



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère des Transports

Commission de circulation de l'Etat

rk/cce/gt/transit/div/avis

*version du 12/12/07*

## **Avis de la Commission de circulation de l'Etat concernant le transit des poids lourds**

Le présent avis a été élaboré par la Commission de circulation de l'Etat avec le concours de membres suivants :

Alain DISIVISCOUR	Attaché de Gouvernement, Ministère des Transports, Vice-Président de la Commission de circulation de l'Etat
Patrick EVEN	Commissaire Divisionnaire adjoint, Police Grand-Ducale, Président du groupe de travail 'Transit'
Thierry FEHR	Premier Commissaire Principal, Police Grand-Ducale
André HUBERTY	Ingénieur chef de division, Administration des Ponts et Chaussées
Roland KAYSER	Chef de bureau adjoint, Ministère des Transports, Secrétaire de la Commission de circulation de l'Etat
Charles LAMPERS	Commissaire de District, Commissariat de District de Luxembourg
Bob LEESCH	Commissaire divisionnaire adjoint, Police Grand-Ducale
Pascal SCHUMACHER	Premier Commissaire Divisionnaire, Police Grand-Ducale
Emmanuel SIMON	Rédacteur stagiaire, Ministère des Transports
Romain SPAUS	Ingénieur principal, Administration des Ponts et Chaussées

## Remarques préliminaires

Le nombre de poids lourds transitant à travers le Luxembourg a connu une telle évolution que la législation en la matière a dû être adaptée à plusieurs reprises. Malgré ces adaptations, la législation ne semble toujours pas être suffisamment contraignante pour éviter qu'un nombre important de camionneurs empruntent quotidiennement des tronçons de route qui leurs sont formellement interdits.

L'ouverture de nouveaux tronçons d'autoroutes a conféré aux instances étatiques la possibilité de réorganiser l'itinéraire obligatoire des poids lourds en transit. L'objectif de cette réglementation consiste à obtenir une amélioration des conditions de sécurité de tous les usagers de la route, à garantir la qualité de vie des riverains et à garantir sur la voirie de l'Etat la fluidité du trafic. La législation actuellement en vigueur<sup>(\*)</sup> est destinée à guider via le réseau autoroutier les poids lourds qui entrent sur le territoire luxembourgeois soit par l'Allemagne, soit par la Belgique, soit par la France et qui se trouvent en direction d'un de ces pays.

Or, cet objectif n'est pas atteint. Le nombre de doléances en provenance de la population et des autorités locales a montré que la réglementation en matière de transit de poids lourds est régulièrement transgressée par les chauffeurs de poids lourds. Cela entraîne une détérioration des conditions de sécurité des usagers de la route et de la qualité de vie des riverains. Le phénomène du non-respect de ladite réglementation a révélé sa véritable envergure depuis que la Police Grand-Ducale effectue des contrôles systématiques ciblés sur cette problématique.

Dans cet ordre d'idées, Monsieur le Ministre des Transports a chargé la Commission de circulation de l'Etat :

- d'identifier les causes qui mènent les camionneurs à enfreindre la législation ;
- de connaître les répercussions de cette augmentation du trafic sur la sécurité des autres usagers de la route ;
- de tirer les conclusions nécessaires suite à une analyse méticuleuse de ce phénomène.

---

<sup>(\*)</sup> cf. annexes

## Sommaire

<b>1.Circulation des poids lourds en transit.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1.Réglementation en matière de transit de poids lourds.....</b>	<b>5</b>
1.1.1. Définition.....	5
1.1.2. Signalisation.....	5
1.1.3. Champ d'application et itinéraires obligatoires.....	6
1.1.4. Autres dispositions réglementaires.....	8
1.1.5. Envergure du trafic des poids lourds.....	8
1.1.6. Contrôles.....	13
<b>1.2.Analyse des répercussions de la circulation de transit.....</b>	<b>13</b>
1.2.1. Origines.....	13
1.2.2. Répercussions au niveau des autoroutes.....	14
1.2.3. Répercussions sur les routes situées en dehors des agglomérations.....	14
1.2.4. Répercussions sur les routes situées à l'intérieur des agglomérations.....	15
1.2.5. Cas particuliers.....	16
1.2.5.1. Définition du transit.....	16
1.2.5.2. Route nationale (N6) à Steinfeld.....	16
<b>2.Circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés.....</b>	<b>17</b>
<b>2.1. Réglementation relative aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés.....</b>	<b>17</b>
<b>2.2. Répercussions au niveau des autoroutes.....</b>	<b>18</b>
<b>2.3. Contrôles.....</b>	<b>18</b>
<b>2.4. Conclusions.....</b>	<b>20</b>
<b>3.Recommandations de la Commission de circulation de l'Etat.....</b>	<b>21</b>
<b>4.Annexes.....</b>	<b>25</b>

# 1. Circulation des poids lourds en transit

## 1.1. Réglementation en matière de transit de poids lourds

L'objectif de la législation est de canaliser la circulation de poids lourds en transit sur le territoire luxembourgeois vers le réseau autoroutier. La Commission de circulation de l'Etat, chargée de l'élaboration des textes législatifs, poursuit ainsi l'idée de délester les chemins repris (CR) et les routes nationales (N) qui traversent pour la plupart des agglomérations.

Afin de conférer un aperçu sur l'ensemble de la réglementation en la matière, le présent chapitre contient les textes législatifs actuellement en vigueur.

### 1.1.1. Définition

Le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique définit la circulation de transit comme :

- mouvement de véhicules automoteurs dont le poids total maximum autorisé, avec ou sans remorque, dépasse 3.500kg et qui est destiné au transport de choses effectué dans les deux sens entre l'Allemagne et la Belgique, entre la France et la Belgique ou entre l'Allemagne et la France à travers le Grand-Duché,
- mouvement étant caractérisé par le fait que le véhicule en question ne fait l'objet d'aucune rupture de charge sur le territoire luxembourgeois.

### 1.1.2. Signalisation

Conformément à l'article 107 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, le signal C,3e indique que l'accès à un tronçon de route est interdit aux conducteurs de véhicules destinés au transport de choses. Le signal peut, le cas échéant, être complété soit par l'indication du tonnage sur la silhouette du véhicule, soit sur un panneau additionnel. L'inscription d'un tel chiffre de tonnage sur le signal signifie que l'interdiction ne s'applique qu'au véhicule ou de l'ensemble des véhicules couplés dont la masse maximale autorisée dépasse ce chiffre.

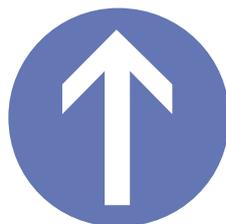


C,3e

Ainsi, les prescriptions concernant le transit sont indiquées par le signal C,3e comportant l'inscription du chiffre 3,5t sur la silhouette du véhicule, complété par un panneau additionnel avec respectivement les inscriptions :

*'Transit Allemagne', 'Transit Belgique', 'Transit France' ou 'Transit Allemagne/France'.*

Les prescriptions sont également indiquées par une signalisation comportant les inscriptions suivantes :



D,1a + panneau additionnel

### *1.1.3. Champ d'application et itinéraires obligatoires*

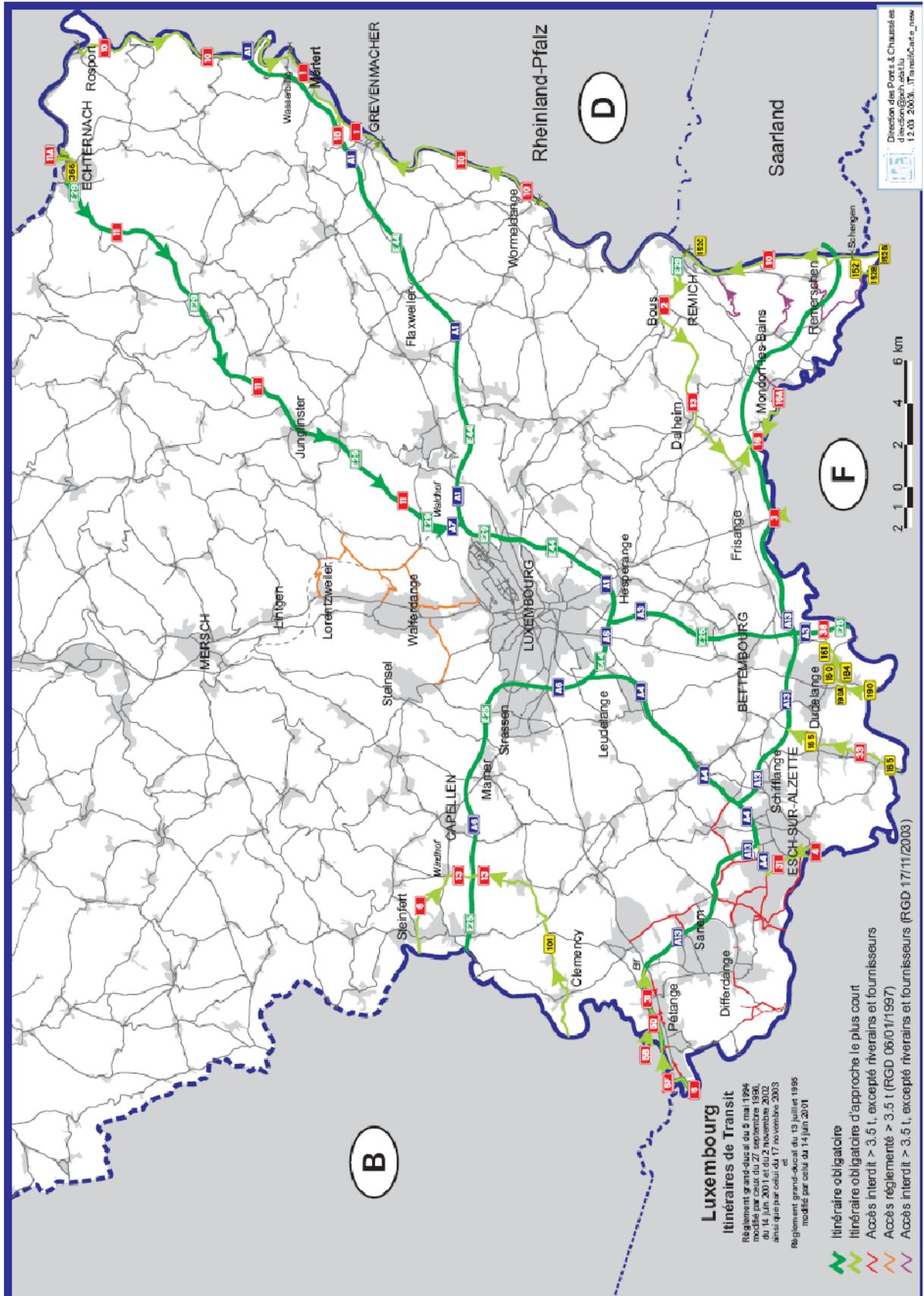
Selon l'article 1<sup>er</sup> du règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 précité, les dispositions relatives à la circulation de transit s'appliquent :

- aux véhicules en transit en direction de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par la N5,
- aux véhicules en provenance de l'Allemagne, de la France ou de la Belgique qui se rendent au pôle européen de développement,
- aux véhicules qui traversent le Luxembourg en provenance de la Rhénanie-Palatinat et en direction de la Sarre et vice-versa.

Les poids lourds en transit, par contre, qui entrent sur le territoire luxembourgeois par un itinéraire situé au Nord du poste-frontière de Steinfort-Rosenberg sur la N6 ou du poste-frontière de Echternach-Echternacherbrück sur la N11 échappent aux dispositions législatives en matière de transit.

