

N° 5366

CHAMBRE DES DEPUTES

1^{ère} Session extraordinaire 2004**PROJET DE LOI**

modifiant

- a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

* * *

(Dépôt: le 16.7.2004)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (17.5.2004)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	5
4) Commentaire des articles	12

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant

- a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Palais de Luxembourg, le 17 mai 2004

Le Ministre des Transports,

Henri GRETHEN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. Ier. Le premier alinéa de l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4ter.**– Un règlement grand-ducal déterminera les modalités de la formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire, à laquelle seront soumis les conducteurs en période de stage, ainsi que les personnes qui ont fait l'objet d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2, ou auxquelles s'appliquent les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis. Les personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire sont tenues au secret professionnel s'agissant des informations qui peuvent leur être communiquées par le Ministre des Transports dans l'intérêt d'une adaptation individuelle de la formation.“

Art. II. Le premier tiret du premier alinéa de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„– inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée sur la voirie normale en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;“

Art. III. L'article 8 de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par une deuxième phrase nouvelle, libellée comme suit:

„Toutefois, le délai prévu par ledit article 565 est porté à trois ans.“

Art. IV. A l'article 9 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 501 à 10.000 euros.

Art. V. La loi du 14 février 1955 précitée est complétée par un article 9bis nouveau libellé comme suit:

„**Art. 9bis.**– Par dérogation à l'article 419 du code pénal l'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 501 à 25.000 euros.

S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures le coupable est puni, par dérogation à l'article 420 du code pénal, d'un emprisonnement de 8 jours à 3 ans et d'une amende de 501 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.“

Art. VI. Au deuxième alinéa du paragraphe 3. de l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 501 à 10.000 euros et le délai de la récidive est porté d'un an à trois ans.

Art. VII. 1. Au paragraphe 1er de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 501 à 10.000 euros.

2. Aux chiffres 3. et 6. du paragraphe 2 dudit article 12 modifié le délai d'un an est porté à trois ans.

Art. VIII. Le quatrième paragraphe de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„*Paragraphe 4*

1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé une des substances prévues par la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente des substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie ainsi que les métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au chiffre 1., cette personne devra se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale.
3. Si l'examen de la sueur ou de la salive dont question au chiffre 2. s'avère être concluant, la consommation d'une des substances prévues au chiffre 1. sera déterminée par une prise de sang et par une prise d'urine. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine la quantité de la prise de sang sera augmentée du double.
4. En cas d'impossibilité médicale constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes caractéristiques d'une consommation d'une des substances prévues au chiffre 1.
5. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical la consommation d'une des substances prévues au chiffre 1. pourra être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.
6. Toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et aura été impliquée dans un accident de la circulation qui aura causé des dommages corporels sera astreinte à subir les vérifications destinées à établir une consommation d'une des substances prévues au chiffre 1.
7. Pourra également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir une consommation d'une des substances prévues au chiffre 1. toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et sera impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.
8. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton, qui aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation.
9. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant la consommation d'une des substances prévue au chiffre 1. sera déterminée par une prise de sang et une prise d'urine.
10. La prise urinaire, la prise de sang et l'examen médical seront ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne pourra être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise urinaire doivent intervenir.
11. Les mêmes peines s'appliqueront à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui aura consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.
12. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, sera astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-duché de Luxembourg."

Art. IX. Le paragraphe 6 de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, aura refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise urinaire, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, sera punie des peines prévues au paragraphe 1er.
2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse urinaire, de la prise et de l'analyse du sang et de

l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux seront compris dans les frais de justice dont ils suivront le sort.“

Art. X. Le paragraphe 7 de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixera les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrêtera de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal déterminera les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur servant à déterminer la consommation d'une des substances prévues par la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente des substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie ainsi que les métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.
3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.“

Art. XI. 1. Le paragraphe 1 de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 13.**– 1. Le juge saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions, pourra prononcer une interdiction de conduire de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délits ou de crimes.

Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés aux alinéas 1er et 2 du paragraphe 2 de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue à l'alinéa 6 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.“

2. Le paragraphe 1ter. dudit article 13 est complété par un deuxième alinéa nouveau, libellé comme suit:

„Cette faculté n'est pas donnée lorsque l'interdiction de conduire est prononcée dans le cas d'une condamnation du chef d'un des délits prévus au paragraphe 1 ou au paragraphe 13.“

3. Ledit article 13 est complété par un nouveau paragraphe 2bis. libellé comme suit:

„2bis. Par dérogation aux articles 628 et suivants du code d'instruction criminelle il ne pourra pas être sursis à l'exécution du premier mois de toute interdiction de conduire égale ou supérieure à six mois.“

4. Le paragraphe 9. dudit article 13 est supprimé.

5. Au deuxième alinéa du paragraphe 13. dudit article 13 le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 501 à 10.000 euros.

6. Ledit article 13 est complété in fine par un nouveau paragraphe 14., libellé comme suit:

„14. De l'accord du procureur d'Etat les membres de la police grand-ducale peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire dans le cas où ils ont constaté à charge du titulaire de ce

permis un des délits mentionnés sous 1) à 8) du paragraphe 2 de l'article 2bis. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum.

Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que s'il est validé dans les huit jours sur requête du procureur d'Etat par ordonnance du juge d'instruction. Cette ordonnance produit ses effets immédiatement."

Art. XII. 1. Le cinquième alinéa de l'article 14 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„La mainlevée de la saisie de l'interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction, ainsi que du retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14. de l'article 13 peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

- 1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- 2° au juge de police, lorsque celui-ci est saisi par citation directe dans le cas de la contravention prévue au premier alinéa du paragraphe 14. de l'article 13;
- 3° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe ou si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 2°;
- 4° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 3° ou s'il a été formé un pourvoi en cassation."

2. Le septième alinéa dudit article 14 est remplacé par le texte suivant:

„Les ordonnances de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement et les jugements du juge de police et de la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement pourront être attaqués d'après les dispositions de droit commun prévues au code d'instruction criminelle."

Art. XIII. Au paragraphe 1er de l'article 28 de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 2.000 euros est remplacée par une amende de 501 à 10.000 euros.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Conformément à l'engagement pris dans le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999, le Gouvernement entend réserver en matière de politique des transports une attention particulière à la sécurité. Cet engagement a sa valeur notamment en relation avec la sécurité routière qui demande année par année avec une implacable régularité un lourd tribut en vies humaines et en blessés.

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière par lequel le Gouvernement entend améliorer le bilan des accidents de la route. Le projet de loi constitue en même temps un apport concret à la mise en œuvre du programme d'action européen pour la sécurité routière „réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée“ qui a été approuvé au Conseil des Ministres des Transports en date du 5 juin 2003 et auquel le Luxembourg a également apporté son soutien. Il représente enfin le complément naturel et la suite logique de la loi du 2 août 2002 qui a introduit le régime du permis à points dans la législation luxembourgeoise.

Le projet de loi prévoit de nouvelles initiatives sur deux plans différents: l'encadrement des conducteurs novices et la formation post-permis, d'une part, l'exécution du programme de renforcement des instruments légaux à la disposition des pouvoirs publics pour mieux réprimer les aspects les plus graves de la délinquance routière, d'autre part.

Dans cet ordre d'idées les modifications légales projetées peuvent être regroupées sous les trois aspects suivants:

- la refonte de la période de stage;
- l’adaptation des instruments légaux pour réprimer de façon ciblée les infractions routières particulièrement graves pour la sécurité routière;
- la mise en place d’un système de dépistage légal des conducteurs se trouvant sous l’emprise de drogues.

I) Quant à la refonte de la période de stage

Par règlement grand-ducal du 23 octobre 1972 modifiant l’arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques communément appelé Code de la Route, la période de stage fut introduite dans la législation routière, imposant aux conducteurs novices, pendant les deux premières années à partir de l’obtention du permis de conduire, des conditions de circulation particulières et notamment des limitations de la vitesse plus restrictives.

