une **protection efficace** contre le risque de tomber sous une **partie latérale** du véhicule et de passer sous les roues;

- la **hauteur libre** en dessous de la partie inférieure du **pare-chocs arrière** d'autobus, d'autocars, de remorques, de semi-remorques et de véhicules automoteurs destinés au transport de choses est réduite de 70 cm à 55 cm;

- tout véhicule routier ou tout ensemble de véhicules routiers couplés dont la **longueur** hors-tout **dépasse 18,75 m**, y compris le chargement et tous les accessoires, doit être muni à sa face la plus arrière d'un panneau rectangulaire de couleur jaune, comportant l'inscription "**Véhicule long**";

- les véhicules destinés et équipés aux fins de dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, doivent être équipés de **feux jaunes clignotants**, alors que les camions équipés d'une grue ainsi que les camions de type porte-conteneur ou porte-benne peuvent être équipés de tels feux.

3. Les limiteurs de vitesse

Suite à la transposition d'une directive communautaire, l'obligation d'être équipé d'un dispositif limiteur de vitesse est étendue aux camions, tracteurs de remorques et tracteurs de semi-remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 12.000 kg ainsi qu'aux autobus et autocars dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 10.000 kg, immatriculés pour la première fois à partir du 1er janvier 2005.

Tout dispositif limiteur de vitesse doit être réglé de telle manière que la vitesse du véhicule routier qui en est équipé ne puisse pas dépasser 100 km/h pour les autobus et autocars et 90 km/h pour les camions, les trac-

teurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques.

4. La refonte de la période de stage et les permis de conduire

4.1. La refonte de la période de stage

La période de stage, imposant aux conducteurs novices, pendant les deux premières années depuis l'obtention du permis de conduire, des conditions de circulation particulières ainsi que des limitations de la vitesse plus restrictives, fut introduite dans la législation routière en 1972.

En présence d'une évolution considérable de l'infrastructure routière et des conditions de circulation, des progrès techniques réalisés dans le secteur automobile ainsi que des efforts consentis sur le plan de l'éducation et de la formation des futurs conducteurs, une adaptation de ce dispositif se justifie.

La refonte de la période de stage porte sur les points suivants:

- suppression de l'obligation d'arborer la lettre "L" dont l'usage devient facultatif;
- suppression des **limitations de la vitesse** restrictives de respectivement 75 km/h en dehors des agglomérations et de 90 km/h sur autoroute;
- réduction de 6 à **3 mois** depuis l'obtention du permis de conduire du délai d'admission au **cours de formation complémentaire** dans un centre de formation agréé.

L'obligation, pour les conducteurs novices, de présenter un **carnet de stage** pendant les deux premières années depuis l'obtention du permis de conduire, **reste maintenue**.

4.2. Les permis de conduire

Le cadre légal régissant les permis de conduire comportera quelques modifications ponctuelles, notamment sur les points suivants:

- adaptation du **nombre de leçons pratiques** pour l'obtention d'un permis pour la conduite d'un deux-roues motorisé et d'un poids lourds pour des considérations de sécurité routière et d'alignement au droit communautaire afférent;
- formalisation de la pratique administrative courante, consistant à imposer une formation pratique de 6 leçons d'une heure aux titulaires d'un permis de conduire limité à la conduite de véhicules automoteurs munis d'une **boîte de vitesses automatique** qui demandent l'extension de leur droit de conduire à la conduite de véhicules munis d'une boîte de vitesses manuelle;
- en matière de **conduite accompagnée**, dispense pour l'accompagnateur de

l'obligation de suivre au moins deux leçons pratiques du candidat à accompagner, enseignées par un instructeur agréé, si la délivrance d'une carte de légitimation d'accompagnateur en son nom remonte à moins de trois ans.

5. Les conditions de conduite d'un cycle, d'un cycle électrique et d'un cycle à pédalage assisté

L'âge minimum requis pour conduire un cycle, un cycle électrique ou un cycle à pédalage assisté sur la voie publique est de 10 ans.