A côté du champ d'application, le règlement grand-ducal sous rubrique énonce les itinéraires obligatoires des poids lourds qui transitent dans les deux sens entre l'Allemagne et la Belgique, entre la France et la Belgique ou entre l'Allemagne et la France à travers le Grand-Duché.

La carte ci-après reproduit les itinéraires obligatoires dont question :



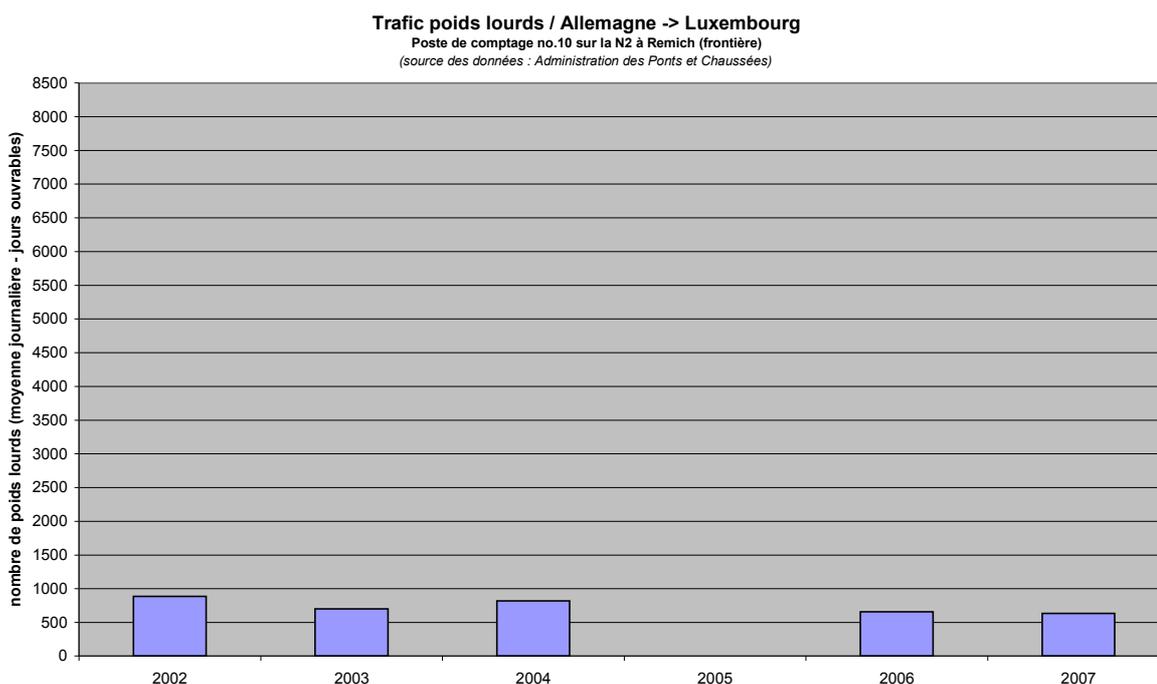
#### 1.1.4. Autres dispositions réglementaires

Parallèlement aux dispositions de la circulation de transit, certains autres règlements grand-ducaux limitent soit l'accès des poids lourds à certains tronçons de route, soit la circulation les dimanches et jours fériés, à savoir :

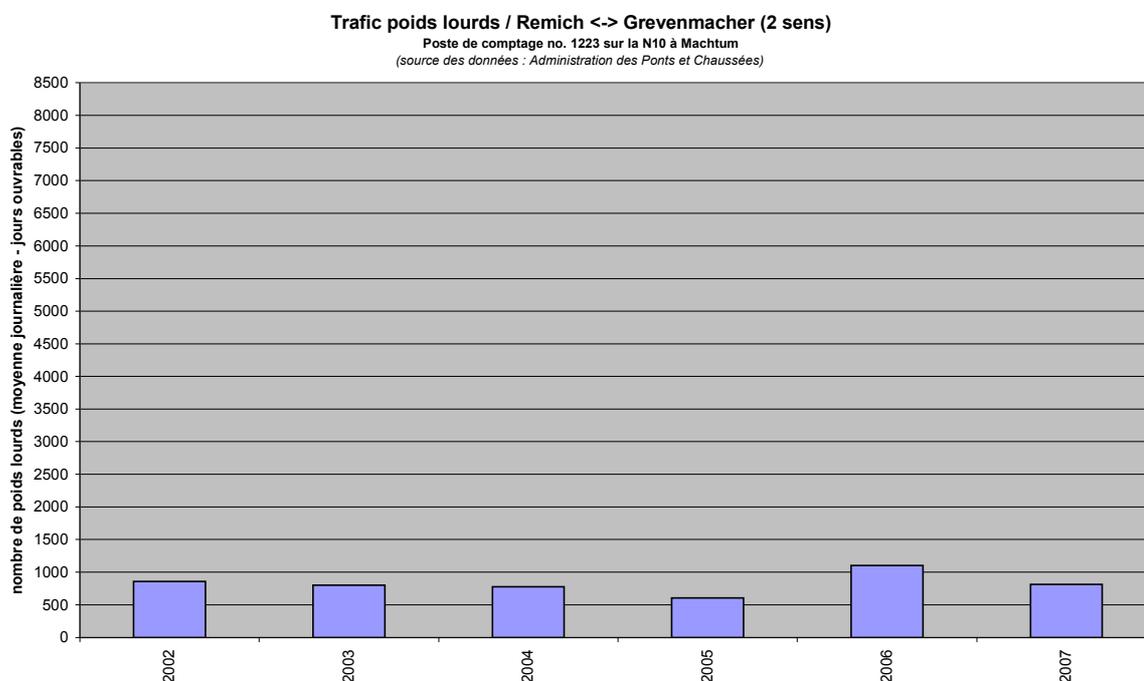
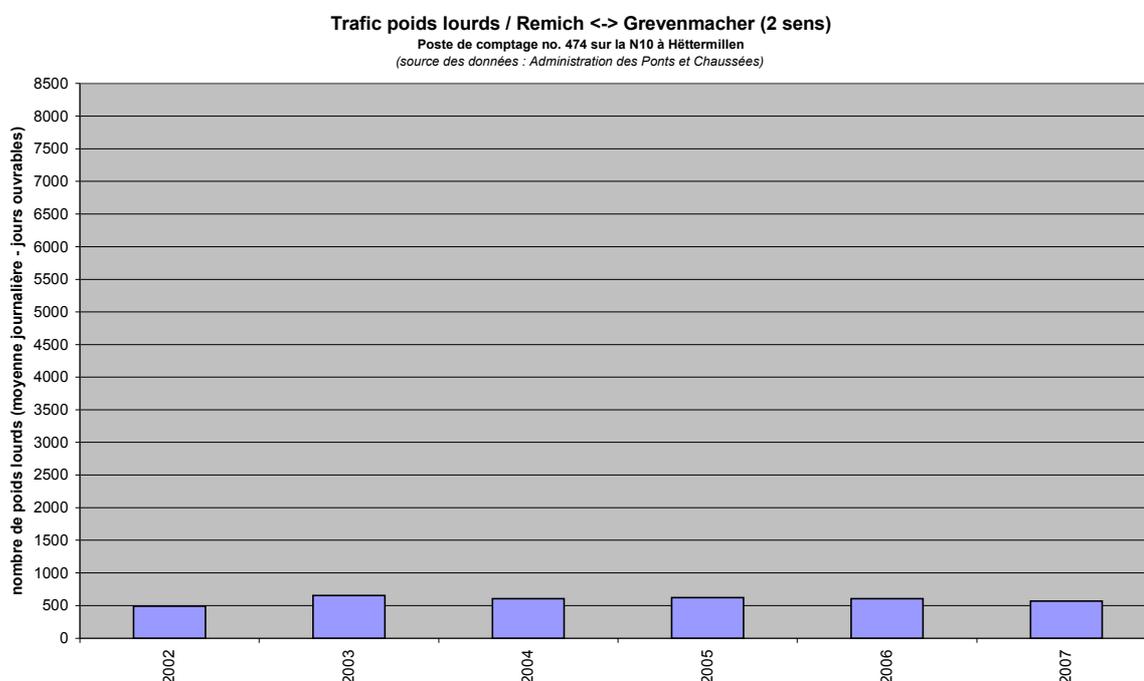
- règlement grand-ducal modifié du 13 juillet 1995 déviant certains trafics lourds sur la Collectrice du Sud (A13),
- règlement grand-ducal modifié du 6 janvier 1997 interdisant la circulation des poids lourds sur certains chemins repris menant vers la N7 entre Luxembourg et Lorentzweiler,
- règlement grand-ducal modifié du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés,
- règlement grand-ducal modifié du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et la Luxembourg.

#### 1.1.5. Envergure du trafic des poids lourds

Les cas de figure suivants illustrent la réelle envergure des répercussions du trafic de poids lourds sur certaines routes nationales. Les illustrations démontrent que les routes nationales N2, N10 et N11 sont les tronçons de route qui sont principalement touchées. Il va sans dire qu'une fréquentation, pouvant atteindre jusqu'à 1000 poids lourds par jour, met en péril la sécurité des riverains et, en particulier, celle des autres usagers qui empruntent lesdits tronçons de route. La qualité de vie des riverains subit par ailleurs une dégradation substantielle.

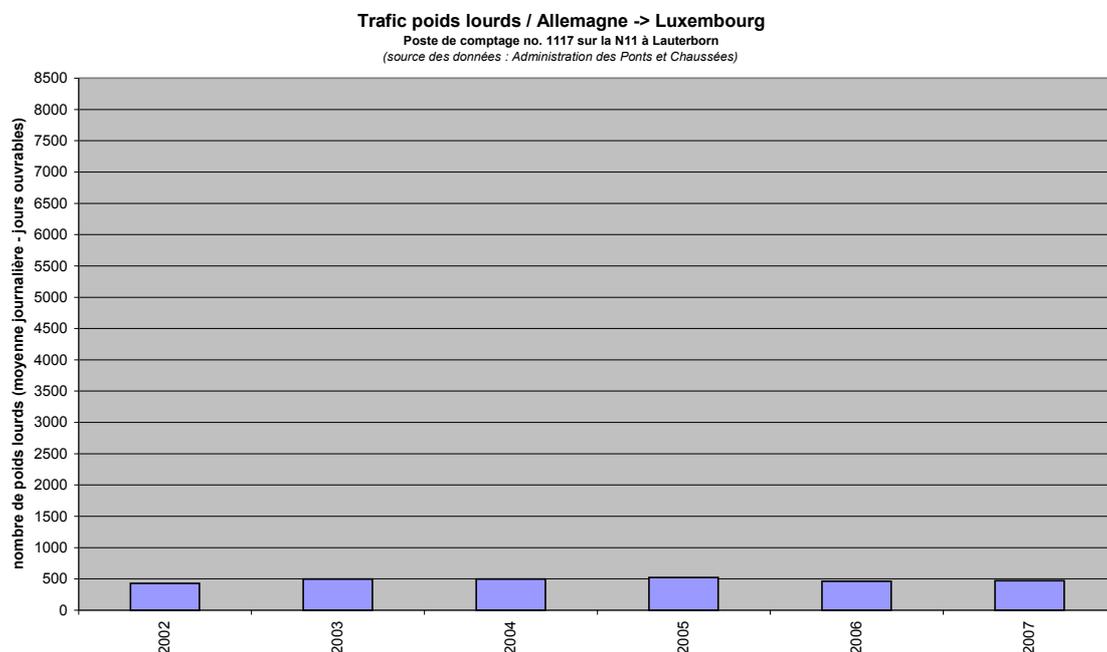


Le cas de figure, représenté ci-dessus, montre que la N2 à Remich est empruntée en moyenne par plus de 500 poids lourds par jour. Il s'agit exclusivement du flux de poids lourds qui entrent sur le territoire luxembourgeois en provenance de l'Allemagne.