En 1978, le dispositif de la période de stage a été adapté. En 1995, il a été complété par l’introduction de l’obligation pour les conducteurs novices de suivre entre le 6ème et le 24ème mois à compter de l’obtention du permis de conduire un cours de formation complémentaire dans un centre de formation agréé, formation en vue de laquelle l’infrastructure et le concept d’exploitation du Centre de Formation pour Conducteurs avait été créé dans le cadre d’une initiative de partenariat public privé.

A présent, les permis de conduire des catégories A (motocycle) et B (voiture automobile à personnes) ne sont délivrés pour la première fois qu’à titre d’essai pour un terme de deux ans, appelé période de stage. Pendant cette période, les nouveaux conducteurs sont obligés d’arborer la lettre „L“ dans la vitre arrière du véhicule qu’ils conduisent et de respecter les limitations de vitesse de respectivement 75 km/h sur les routes en rase campagne et de 90 km/h sur les autoroutes. En outre, ils doivent présenter un carnet de stage duquel des feuillets sont retirés par la police en cas d’infraction à la législation routière. La validité du permis de conduire n’est prorogée pour la durée légale qu’à condition pour le titulaire d’avoir participé au cours de formation complémentaire dont question ci-avant.

Compte tenu de l’évolution dans les domaines de l’infrastructure routière, des conditions de circulation et des progrès techniques réalisés dans le secteur automobile ainsi qu’au vu des efforts consentis sur le plan de l’éducation et de la formation des futurs conducteurs, le moment est venu pour repenser la période de stage sous sa forme actuelle et pour envisager une refonte du système en place.

Les changements proposés se fondent, d’une part, sur les conclusions et recommandations de l’étude „DAN“ (Description and Analysis of post licensing measures for novice drivers) de l’Union européenne et, d’autre part, sur les expériences acquises sur le plan national depuis l’introduction d’une formation complémentaire obligatoire dans le Centre de Formation de Colmar-Berg.

Une des recommandations de l’étude „DAN“ retient qu’„il n’est pas recommandé d’introduire par une loi des mesures restrictives spéciales pour les apprentis conducteurs telles qu’une limitation de la vitesse, une interdiction de conduire à des heures précises ou autres“.

Cette même étude pose la question de l’opportunité d’un réexamen du lien entre la participation à une formation complémentaire et la suppression subséquente des règles particulières applicables en période de stage. En effet, d’un point de vue psychologique et pédagogique, le signal ainsi donné au jeune conducteur risque d’avoir un effet contreproductif.

Sur le plan national, l’inadéquation des mesures restrictives applicables en période de stage se voit confirmée par les résultats d’une enquête menée à ce sujet par les responsables du Centre de Formation pour Conducteurs de Colmar-Berg parmi 5.099 personnes, titulaires d’un permis de conduire de la catégorie B (voiture automobile à personnes), ayant participé à un cours de formation obligatoire au cours de l’an 2003.

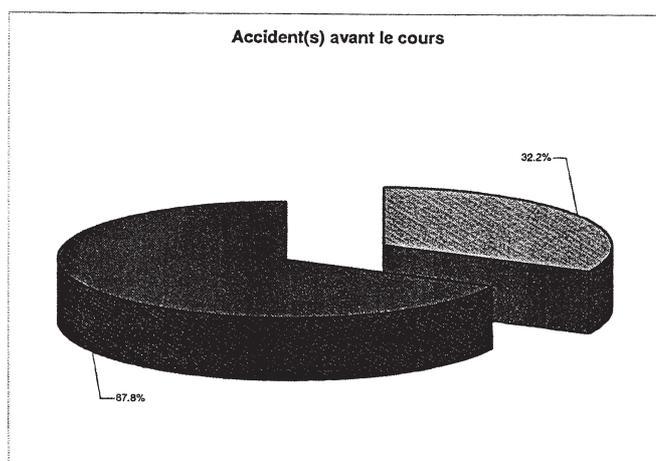
Les jeunes conducteurs ont le sentiment que les restrictions à la limitation de la vitesse applicables en période de stage, plutôt que d’avoir un effet sécurisant, ont un effet négatif sur la sécurité routière. En effet, ces restrictions ne sont guère adaptées aux conditions de circulation réelles et sont assez souvent la genèse de comportements provocateurs et de manoeuvres de dépassement risquées de la part des autres usagers de la route. Rouler à 90 km/h sur une autoroute et se voir doubler, voire encercler par des poids lourds ne contribue en rien à la sécurité des conducteurs novices.