Toutefois, les enfants âgés de plus de 6 ans peuvent conduire un cycle ou un cycle à pédalage assisté s'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins ou s'ils se rendent à l'école. Pour des raisons de sécurité routière, la conduite d'un cycle électrique n'est pas autorisée dans les conditions précitées.

Par ailleurs, l'utilisation, comme jouet, d'un cycle électrique n'est permise que si la vitesse par construction de celui-ci ne dépasse pas 6 km/h.

6. Le transport de personnes

La nouvelle réglementation ajoute aux conditions à remplir pour le transport d'un enfant de moins de huit ans sur un cycle ou sur un véhicule routier assimilé à un cycle, que le véhicule en question soit pourvu d'un siège spécial adapté à la taille de l'enfant et que l'enfant transporté soit correctement assis sur le siège spécial prévu.

En ce qui concerne le transport de personnes sur des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les dispositions afférentes sont complétées dans le sens qu'à chaque siège doivent correspondre deux repose-pieds dont l'usage adéquat est obligatoire.

7. La circulation proprement dite

En matière de circulation, la portée de l'**interdiction de dépasser** est étendue de sorte que la manœuvre de dépassement ne doit en aucun cas mettre en danger les autres usagers de la route. En revanche, l'interdiction de dépasser n'est désormais plus d'application générale dans les tunnels des autoroutes et des routes pour véhicules automoteurs.

Pour ce qui est de la circulation des **véhicules utilisés en service urgent**, ces véhicules sont autorisés, dans l'hypothèse d'une chaussée encombrée et dans l'intérêt du service, à faire demi-tour sur une autoroute, à condition d'utiliser l'avertisseur sonore spécial ou les feux bleus clignotants. Cette faculté est étendue aux véhicules qui servent à l'entretien de la voirie ou qui assurent la sécurité de la circulation routière à

condition d'utiliser les feux jaunes clignotants.

Comme corollaire des dispositions régissant la circulation automobile dans le cas traitant l'**approche d'un véhicule en service urgent, les piétons** doivent désormais libérer le passage aux véhicules en service urgent, dès que ceux-ci signalent leur approche par l'avertisseur sonore spécial et les feux bleus clignotants.

8. La signalisation routière

Le signal A,30 '**approche d'un arrêt d'autobus**' permet de renforcer la sécurité des arrêts d'autobus en indiquant aux automobilistes de façon précise l'approche d'un tel arrêt et, par conséquent, la présence de piétons le long de la chaussée.



A,30

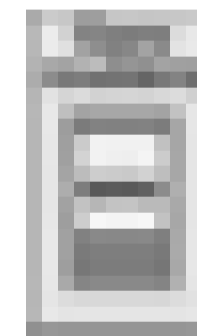
Le panneau additionnel



modèle 16

complétant le signal C,18 '**stationnement interdit**', permet aux autorités communales de réserver des emplacements durant certains jours et heures aux véhicules destinés à l'approvisionnement des commerces. S'y ajoute que les emplacements en question doivent être munis d'un marquage au sol approprié.

Le signal routier '**gare routière**' signale les zones de la voie publique réservées aux transports en commun et aménagées en vue de l'embarquement et du débarquement des usagers de ces services.



H,3a

Sur le plan de la **signalisation des chantiers routiers**, la nouvelle réglementation permet désormais de moduler les limitations de vitesse en fonction des périodes d'activités, ce qui signifie que lors des périodes de repos, les limitations de vitesse peuvent, le cas échéant, être assouplies.

9. Le catalogue des avertissements taxés

Comme toute modification du Code de la Route requiert un amendement parallèle et concomitant du relevé des avertissements taxés, le catalogue des avertissements taxés est complété par les infractions relatives aux nouvelles dispositions sortant leurs effets au 1er février 2005.