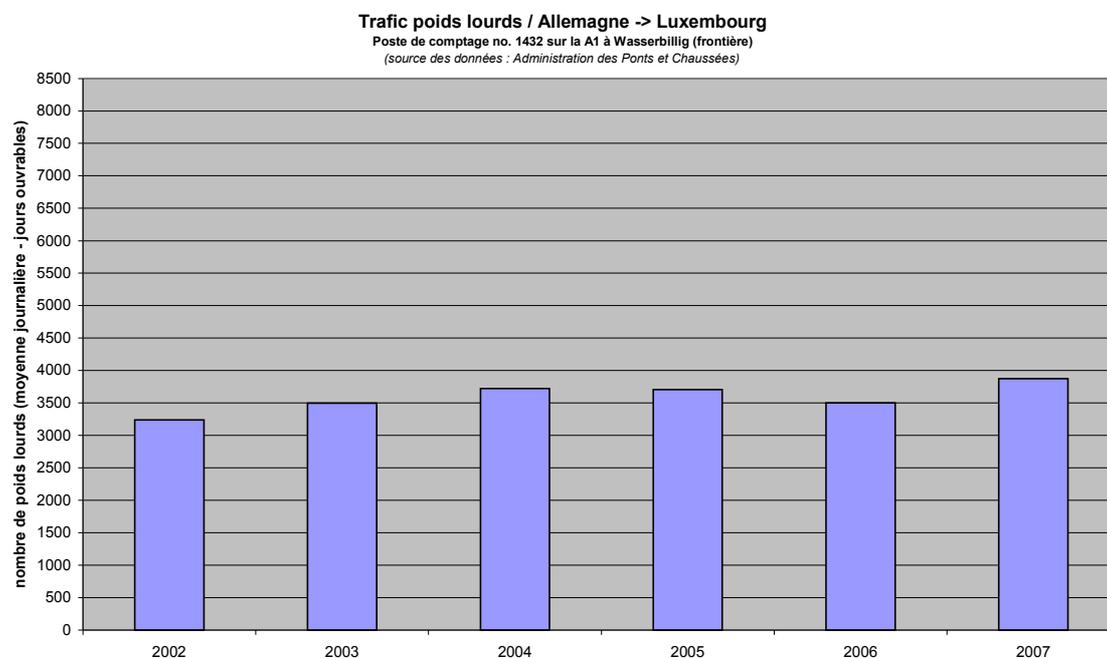


Les deux cas de figure ci-dessus, démontrent que le tronçon de la N10 longeant la frontière luxembourgeoise avec l'Allemagne est particulièrement touché, vu le nombre de poids lourds qui y circulent. Les comptages pour l'année 2006 avancement un total dépassant le seuil de 1000 poids lourds en moyenne par jour.

Le cas de figure ci-après illustre que la situation à Lauterborn (Echternach) est similaire. Même si les comptages n'atteignent qu'une moyenne quotidienne de 500 poids lourds, le tronçon de route subit pourtant les répercussions qui sont liées à une présence accrue de camions.



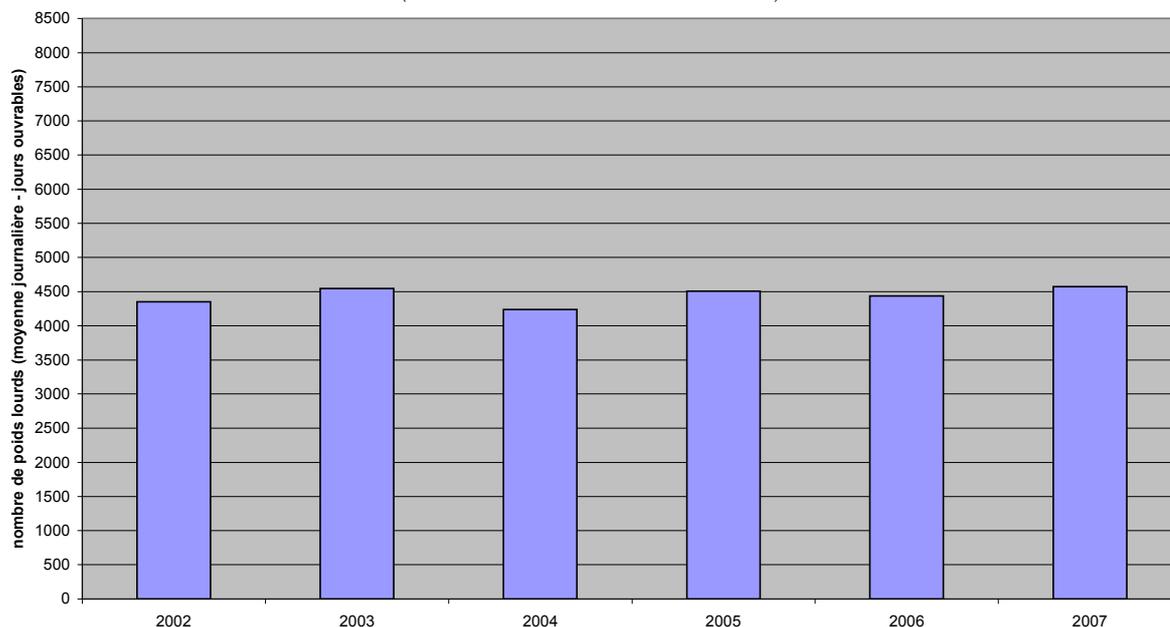
Les graphiques ci-après reprennent les comptages effectués sur le réseau autoroutier. Le risque d'une surcharge des aires de service aménagées le long des autoroutes semble être une conséquence logique.



Le cas de figure ci-dessus illustre que l'autoroute A1 connaît une légère augmentation du flux de poids lourds qui entrent sur le territoire luxembourgeois en provenance de l'Allemagne. La moyenne quotidienne frôle les 4000 poids lourds.

### Trafic poids lourds / Esch/Alzette -> Luxembourg

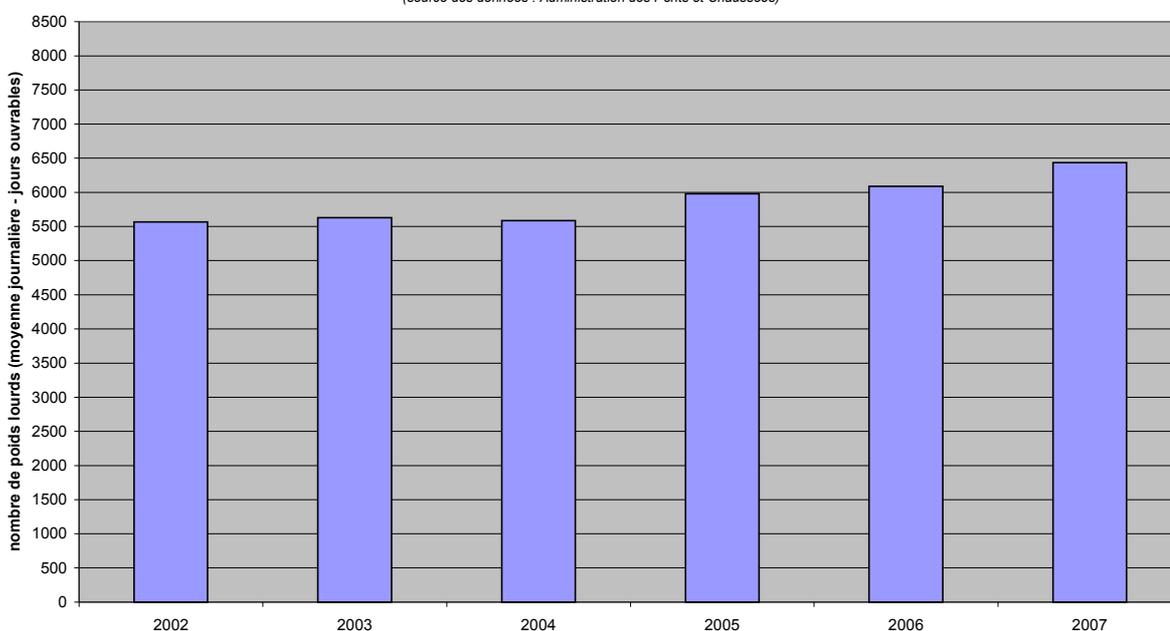
poste de comptage no. 1406 sur la A4 à Esch/Alzette  
(source des données : Administration des Ponts et Chaussées)



Le cas de figure ci-dessus illustre que l'autoroute A4 en direction de Luxembourg-Ville est fréquentée en moyenne par plus de 4500 poids lourds par jour, ce qui représente une légère augmentation par rapport aux années précédentes.

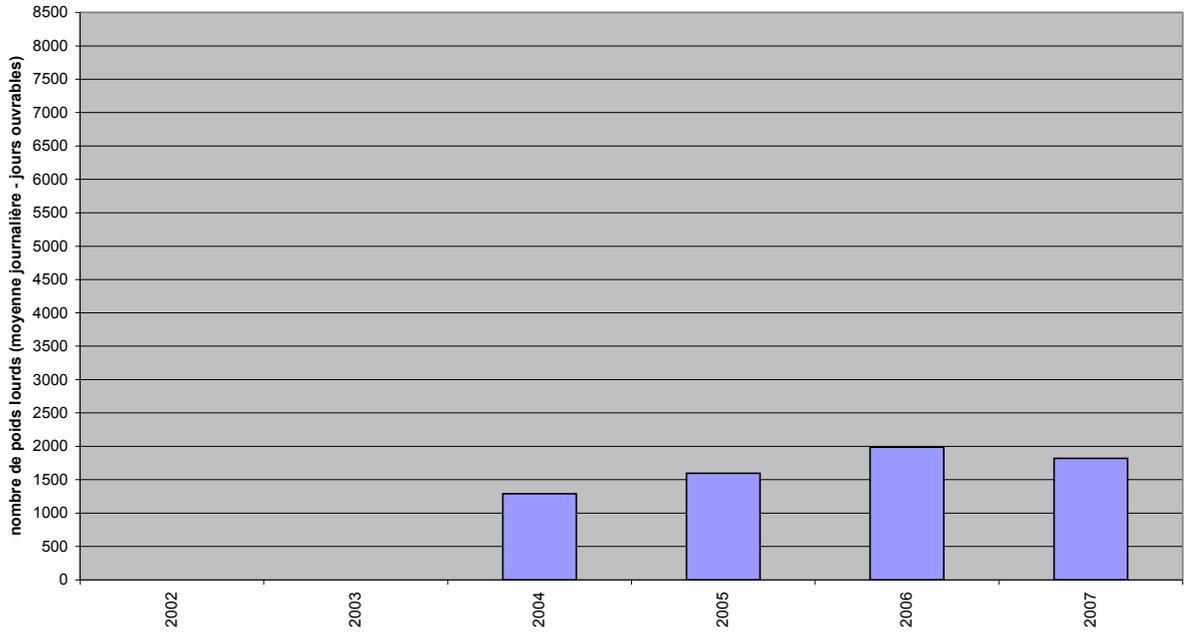
### Trafic poids lourds / Belgique -> Luxembourg

Poste de comptage no. 1420 sur la A6 à Weyler (frontière)  
(source des données : Administration des Ponts et Chaussées)



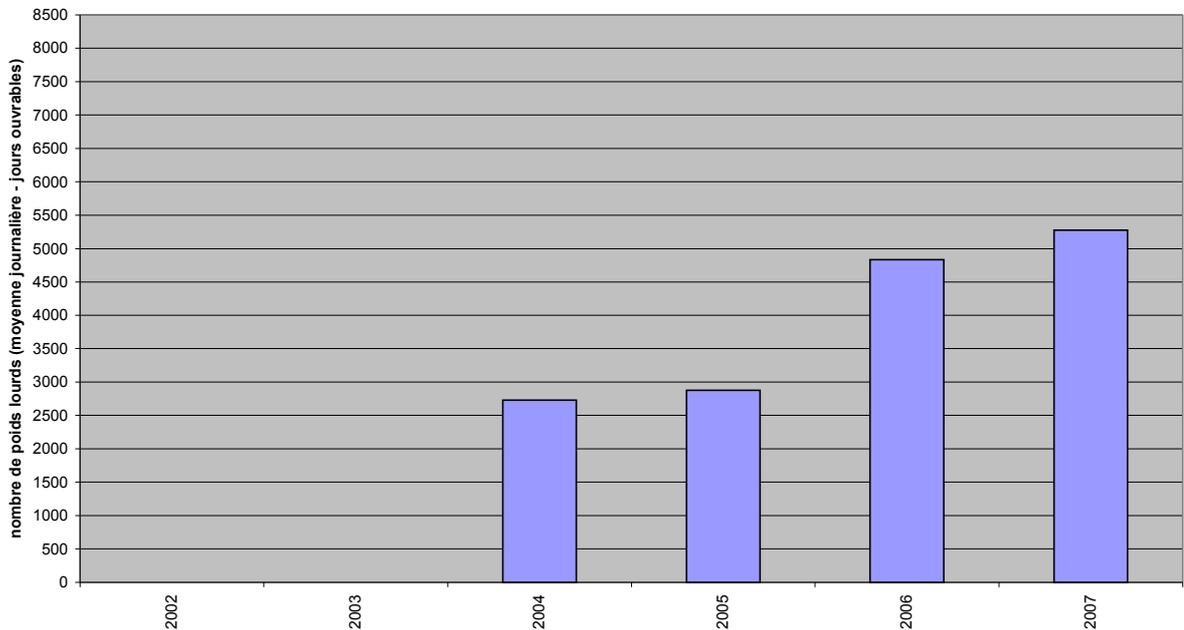
Le trafic de poids lourds sur l'autoroute A6 en direction de Luxembourg connaît cependant une forte augmentation depuis 2002. En effet, la moyenne quotidienne de camions empruntant cette autoroute est passée de 5500 à presque 6500. Cette moyenne est en même temps l'indicateur que les agglomérations longeant ledit tronçon d'autoroute sont les principalement concernées.

**Trafic poids lourds / Allemagne -> Luxembourg**  
 Poste de comptage no.1448 sur la A13 à Schengen (frontière)  
 (source des données : Administration des Ponts et Chaussées)



L'autoroute A13 en provenance de l'Allemagne est cependant moins fréquentée par des poids lourds que le reste du réseau autoroutier.

**Trafic poids lourds / France-Belgique -> Luxembourg**  
 Poste de comptage no. 1441 sur la A13 à Aessen  
 (source des données : Administration des Ponts et Chaussées)



Par analogie aux explications relatives à l'A6, l'autoroute A13 en provenance de la Belgique connaît également une forte augmentation du trafic de camions depuis 2004. La moyenne quotidienne a presque doublé pendant la période de 2002 à 2007.

L'ensemble des graphiques illustrées ci-dessus reflète l'envergure des flux de poids lourds circulant au Grand-Duché de Luxembourg. Même si certains tronçons ne connaissent qu'une faible augmentation du trafic, il importe de souligner que le socle de poids lourds circulant sur ces tronçons est très élevé.

### 1.1.6. Contrôles

Le nombre d'avertissements taxés décernés par la Police Grand-Ducale montre que les infractions à la réglementation concernant le transit des poids lourds ont connu une augmentation constante entre les années 2002 et 2007. Le tableau ci-dessous reprend le nombre des infractions constatées :

	2002	2003	2004	2005	2006	2007*
avertissements taxés décernés en matière de transit	243	445	332	896	899	532

\* nombre d'avertissements taxés décernés jusqu'au 15 octobre 2007.

A noter toutefois que la forte augmentation des avertissements taxés depuis 2005 s'explique partiellement par une systématisation des contrôles par la Police Grand-Ducale liée en partie à la sensibilisation et à la prise de conscience en ce qui concerne le phénomène précité.

## 1.2. Analyse des répercussions de la circulation de transit

### 1.2.1. Origines

La situation géographique du Grand-Duché, ainsi que le réseau autoroutier développés au Sud du pays permettent de traverser aisément le territoire luxembourgeois pour rejoindre les pays limitrophes.

S'y ajoute que les prix intéressants des boissons alcooliques, des cigarettes et surtout des carburants incitent nombre de conducteurs de véhicules, notamment de poids lourds, à faire un détour sur les autoroutes luxembourgeoises. Il est indéniable que ce genre de « tourisme » a des effets bénéfiques sur l'évolution économique du pays, mais qu'en matière de la circulation et du trafic ce phénomène est source de problèmes.

En effet, la plupart des entreprises de transports ont conclu des contrats exclusifs avec des compagnies pétrolières. Les camionneurs disposent, par conséquent, de cartes à essence de leurs partenaires ce qui implique qu'ils sont contraints de rejoindre les aires de services déterminées.

Le risque de ces contrats devient apparent, lorsque des accès aux aires de service qui se trouvent sur les autoroutes sont bouchés par une file de poids lourds en attente ou lorsque les camionneurs rejoignent d'autres aires de service qui ne se trouvent pas le long de l'itinéraire de transit obligatoire.

### *1.2.2. Répercussions au niveau des autoroutes*

La pratique a démontré que les aires de service aménagées le long du réseau autoroutier ne disposent pas d'une capacité suffisante pour accueillir le nombre important de poids lourds, ce qui entraîne une surcharge plus au moins fréquente lors des heures de pointe.

La surcharge des aires se résume au fait qu'elles ne disposent pas d'aires de rétention à l'approche immédiate des pompes.

Les camionneurs qui veulent accéder à l'aire surchargée se voient ainsi contraints de stationner leurs véhicules sur les voies de décélération en amont de l'accès.

Cette situation devient particulièrement dangereuse lorsque les camionneurs empruntent la bande d'arrêt d'urgence comme bande de stationnement et lorsque l'accès des voitures particulières aux aires n'est plus garanti.

Les accidents survenus au cours des dernières années ont démontré que la situation décrite ci-avant est à l'origine de plusieurs accidents graves, voire mortels.

En outre, la situation des aires de service surchargées engendre encore un autre problème : les camionneurs qui sont obligés à rejoindre d'autres aires de service risquent de ne plus pouvoir respecter les heures de conduite et de repos. Il va sans dire que dans ce cas de figure, la fatigue des camionneurs risque d'entraver davantage la sécurité routière.

Finalement, les échangeurs autoroutiers comportent d'autres dangers qui sont générés par des conducteurs de poids lourds qui quittent l'autoroute pour rejoindre une aire de service se trouvant sur la même autoroute, mais en direction opposée.

Ces manœuvres sont pour la plupart effectuées sur un espace trop étroit. Etant donné le gabarit des camions, le risque qu'un de ces engins lourds endommage les glissières ou, au pire, se renverse augmente considérablement. Il va sans dire que pareil accident a des répercussions sur la fluidité du trafic empruntant le chemin repris ou la route nationale donnant sur l'échangeur, mais aussi sur le trafic autoroutier voulant quitter l'autoroute via ce même échangeur.

### *1.2.3. Répercussions sur les routes situées en dehors des agglomérations*

Les routes situées en dehors des agglomérations, pour la plupart des chemins repris ou des routes nationales, sont destinées à drainer le trafic routier d'une région vers une autre. La configuration de ces routes permet une circulation à caractère dense, mais leur capacité est rapidement dépassée dans le cas d'une fréquentation accrue par des engins lourds. Les répercussions en sont une dégradation progressive du réseau routier, ce qui entraîne non seulement des frais d'entretien considérables pour le propriétaire, mais aussi des dangers supplémentaires pour ceux qui empruntent les tronçons de route en question.

Les stations de service qui sont aménagées le long de ces routes ne disposent pas des infrastructures nécessaires pour accueillir un nombre important de poids lourds. Bien que leur capacité en carburant soit largement suffisante pour ravitailler la clientèle, les alentours immédiats ne sont guère munis d'aires de parking ou d'infrastructures sanitaires.

Une conséquence logique est que la salubrité de ces alentours en souffre considérablement.

#### *1.2.4. Répercussions sur les routes situées à l'intérieur des agglomérations*

Les répercussions au niveau communal semblent être d'autant plus sévères, alors que l'implantation de nouvelles stations sur le territoire communal entraîne une augmentation de la densité du trafic sur le réseau routier en question.

Comme l'essentiel du réseau communal constitue des traversées d'agglomération, toute augmentation du trafic et en particulier celle du trafic lourd risque de mettre en danger les autres usagers de la route et d'entraver la qualité de vie des riverains. Bien que le Code de la Route définisse l'agglomération comme '*...espace de fonds bâtis comprenant au moins dix maisons d'habitation rapprochées et disposant chacune d'au moins un accès individuel à la voie publique...*' l'agglomération est à considérer comme aire d'habitation et de récréation.

Une agglomération est caractérisée, d'une part, par une densité démographique plus ou moins importante et, d'autre part, par des mouvements entre les quartiers résidentiels et les centres commerciaux, sportifs ou autres qui sont souvent effectués à pied ou à bicyclette. Ces mouvements, pouvant être qualifiés comme '*mobilité douce*', sont fortement entravés lorsque le trafic lourd emprunte les mêmes itinéraires.

L'augmentation du trafic lourd à l'intérieur des agglomérations va par ailleurs à l'encontre des préceptes du Programme directeur de l'aménagement du territoire, adopté par le Gouvernement le 27 mars 2003, dans la mesure où il est question notamment de réduire et d'apaiser la circulation à l'intérieur des agglomérations, ou encore, de promouvoir la '*mobilité douce*'.

Les autorités communales peuvent cependant diriger dans une certaine mesure l'évolution de leurs communes en faisant usage de leur pouvoir réglementaire notamment en matière de circulation routière, mais surtout en matière d'aménagement communal et de développement urbain.

La loi du 19 juin 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain permet aux autorités communales d'organiser leur territoire moyennant un '*plan d'aménagement général*' (PAG). Grâce aux PAG, les autorités communales peuvent procéder à une catégorisation des stations de service en fonction de leur débit ou encore en fonction de leur capacité de stockage. Les communes peuvent assigner à chaque catégorie de stations de service ainsi définie des parties déterminées de leur territoire. Les communes peuvent aussi limiter le nombre de stations de service à l'instar de la Commune de Remerschen.

Toutefois, les autorités communales sont non seulement confrontées aux nuisances liées aux stations de service, mais elles bénéficient d'un autre côté aussi des retombées financières engendrées au profit de la caisse communale, surtout lorsque les services y offerts sont complétés par un supermarché. Cette situation peut être source de dilemme dans le cas où les nuisances liées à l'exploitation d'une station de service sont supportées

par la population d'une commune limitrophe de celle qui bénéficie des retombées financières.

### *1.2.5. Cas particuliers*

#### *1.2.5.1. Définition du transit*

Une particularité de la réglementation sur le transit est qu'elle définit le transit comme le passage d'un pays voisin du Grand-Duché vers un autre pays voisin en traversant le Grand-Duché, (p. ex. : un conducteur de poids lourd en provenance de la Belgique qui traverse le Grand-Duché pour rejoindre la France). N'est cependant pas compris dans cette définition le flux de poids lourds qui, en provenance de la Belgique, traverse le territoire luxembourgeois pour rejoindre ensuite la Belgique. Il en est de même pour le flux de poids lourds qui, en provenance de la France, traverse le Grand-Duché pour rejoindre ensuite la France.

L'Allemagne est un cas particulier dans le sens où le règlement fait une distinction entre les différents 'Länder'. Ainsi, le passage de la Sarre vers la Sarre en passant par le Grand-Duché ne tombe pas sous le régime de la réglementation précitée, tandis qu'elle définit l'itinéraire obligatoire des conducteurs de poids lourds qui en provenance de la Sarre passent par le Grand-Duché en direction de la Rhénanie-Palatinat. Ces dispositions ont été introduites afin de réduire le trafic de poids lourds sur la N10, route nationale longeant la frontière avec l'Allemagne.

A noter aussi que nombre d'entreprises de transports se trouvent à proximité de la frontière luxembourgeoise et profitent donc de la réglementation pour s'approvisionner en carburant au Grand-Duché, ceci pour des raisons économiques évidentes. Il va de soi que le trafic généré par ces mouvements d'approvisionnement, tout à fait autorisés par la réglementation, est également à l'origine de nuisances similaires à celles qui sont décrites dans les chapitres ci-dessus. Les habitants des communes situées près des frontières de l'est, de l'ouest et du sud de notre pays sont particulièrement concernés par cette problématique.

#### *1.2.5.2. Route nationale (N6) à Steinfort*

La même réglementation exige d'un camionneur en transit, lorsqu'il entre au Grand-Duché par une route autre qu'une autoroute, de rejoindre le réseau autoroutier par le chemin le plus court. Or, nos pays voisins ne connaissent pas une telle réglementation de sorte que le camionneur venant de Bruxelles et se rendant à Metz peut quitter l'autoroute à Arlon sans commettre une infraction et entrer ensuite au Grand-Duché par une route nationale. Tel mouvement est effectivement dénoué de sens, à moins qu'il ne se trouve sur cette route un point d'intérêt justifiant le détour, comme par exemple une aire de service. Ensuite, le camionneur rejoint l'autoroute par le chemin le plus court comme prévue par la réglementation précitée. Tel est notamment le cas pour la N6, traversant la localité de Steinfort.

A défaut d'une réglementation similaire dans nos pays voisins et à défaut d'une coordination efficace entre les autorités compétentes de part et d'autre des frontières, la réglementation luxembourgeoise sur le transit est affaiblie et ne peut pas produire les effets souhaités.

## **2. Circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés**

### **2.1. Réglementation relative aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés**

La France et l'Allemagne disposent depuis de nombreuses années d'une limitation de circulation de poids lourds pendant les jours fériés et pendant les dimanches. Ces limitations de circuler ont également de fortes répercussions sur le réseau autoroutier luxembourgeois de sorte que les autorités luxembourgeoises sont contraintes à adapter la législation nationale aux circonstances.

Le règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés a été élaboré en fonction des dispositions en vigueur dans les pays voisins. Ainsi, le règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 précité, interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée (avec ou sans remorque) dépasse 7500kg, qui sont destinés au transport de choses et qui viennent soit

- en provenance de la Belgique ou de l'Allemagne et en direction de la France, soit
- en provenance de la Belgique ou de la France et en direction de l'Allemagne

de circuler sur les voies publiques du Grand-Duché les samedis et veilles des jours fériés à partir de 21.30 heures jusqu'à 21.45 les dimanches et jours fériés.

L'article 3 du règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 précité, énumère les jours qui sont considérés comme jours fériés, à savoir :

- Nouvel An (1<sup>er</sup> janvier),
- le lundi de Pâques,
- la Fête du Travail (1<sup>er</sup> mai),
- Ascension,
- le lundi de Pentecôte,
- Assomption (15 août),
- la Toussaint (1<sup>er</sup> novembre),
- Noël (25 décembre).

La liste est complétée par les jours fériés en France (8 mai, 14 juillet et 11 novembre) ainsi que par les jours fériés en Allemagne (Vendredi Saint, la Fête-Dieu, le 3 octobre et le 26 décembre).

Le règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 précité, prévoit aussi certaines exceptions permettant aux poids lourds de continuer leur route, dès lors que tout retard risque d'occasionner des dommages à leur cargaison ou dont la nature de leur mission impose une dérogation à la limitation de circuler pour les poids lourds.

## 2.2. Répercussions au niveau des autoroutes

Les répercussions du non-respect de la réglementation précitée, sont similaires à celles constatées dans le cadre du transit des poids lourds. Il va sans dire que les répercussions se limitent essentiellement sur le réseau autoroutier et ceci particulièrement les jours qui sont des jours fériés uniquement en Allemagne ou en France.

Les répercussions se présentent surtout sous forme de longues files sur les bandes d'arrêt d'urgence et parfois même sur la voie de droite, de parkings surchargés sur les aires de service aménagées le long des autoroutes ou encore sous forme d'accidents de la circulation qui surviennent à l'arrière des files ainsi créées par les poids lourds.

Malgré le règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 précité, la situation ne semble guère s'améliorer sur le terrain. Le montant de l'avertissement taxé, prévu par le même règlement grand-ducal, est peu élevé et ne développe, par conséquent, pas les effets dissuasifs souhaités. Les contrôles effectués dans ce contexte par les forces de l'ordre démontrent que la réglementation actuelle est peu respectée par les conducteurs de poids lourds.

## 2.3. Contrôles

En 2007, la Police Grand-Ducale a effectué 306 contrôles concernant la limitation de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés. Du 1<sup>er</sup> janvier et jusqu'au 15 octobre 2007, 1305 poids lourds ont été verbalisés pour non-respect de la limitation précitée. A côté de ces contrôles qui sont effectués tous les weekends, plusieurs dispositifs d'envergure ont été mis sur pied :

### a. *campagne de sensibilisation* :

Une campagne de contrôles relatifs à l'*'interdiction de circulation des poids lourds les dimanches'* a été organisée durant quatre dimanches d'affilé, à savoir du 19 mars au 09 avril 2006. Cette campagne comprenait une phase préventive (le premier weekend), dont l'objectif a été d'informer les conducteurs de poids lourds, notamment par le biais de dépliants. Lors de la phase répressive, déclenchée suite à la phase préventive, un dispositif de contrôle a été mis en place à l'échangeur du Windhof (autoroute A6). Au total 60 policiers ont participé aux contrôles effectués durant les 3 weekends et 121 poids lourds ont été verbalisés.

b. *contrôles relatifs à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés:*

Le tableau ci-dessous indique le nombre total des avertissements taxés décernés entre 2002 et 2007 en matière d'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007*
avertissements taxés décernés en matière d'interdiction de circulation	314	270	53	284	1.871	1.305

\* jusqu'au 15 octobre 2007

La différence entre le nombre total d'avertissements taxés décerné en 2006 et 2007 par rapport aux années antérieures s'explique par le fait que depuis lors les conducteurs de poids lourds sont systématiquement verbalisés à l'occasion de contrôles d'envergure effectués les jours fériés. L'année 2006 reflète donc la réelle envergure de la problématique.

Le tableau ci-dessous, qui reprend les contrôles effectués à l'occasion de certains jours fériés au cours de 2007, témoigne que la situation est particulièrement grave les jours qui sont uniquement fériés en France ou en Allemagne.

	jour férié en	date	avertissements taxés décernés en matière d'interdiction de circulation
Nouvel An	D + F	01.01.2007	0
Vendredi-Saint	D	06.04.2007	103
Lundi de Pâques	D + F	09.04.2007	11
Fête du Travail	D + F	01.05.2007	60
Victoire 1945	F	08.05.2007	204
Ascension	D + F	17.05.2007	86
Lundi de Pentecôte	D + F	28.05.2007	29
Fête-Dieu	D	07.06.2007	176
Fête Nationale Française*	F	14.07.2007	92
Assomption	D + F	15.08.2007	60
Fête nationale allemande	D	03.10.2007	214
TOTAL des AT émis (uniquement les jours fériés)			1035

- \* en 2007 la date du 14 juillet est tombée sur un samedi
- D : Allemagne et F : France

## 2.4. Conclusions

Les dispositions du règlement grand-ducal du 19 mai 1997 précité requièrent que la Police Grand-Ducale procède à un triage des poids lourds qui empruntent le réseau autoroutier soit en direction de la France, soit en direction de l'Allemagne. Cette procédure est nécessaire surtout à l'occasion des jours fériés qui varient selon le pays concerné. Il va sans dire que ces contrôles sont très intensifs en personnel et ils ont par ailleurs des répercussions négatives sur la fluidité du trafic sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Lors de ces contrôles, la Police Grand-Ducale a dû constater que les conducteurs de camions ne sont pas suffisamment bien informés sur les jours fériés qui sont sujets à une limitation de circulation pour poids lourds. Les contrôles ont également démontré que les avertissements taxés décernés en cas d'infraction à la réglementation sous objet sont nettement moins sévères que ceux des pays voisins. Cette situation entraîne que la réglementation ne produit pas l'effet dissuasif voulu.

Les répercussions des limitations de circulation pourraient cependant être diminuées si les autorités belges procédaient à une réglementation identique à celle d'application en Allemagne, en France et au Grand-Duché.

### 3. Recommandations de la Commission de circulation de l'Etat

Après une analyse de la situation, la Commission propose d'établir les recommandations suivantes :

1. Dans l'hypothèse où une aire de service a atteint le maximum de sa capacité de sorte que la file d'attente des véhicules risque de se prolonger sur la bretelle d'accès, la Commission propose d'indiquer l'obligation pour les poids lourds de rester sur l'autoroute à l'aide de panneaux à signalisation variable. Les interdictions d'accès sont déclenchées et annulées respectivement par les gestionnaires du CITA ou de façon automatique suite à l'information du système informatique concernant la saturation de l'aire de service. La Commission tient à souligner que cette proposition requiert plusieurs démarches, à savoir :
  - étendre les compétences du CITA définies à l'article 156bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité,
  - munir le CITA des équipements nécessaires pour assurer les nouvelles attributions.

Sans préjudice des dispositions du Code de la Route, les panneaux de signalisation à message variable reprennent la configuration des signaux suivants :

- le signal C,3e complété par un panneau additionnel indique aux conducteurs de poids lourds qu'il leur est interdit d'emprunter à bretelle d'accès à l'aire de service. Le signal C,3e est par ailleurs utilisé dans le cadre de l'application du règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique :



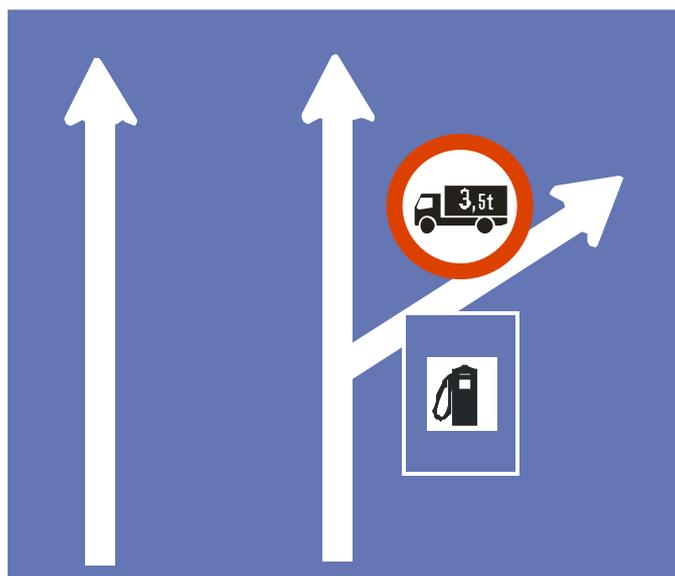
C,3e + panneau additionnel

- le signal D,1a complété par un panneau additionnel indique aux conducteurs de poids lourds la direction qu'ils sont obligés à suivre.



D,1a + panneau additionnel

- le signal du type G,2a complété par le signal C,3e est utilisé comme présignalisation :



G,2a adapté

2. A côté de l'interdiction d'accéder aux aires de service, la Commission propose de compléter le Code de la Route par une nouvelle disposition obligeant les conducteurs de tous les véhicules à disposer de suffisamment de carburant, afin d'éviter toute panne sèche sur le réseau autoroutier. La Commission est d'avis qu'un poids lourd, qui doit s'arrêter sur l'autoroute à cause d'une panne sèche, représente une source de dangers supplémentaire pour les autres usagers de la route. Afin de renforcer le caractère obligatoire de cette disposition, la Commission est d'avis qu'une panne sèche doit entraîner une sanction sévère.
3. Un projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal 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, qui a récemment été engagé dans la procédure législative, prévoit une augmentation de 145€ à 250€ des avertissements taxés décernés en matière de transit et en matière d'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés. La Commission propose d'augmenter davantage les montants desdits avertissements taxés, afin de renforcer leur caractère dissuasif. L'objectif doit être d'obtenir une proportionnalité entre les gains possibles et le montant de l'avertissement taxé.
4. La Commission recommande aux communes particulièrement touchées par les répercussions du transit d'interdire tout stationnement de poids lourds sur les parkings aménagés sur leur territoire.

La Commission propose de compléter leur règlement de la circulation par un nouvel article libellé comme suit :

« Article ... Places de parcage, véhicules automoteurs  $\leq 3,5t$

Les endroits énumérés au chapitre II et se référant à l'article ... sont considérés comme places de parcage. Auxdits endroits le parcage est réservé aux véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et soumis aux dispositions de l'article 168 du Code de la route.

Cette réglementation est indiquée par le signal E,23 'parcage' complété par un panneau additionnel portant le symbole du véhicule automoteur et l'inscription " $\leq 3,5t$ " ou par le signal E,23b, E,23c, E,23d ou E,23e 'parking-relais' complété par le même panneau additionnel.



ou



»

5. La Commission estime qu'il est nécessaire de sensibiliser les communes sur les possibilités qui leurs sont conférées par la loi du 19 juin 2004, précitée, notamment en vue de la refonte complète de leurs plans d'aménagement généraux (PAG) d'ici 2010. En effet, la Commission recommande aux autorités communales de tenir compte des particularités propres aux diverses parties de leur territoire en vue d'optimiser les conditions de vie et, par conséquent, aussi la sécurité routière.
6. La Commission constate que les camionneurs en provenance de la Belgique peuvent entrer sur le territoire luxembourgeois via la N6 sans enfreindre la réglementation concernant le transit des poids lourds. Afin de remédier à cette situation malencontreuse, la Commission propose de procéder à une concertation avec les autorités belges territorialement concernées.
7. La Commission souligne la nécessité d'élaborer un règlement grand-ducal concernant la réglementation de la circulation sur la grande voirie et les aires de service. Le règlement grand-ducal, qui est actuellement en voie de finalisation, a comme objectif de réglementer à la fois la circulation sur la grande voirie de l'Etat (autoroutes et voies réservées à la circulation automobile) et, en particulier, la circulation sur les aires de service situées le long du réseau autoroutier.
8. La capacité des aires de service en matière d'emplacement de stationnement peut être considérablement accrue par une meilleure gestion des emplacements réservés aux conducteurs de poids lourds. La Commission se prononce ainsi pour l'utilisation de systèmes intelligents de gestion du parking qui répartissent les emplacements en fonction de l'arrivée et du départ des camionneurs.

9. Afin d'optimiser les réglementations concernant la limitation de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés, qui sont actuellement en vigueur dans les différents pays, la Commission se prononce en faveur d'une harmonisation de la réglementation au niveau européen. Sachant toutefois que la proposition de directive du Conseil concernant un système transparent de règles harmonisées en matière de restrictions à la circulation applicables aux poids lourds effectuant des transports internationaux sur routes déterminées n'avait pas trouvé de majorité qualifiée au sein du Conseil et qu'une nouvelle initiative dans ce dossier semble peu probable dans un futur proche.

Luxembourg, le 12 décembre 2007  
Pour la Commission de circulation de l'Etat  
Roland KAYSER  
Secrétaire

#### 4. Annexes

<b>Règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique, modifié par ceux du 27 septembre 1996, 14 juin 2001 et du 17 novembre 2003</b>	<b>26</b>
<b>Règlement grand-ducal du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud (A13), modifié par ceux du 27 septembre 1996 et du 14 juin 2001</b>	<b>31</b>
<b>Règlement grand-ducal du 6 janvier 1997 interdisant la circulation des poids lourds sur certains chemins repris menant vers la N7 entre Luxembourg et Lorentzweiler</b>	<b>34</b>
<b>Règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés</b>	<b>37</b>
<b>Règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg</b>	<b>41</b>

**Règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique, modifié par ceux du 27 septembre 1996, 14 juin 2001 et du 17 novembre 2003**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Vu la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins repris;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre de la Force Publique et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1er.** Au sens du présent règlement, la circulation de transit représente tout mouvement de véhicule automoteur dont le poids total maximum autorisé, avec ou sans remorque, dépasse 3.500 kg et qui est destiné au transport de choses effectué dans les deux sens entre l'Allemagne et la Belgique, entre la France et la Belgique ou entre l'Allemagne et la France à travers le Grand-Duché de Luxembourg, ce mouvement étant caractérisé par le fait que le véhicule en question ne fait l'objet d'aucune rupture de charge sur le territoire du Grand-Duché.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules en transit qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par un itinéraire situé au Nord du poste-frontière de Steinfort-Rosenberg sur la route N6 ou du point-frontière de Echternach-Echternacherbrueck sur la N11.

Il s'applique cependant

- aux véhicules en transit en direction de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par la N5,

- aux véhicules en provenance de l'Allemagne, de la France ou de la Belgique qui se rendent au pôle européen de développement,
- aux véhicules qui traversent le Luxembourg en provenance de la Rhénanie-Palatinat et en direction de la Sarre et vice-versa.

**Art. 2.** Les véhicules en transit visés à l'article 1er sont obligés de suivre les itinéraires ci-après:

1. Les véhicules en provenance de la Belgique et en direction de la France doivent obligatoirement emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A6 et continuer par l'autoroute A3 jusqu'au point-frontière de Dudelange-Zoufftgen.

Toutefois, les véhicules en provenance de la Belgique et en direction de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par les voies publiques qui aboutissent à la route N31 ou qui la croisent, doivent continuer par les autoroutes A13 et A3 jusqu'au poste-frontière de Dudelange-Zoufftgen.

2. Les véhicules en provenance de la Belgique et en direction de l'Allemagne doivent obligatoirement emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A6, et continuer soit par l'autoroute A1 jusqu'au point-frontière de Wasserbillig, soit par les autoroutes A3 et A13 jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl.

Toutefois, les véhicules en provenance de la Belgique et en direction de l'Allemagne qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par une voie publique qui aboutit à la route N31 ou qui la croise, doivent rejoindre par le chemin le plus court la route N31 et continuer par l'autoroute A13 ainsi que soit par les autoroutes A4, A6 et A1 jusqu'au point-frontière de Wasserbillig, soit par l'autoroute A13 jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl.

3. Les véhicules en provenance de la France et en direction de la Belgique doivent emprunter l'autoroute A3 ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A3 ou A13, et continuer soit par les autoroutes A3 et A6, soit par les autoroutes A4 et A6 jusqu'au point-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich, soit par la route N31 jusqu'à la frontière belge.

Toutefois, les véhicules en provenance de la France et en direction de la Belgique qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par le chemin CR190 doivent rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A3 et continuer soit par l'autoroute A6 jusqu'au point-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich, soit par l'autoroute A13 et la route N31 jusqu'à la frontière belge.

Pour les véhicules en provenance de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché de

Luxembourg par le CR152B ou par le CR152B et le CR152 l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte la N10, le CR152C, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13.

Par ailleurs, les véhicules, qui en provenance de la France entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la route N5, doivent soit rejoindre l'autoroute A13 par l'itinéraire formé par les routes N5F et N31 et continuer par les autoroutes A4 et A6 jusqu'au point-frontière Kleinbettingen-Sterpenich, soit emprunter la route N5F jusqu'à la frontière belge.

4. Les véhicules en provenance de la France et en direction de l'Allemagne doivent emprunter l'autoroute A3 ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A13, et continuer soit par les autoroutes A3 et A1, ou par les autoroutes A4, A6 et A1 jusqu'au point-frontière de Wasserbillig, soit par l'autoroute A13 jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl. Toutefois, les véhicules en provenance de la France et en direction de l'Allemagne qui entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par le chemin CR190 doivent rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A3, et continuer soit par l'autoroute A13 jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl, soit par les autoroutes A3 et A1 jusqu'au point-frontière de Wasserbillig.
5. Les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la France doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A1 et continuer par l'autoroute A3 jusqu'au postefrontière de Dudelange-Zoufftgen.

Toutefois, les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par une voie publique située au sud du point-frontière de Wormeldange, doivent emprunter ou rejoindre l'autoroute A13, et continuer par l'autoroute A3 jusqu'au point-frontière de Dudelange-Zoufftgen selon les itinéraires suivants:

- a) pour les véhicules entrant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la N10 à Schengen l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte à partir du pont de la Moselle à Schengen la N10, le CR152C, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13;
- b) pour les véhicules entrant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la N2, l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte à partir du pont de la Moselle à Remich, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13.

Par ailleurs, les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de France qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par le poste-frontière d'Echternach-Echternacherbruck doivent rejoindre par le chemin le plus court la route N11 et continuer, à partir de l'échangeur Waldhof par l'autoroute A7 jusqu'à la jonction de Grunewald, ainsi que par les autoroutes A1 et A3 jusqu'au poste-frontière de Dudelange-Zoufftgen.

6. Les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la Belgique doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A1 et continuer par l'autoroute A6 jusqu'au postefrontière de Kleinbettingen-Sterpenich.

Toutefois, les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la Belgique qui entrent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par une voie publique située au sud du point-frontière de Wormeldange, doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A13, et continuer soit par les autoroutes A3 et A6 jusqu'au point-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich, soit par la route N31 jusqu'à la frontière belge selon les itinéraires suivants:

- a) pour les véhicules entrant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la N10 à Schengen l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte à partir du pont de la Moselle à Schengen la N10, le CR152C, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13;

- b) pour les véhicules entrant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par la N2, l'itinéraire prescrit pour rejoindre l'autoroute A13 emprunte à partir du pont de la Moselle à Remich, la N2, la N13 et la N16 jusqu'à l'échangeur Altwies de l'autoroute A13.

Par ailleurs, les véhicules en provenance de l'Allemagne et en direction de la Belgique qui entrent sur le territoire du Grand-Duché par le poste-frontière d'Echternach-Echternacherbruck doivent rejoindre par le chemin le plus court la route N11 et continuer, à partir de l'échangeur Waldhof par l'autoroute A7 jusqu'à la jonction de Grunewald, ainsi que par les autoroutes A1 et A6 jusqu'au poste-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich.

7. Les véhicules qui se rendent au Pôle européen de développement doivent rejoindre par le chemin le plus court les itinéraires précités et emprunter respectivement:
- à partir de l'autoroute A6, les autoroutes A4 et A13 ainsi que la route N31 et
  - à partir de la Croix de Bettembourg, l'autoroute A13 et la route N31.
8. Les véhicules en provenance de la Rhénanie-Palatinat et en direction de la Sarre doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A1 et continuer par les autoroutes A3 et A13 jusqu'à la frontière allemande.

Sans préjudice des dispositions du règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, les véhicules en provenance de la Sarre et en direction de la Rhénanie-Palatinat doivent emprunter ou rejoindre par le chemin le plus court l'autoroute A13 et continuer par les autoroutes A3 et A1 jusqu'à la frontière allemande.

9. Sans préjudice des dispositions de l'article 2 modifié du règlement du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud (A13) et de l'article 1er du règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, le chemin le plus court pour rejoindre un itinéraire obligatoire s'effectue par le réseau des routes nationales (N).

Par dérogation, il s'effectue

- en provenance de la route N10 par le chemin CR152C à Remich,
- par l'itinéraire direct formé par le CR165, la route N33, le CR165 entre l'intersection avec la route N31 à Kayl et l'échangeur de l'autoroute A13,
- en provenance du chemin CR190, par le chemin CR190A, le chemin CR184 entre son intersection avec le chemin CR190A et son intersection avec le chemin CR160, le chemin CR160 entre son intersection avec le chemin CR184 et son intersection avec le chemin CR161 ainsi que le chemin CR161 entre son intersection avec le chemin CR160 et son intersection avec la route N38,
- en provenance de la route N10 ou de la route N11A par le chemin CR366 à Echternach entre son intersection avec la route N11A et son intersection avec la route N11.

- Art. 3.** Les prescriptions qui précèdent sont indiquées par la signalisation routière suivante:
- 1) le signal C,3e comportant l'inscription du chiffre 3,5 t sur la silhouette du véhicule, complété par un panneau additionnel avec respectivement les inscriptions «Transit Belgique», «Transit France», «Transit Allemagne» et «Transit Allemagne/France»;
  - 2) un présignal comportant les inscriptions suivantes:
    - «transit»;
    - la reproduction de la silhouette du véhicule du signal C,3e avec l'inscription du chiffre 3,5 t;
    - la définition de la direction, respectivement «Belgique», «France», «Allemagne» et «Allemagne/France»;
    - la reproduction du signal E,15;
    - «sens obligatoire»;
    - une flèche en couleur noire, indiquant la direction à emprunter, ainsi que la distance jusqu'à l'intersection.

Ces signaux sont placés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées.

**Art. 4.** Les prescriptions de l'article 2 ne sont pas applicables aux véhicules qui effectuent un transport dont les poids et dimensions dépassent les maxima réglementaires si l'autorisation ministérielle prescrit un itinéraire qui n'est pas conforme aux dispositions en question.

**Art. 5.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 6.** Le règlement grand-ducal modifié du 28 juin 1982 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique est abrogé.

**Art. 7.** Notre Ministre des Transports et Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de la Force Publique et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur dès l'ouverture du tronçon du boulevard de contournement B1 de la Ville de Luxembourg entre la Croix de Gasperich et le lieu-dit Irrgarten.

Château de Berg, le 5 mai 1994  
JEAN

Le Ministre des Transports,  
Ministre des Travaux Publics,  
Robert GOEBBELS

Le Ministre de la Force Publique,  
Jacques F. POOS

Le Ministre de la Justice,  
Marc FISCHBACH

## **Règlement grand-ducal du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud (A13), modifié par ceux du 27 septembre 1996 et du 14 juin 2001**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre de la Force Publique et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1er.** L'accès des voies publiques suivantes est interdit dans le sens indiqué ou les deux sens aux conducteurs des véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg:

- 1) la N5 dans la traversée de Pétange, de l'intersection avec les chemins vicinaux dénommés «rue des Ateliers» et «rue Jules Hemmer» jusqu'à l'intersection avec la N5B, de l'intersection avec la N5D jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal dénommé «rue Pierre Grégoire» ainsi que, dans la traversée de Rodange, de l'intersection avec la N5F jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal dénommé «chemin de Brouck»;
- 2) la N5E, de l'intersection avec la N31 jusqu'à l'intersection avec la N5;
- 3) la N31, du rond-point «Raemerich» à Esch-sur-Alzette jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal dénommé «rue Jean Anen» à Belvaux, dans les deux sens;
- 4) le CR110,
  - a) de l'intersection avec la N5 à Bascharage jusqu'à l'intersection avec la N32 vers l'échangeur «Woeller» de la A13, dans les deux sens;
  - b) de l'intersection avec le CR178 au lieu-dit «Aessen» jusqu'au carrefour giratoire avec la N37 au lieu-dit «Neiwiss» à proximité du passage supérieur de la A4, dans les deux sens;
- 5) le CR164, du giratoire «Bicheler» à la hauteur de l'échangeur de Foetz de la A4 jusqu'à l'intersection avec le CR172 à Mondercange, dans les deux sens;

- 6) le CR168, du giratoire «Viaduc» à Esch-sur-Alzette jusqu'au giratoire à l'intérieur de Belvaux, dans les deux sens;
- 7) le CR172, de l'intersection avec le CR110 à Ehlerange jusqu'à l'intersection avec le CR106 à Mondercange, dans les deux sens;
- 8) le CR174,
  - a) de l'intersection avec la N31 à proximité du poste de distribution S.O.T.E.L. à Esch-sur-Alzette jusqu'à l'intersection avec la N32, dans les deux sens;
  - b) du carrefour giratoire avec le «Petit Contournement» à Differdange jusqu'à un point situé au Nord de l'accès de l'établissement EFCO, dans les deux sens;
  - c) du chemin vicinal menant vers le lieu-dit «Bache-Jang» jusqu'au point de repère pr 1.900, dans les deux sens;
- 9) le CR175, de l'échangeur «de Sanem» de la A13 jusqu'à l'intersection avec le CR110 à Sanem, dans les deux sens;
- 10) le CR176 de l'intersection avec le CR174 jusqu'à l'intersection au lieu-dit «um Reierwee» avec le chemin vicinal, dans les deux sens;
- 11) le CR178,
  - a) à partir de l'intersection avec la N31 à Belvaux, jusqu'à et y compris l'intersection avec le chemin vicinal dénommé «rue Welu-Scherer» dans les deux sens;
  - b) du carrefour giratoire avec la N31 à Belvaux jusqu'à l'intersection avec le CR110 au lieu-dit «Aessen», dans les deux sens;
- 12) les chemins vicinaux
  - a) situé entre les lieux-dits «Pëllestack» et «Rädenschleed», de l'intersection avec le CR176 jusqu'à l'intersection avec le CR174, dans les deux sens;
  - b) passant par le lieu-dit «op der Wollefskaul», de l'intersection avec le CR176 jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal cité sous a), dans les deux sens;
  - c) menant de l'intersection avec le CR176 jusqu'à l'intersection avec le chemin vicinal constituant le prolongement de la rue de l'Hôpital à Differdange au lieu-dit «Kléngelbur», dans les deux sens;
  - d) menant du CR174 au lieu-dit «Bache-Jang», dans les deux sens;
  - e) dénommé «rue Woiver» à Differdange, de l'intersection avec le CR174 jusqu'au chemin vicinal dénommé «rocade de Differdange», dans les deux sens;
  - f) dénommé «rue de Luxembourg» à Pétange, de son intersection avec la N5 jusqu'à son intersection avec le chemin vicinal dénommé «rue du Moulin».

La même interdiction vaut pour les chemins vicinaux autres que ceux mentionnés au chiffre 12) du premier alinéa qui sont adjacents aux voies publiques étatiques interdites en vertu du premier alinéa, pour autant que ces chemins vicinaux soient seulement accessibles par lesdites voies publiques.

**Art. 2.** Les interdictions de l'article 1er ne sont pas applicables aux riverains et à leurs fournisseurs. Par ailleurs, l'interdiction d'accès prévue au chiffre 8), lettre b) du premier alinéa de l'article 1er ne s'applique pas aux véhicules à destination ou en provenance du site enclavé de l'établissement EFCO.

Il en est de même pour les conducteurs de véhicules qui effectuent un transport dont les poids et dimensions dépassent les maxima réglementaires, si l'autorisation ministérielle prescrit un itinéraire qui n'est pas conforme aux dispositions en question.

Les interdictions ne sont pas non plus applicables, lorsque la circulation sur l'autoroute A13 est entravée, et que l'Administration des Ponts et Chaussées aura masqué les signaux dont question au premier alinéa de l'article 3.

**Art. 3.** L'interdiction en question est indiquée par le signal C,3e portant sur la silhouette du véhicule le chiffre «3,5 t» et complété par un panneau additionnel avec l'inscription «excepté riverains et fournisseurs». Le panneau additionnel complétant ledit signal posé pour indiquer l'interdiction d'accès prévue au chiffre 8), lettre b) du premier alinéa de l'article 1er porte l'inscription «excepté riverains et fournisseurs» (règlement grand-ducal du 14 juin 2001).

Les signaux sont posés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées sur la voirie de l'Etat et par les Communes territorialement compétentes sur la voirie vicinale.

L'Administration des Ponts et Chaussées assurera par ailleurs la mise en place d'une signalisation directionnelle destinée à montrer aux conducteurs des véhicules concernés par les interdictions de l'article 1er le chemin le plus court vers l'autoroute A13.

**Art. 4.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques, tel que cet article a été amendé par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines.

**Art. 5.** Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Force Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 1er août 1995.

Château de Berg, le 13 juillet 1995  
JEAN

La Ministre des Transports,  
Mady DELVAUX-STEHRÉS

Le Ministre des Travaux Publics,  
Robert GOEBBELS

Le Ministre de la Justice,  
Marc FISCHBACH

Le Ministre de la Force Publique,  
Alex BODRY

## **Règlement grand-ducal du 6 janvier 1997 interdisant la circulation des poids lourds sur certains chemins repris menant vers la N7 entre Luxembourg et Lorentzweiler**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre de la Force Publique et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1er.** 1. L'accès des voies publiques suivantes est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs qui sont destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, à l'exception des véhicules affectés au service du combat de gel, dans les sens indiqués ci-après:

- a) le CR125 à partir de son intersection avec le CR126 en direction de son intersection avec la N7;
- b) l'itinéraire formé par les tronçons du CR126, du CR125 et du CR124 à partir de l'intersection du CR126 avec le CR119 jusqu'à l'intersection du CR125 avec le CR124 à l'intérieur de Asselscheuer;
- c) le CR124 à partir de son intersection avec le CR125 jusqu'à son intersection avec la N7 à l'intérieur de Heisdorf.
- d) le CR124 à partir de son intersection avec le CR125 à l'intérieur de Asselscheuer jusqu'à son intersection avec le CR119.

Ces interdictions s'appliquent jusqu'au pied de la descente des tronçons visés au présent paragraphe.

2. L'accès des voies publiques suivantes est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs qui sont destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, à l'exception des riverains et des fournisseurs, dans les sens indiqués ci-après:

- a) le CR122 à partir de son intersection avec le CR125 à l'intérieur de Blaschette jusqu'à son intersection avec la N7 à l'intérieur de Lorentzweiler;
- b) le CR124 à partir de son intersection avec la N7 jusqu'à son intersection avec le CR125;
- c) le CR125 à partir de son intersection avec la N7 jusqu'à son intersection avec le CR126;
- d) l'itinéraire formé par les tronçons du CR125 et du CR126 à partir de l'intersection du CR125 avec le CR122 à l'intérieur de Blaschette jusqu'à l'intersection du CR126 avec le CR119 au lieu-dit Stafelter;
- e) le chemin vicinal «Ancienne route d'Echternach» à l'intérieur de Dommeldange, à partir de son intersection avec la N11 jusqu'à son intersection avec le CR233;
- f) le CR233 à partir de son intersection avec le chemin vicinal «Ancienne route d'Echternach» à l'intérieur de Dommeldange, jusqu'à son intersection avec la N7 à l'intérieur de Walferdange;
- g) le CR233 à partir de son intersection avec la N7 à l'intérieur de Walferdange jusqu'à son intersection avec le chemin vicinal «Ancienne route d'Echternach» à l'intérieur de Dommeldange.

La même interdiction vaut pour les chemins vicinaux adjacents aux voies publiques interdites en vertu du présent paragraphe, pour autant que ces chemins vicinaux sont seulement accessibles par lesdites voies publiques.

3. L'accès de l'itinéraire formé par les tronçons du CR215 et du CR181 à partir de l'intersection du CR215 avec la N12 à l'intérieur de Bridel jusqu'à l'intersection du CR181 avec la N7 à l'intérieur de Bérelange est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs qui effectuent des transports de marchandises dangereuses soumis à la signalisation de danger prévue par le règlement grand-ducal modifié du 10 avril 1986 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

**Art. 2.** Les interdictions de l'article 1er ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules qui effectuent un transport dont les poids et dimensions dépassent les maxima réglementaires, si l'autorisation ministérielle prescrit un itinéraire qui n'est pas conforme aux dispositions en question.

Ces interdictions ne sont pas non plus applicables, lorsque la circulation sur des axes parallèles aux voies publiques interdites est temporairement entravée, et que l'Administration des Ponts et Chaussées aura masqué les signaux dont question à l'article 3.

**Art. 3.** L'interdiction du paragraphe 1. de l'article 1er est indiquée par le signal C,3e portant sur la silhouette du véhicule le chiffre «3,5t», complété par un panneau additionnel avec l'inscription «excepté combat de gel».

L'interdiction du paragraphe 2. de l'article 1er est indiquée par le même signal, complété par un panneau additionnel avec l'inscription «excepté riverains et fournisseurs» ainsi que, sur les axes repris sous a), b) et c) du paragraphe 2. de l'article 1er, par le signal E,13a, complété par un panneau additionnel comportant le symbole du signal C,3e avec le chiffre «3,5t» sur la silhouette du véhicule et placé au pied de la montée.

L'interdiction du paragraphe 3. de l'article 1er est indiquée par le signal C,3n.

Les signaux sont posés et conservés par l'Administration des Ponts et Chaussées sur la voirie de l'Etat et par les Communes territorialement compétentes sur la voirie vicinale.

L'Administration des Ponts et Chaussées assure par ailleurs la mise en place d'une signalisation directionnelle destinée à montrer aux conducteurs des véhicules concernés par les interdictions de l'article 1er le chemin le plus court pour contourner les tronçons interdits, conformément à l'article 1er.

**Art. 4.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques, tel que cet article a été amendé par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines.

**Art. 5.** Sont abrogés:

- le règlement grand-ducal du 31 août 1989 sur la réglementation et la signalisation routières sur les chemins repris 124 et 125 sur le territoire de la commune de Walferdange;
- le règlement grand-ducal du 2 décembre 1993 concernant la réglementation et la signalisation routières sur le CR124, points kilométriques 0,840 - 3,510 à Heisdorf et le CR124, points kilométriques 0,000 - 2,549 à Helmsange.

**Art. 6.** Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Force Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 15 janvier 1997.

Château de Berg, le 6 janvier 1997  
JEAN

La Ministre des Transports,  
Mady DELVAUX-STEHRÉS

Le Ministre des Travaux Publics,  
Robert GOEBBELS

Le Ministre de la Justice,  
Marc FISCHBACH

Le Ministre de la Force Publique,  
Alex BODRY

## **Règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce du 18 juin 1997 et celui de la Chambre des Métiers du 24 juin 1997;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de la Justice et de notre Ministre de la Force Publique et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1er.** Il est interdit aux conducteurs des véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg et qui sont destinés au transport de choses en provenance de la Belgique ou de l'Allemagne et en direction de la France de circuler sur les voies publiques du Grand-Duché de Luxembourg les samedis et veilles des jours fériés énumérés à l'article 3 à partir de 21.30 heures jusqu'à 21.45 heures les dimanches et jours fériés précités.

La même interdiction est d'application pour les véhicules mentionnés au premier alinéa en provenance de la Belgique ou de la France et en direction de l'Allemagne les samedis et veilles des jours fériés énumérés à l'article 3 de 23.30 heures jusqu'à 21.45 heures les dimanches et jours fériés précités.

**Art. 2.** L'interdiction de l'article 1er n'est pas applicable:

- aux véhicules transportant des animaux vivants, des denrées périssables d'origine animale, quelque soit leur état (frais, congelé, surgelé ou stabilisé par salaison, fumage, séchage ou stérilisation), des denrées périssables d'origine végétale (fruits et légumes) uniquement à l'état frais ou brut, des fleurs coupées ou des plantes et fleurs en pots;
- aux véhicules effectuant un trajet à vide en relation avec les transports visés au premier tiret ci-avant, à condition que les véhicules circulent en direction de l'Allemagne;

- aux véhicules assurant, pendant la durée des récoltes, la collecte et le transport des produits agricoles du lieu de récolte au lieu de stockage, de conditionnement, de traitement ou de transformation de ces produits;
- aux véhicules en charge indispensable à l'installation de manifestations économiques, sportives, culturelles, éducatives ou politiques régulièrement autorisées;
- aux véhicules transportant exclusivement la presse;
- aux véhicules effectuant des déménagements de bureau ou d'usine;
- aux véhicules de commerçants utilisés pour la vente des produits de ceux-ci dans les foires ou marchés;
- aux véhicules effectuant un transport combiné rail-route entre le lieu de chargement et la gare de transbordement ou la gare de transbordement et le lieu de destination de la marchandise transportée à condition que la distance parcourue n'excède pas 200 km et que le transport ait lieu en direction de l'Allemagne;
- aux véhicules utilisés pour le service urgent de la police grand-ducale, de l'armée, des douanes, de la protection civile et des sapeurs-pompiers ainsi qu'aux véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés;
- aux véhicules circulant sous le couvert d'une autorisation exceptionnelle du ministre des Transports augmentant la masse maximale réglementaire prévue à l'article 1er pour des transports destinés notamment à permettre le fonctionnement d'usines à feu continu, à éviter une rupture d'approvisionnement intolérable ou à contribuer à l'exécution de services publics répondant à des besoins collectifs immédiats.

L'autorisation ministérielle prévue au dernier tiret doit pouvoir être exhibée sur toute réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière.

**Art. 3.** Par jour férié au sens de l'article 1er on entend:

- le Jour du Nouvel An (1er janvier);
- le lundi de Pâques;
- la Fête du Travail (1er mai);
- l'Ascension;
- le lundi de Pentecôte;
- l'Assomption (15 août);
- la Toussaint (1er novembre);
- Noël (25 décembre).

Pour les transports en direction de la France s'y ajoutent les 8 mai, 14 juillet et 11 novembre.

Pour les transports en direction de l'Allemagne s'y ajoutent le Vendredi Saint, la Fête-Dieu, le 3 octobre et la St. Etienne (26 décembre).

**Art. 4.** Le stationnement et le parage des véhicules visés à l'interdiction de l'article 1er sont interdits sur la voie publique.

Pendant le temps de l'application de l'interdiction de circuler dudit article 1er il en est de même pour les véhicules dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg, qui sont immatriculés ou subissent une rupture de charge au Luxembourg et qui sont destinés au transport de choses en direction de la France ou de l'Allemagne.

**Art. 5.** Les membres de la police grand-ducale sont en droit d'enjoindre aux conducteurs des véhicules trouvés en infraction aux interdictions des articles 1er et 4 de regagner respectivement le pays de leur provenance ou le lieu d'établissement ou de chargement/déchargement au Luxembourg.

**Art. 6.** Les infractions au présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 7.** Le catalogue des avertissements taxés annexé au règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière est complété par une nouvelle lettre D. «règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds pendant les dimanches et jours fériés» libellée comme suit:

**D. Règlement grand-ducal du 19 juillet 1997  
relatif aux limitations de la circulation des poids lourds  
pendant les dimanches et jours fériés**

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
0001-01	inobservation par le conducteur d'un véhicule automoteur dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg et qui est destiné au transport de choses en provenance de la Belgique, de la France ou de l'Allemagne et en direction de la France ou de l'Allemagne de l'interdiction de circuler entre respectivement 21.30hrs et 23.30hrs les samedis et veilles des jours fériés prévus jusqu'à 21.45hrs les dimanches et jours fériés			74	
002-01	défaut d'autorisation ministérielle exceptionnelle pour déroger à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés			74	
002-02	défaut de pouvoir exhiber sur réquisition l'autorisation ministérielle exceptionnelle pour déroger à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés	24			
004-01	Inobservation de l'interdiction de stationner ou de parquer sur la voie publique pendant la durée de l'interdiction de circuler sur les dimanches et jours fériés			74	

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
005-01	défaut de suivre l'injonction de regagner, selon le cas, le pays de provenance ou le lieu de chargement ou d'établissement d'un véhicule en infraction aux interdictions de circuler ou de stationner/parquer prévues par le règlement grand-ducal du 19 juillet 1997				145

**Art. 8.** Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre de la Force Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Paris, le 19 juillet 1997  
JEAN

Le Ministre des Travaux Publics,  
Robert GOEBBELS

La Ministre des Transports,  
Mady DELVAUX-STEHRÉS

Le Ministre de la Justice,  
Marc FISCHBACH

Le Ministre de la Force Publique,  
Alex BODRY

## **Règlement grand-ducal du 17 novembre 2003 interdisant la circulation des poids lourds sur certaines voies publiques dans le coin des trois frontières entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg**

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

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

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

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Travaux Publics, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Justice après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1er.** L'accès aux voies publiques énumérées ci-après est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs:

- le CR150, entre son intersection avec le CR152 à Burmerange et son intersection avec le CR152 à Remerschen;
- le CR152, entre son intersection avec le CR150 à Burmerange et son intersection avec le CR152B à Schengen;
- la N16, entre son intersection avec la N16A à Mondorf-les-Bains et l'échangeur Mondorf reliant l'autoroute A13 avec la route N16.

Cette réglementation est indiquée par le signal C,3e «accès interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses» portant l'inscription «3,5 t» et complété par un panneau additionnel conforme au modèle 11 «excepté riverains et fournisseurs» de l'article 107 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 2.** L'accès aux voies publiques énumérées ci-après est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs, dans le sens indiqué ci-après:

- l'échangeur de Schengen de la A13, bretelle d'accès en direction de la Croix de Bettembourg, entre la N10 et la A13;
- le CR151, à partir de l'intersection avec la route N16 au lieu-dit «Kapebësch» jusqu'à l'intersection avec le CR152 à Bech-Kleinmacher;
- le CR162, à partir de l'intersection avec le CR150A à Elvange jusqu'à l'intersection avec le CR152 à Wintrange.

Cette réglementation est indiquée par le signal C,3e «accès interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses» portant l'inscription «3,5 t» sur la silhouette du véhicule et par le signal E,13a «voie à sens unique» complété par le panneau additionnel conforme au modèle 5 de l'article 107 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité portant le symbole du véhicule automoteur destiné au transport de choses avec l'inscription «3,5 t». Les signaux sont complétés par le panneau additionnel conforme au modèle 11 «excepté riverains et fournisseurs» de l'article 107 précité.

**Art. 3.** Les infractions aux dispositions des articles 1er et 2 du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 4.** Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le 17 novembre 2003  
HENRI

Le Ministre des Transports,  
Henri GRETHEN

La Ministre des Travaux Publics,  
Erna HENNICOT-SCHOEPGES

Le Ministre de l'Intérieur,  
Michel WOLTER

Le Ministre de la Justice,  
Luc FRIEDEN