La conséquence en est un manque d’acceptation accru des restrictions du stage, car les jeunes ressentent les contraintes réglementaires comme foncièrement contraires à leur ambition à un traitement égal.

Ils se laissent dès lors pousser facilement à des comportements non réglementaires, tendance qui est par ailleurs reflétée par le degré d'utilisation de la lettre „L“ en période de stage; parmi les 5.099 personnes ayant participé à l'enquête précitée, seulement 38% font un usage régulier de la lettre „L“, 13% ne l'utilisent jamais et le reste ne le font qu'occasionnellement.

Une autre recommandation de l'étude „DAN“ précitée consiste à réduire le délai d'admission au cours de formation complémentaire de 6 à 3 mois, recommandation à laquelle l'Autriche a déjà donné suite en 2003.

Cette mesure se justifie au vu du degré d'accidentologie très élevé des jeunes conducteurs dont en moyenne 30% ont déjà été impliqués dans un accident de la circulation avant leur participation à la formation complémentaire, phénomène confirmé par le résultat de l'enquête menée sur le plan national en 2003.



Les changements proposés du régime actuel de la période de stage affecteront notamment les dispositions de l'article 83 du Code de la Route. Ils demandent pourtant aussi une modification rédactionnelle de l'article 4ter de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (selon la numérotation prévue en vertu du projet de loi modifiant la loi de 1955 qui a été déposé le 2 décembre 2003 à la Chambre des Députés et dont le Conseil d'Etat a été saisi le 14 novembre 2003). La modification rédactionnelle est expliquée plus amplement ad article I du commentaire des articles.

II) Quant à l'adaptation des instruments légaux pour réprimer de façon ciblée les infractions routières particulièrement graves pour la sécurité routière

Le présent projet de loi est par ailleurs axé sur une responsabilisation accrue des conducteurs et particulièrement des délinquants récidivistes. Les mesures proposées le sont dans une optique de prévention des accidents graves.

L'intensification des mesures répressives prévues s'inscrit dans un esprit de promotion de la sécurité routière et constitue à cet égard un instrument pédagogique efficace. Fidèle à cette logique, le nouveau système des peines vise à sanctionner plus sévèrement les délits qui sont considérés comme particulièrement graves tout en augmentant la rigueur de la législation routière vis-à-vis des délinquants récidivistes. Cette approche se traduit par des modifications qui concernent quasi exclusivement les taux maxima des peines afin d'accorder aux juges une plus grande flexibilité pour prononcer des sanctions plus adéquates en présence de délits particulièrement graves.

Le système des peines est par ailleurs rendu plus sévère en relation avec des cas de récidive.

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble sur l'évolution des accidents de 1999 à 2003.

	<i>Accidents au total</i>		<i>Accidents corporels</i>		<i>Blessés graves</i>	<i>Blessés légers</i>	<i>Accidents mortels</i>		<i>Tués</i>	
1999	6.459	+ 9,2%	1.154	+ 22,2%	398	948	53	- 3,6%	58	+ 3,6%
2000	7.794	+ 20,7%	845	- 26,8%	329	948	69	+ 28,3%	77	+ 32,7%
2001	8.190	+ 5,1%	793	- 6,1%	328	857	64	- 7,2%	69	- 10,4%
2002	8.016	- 2,1%	753	- 5,0%	349	779	52	- 18,8%	62	- 10,1%
2003	8.084	+ 0,8%	661	- 12,2%	315	734	48	- 7,7%	53	- 14,5%

La comparaison de l'évolution des accidents de la route au Luxembourg à la situation des autres Etats membres de l'Union Européenne est rendue possible grâce à la base de données CARE (*Community database on Accidents on the Roads in Europe*) qui se concentre sur les accidents de la route avec une issue mortelle ou ayant causé des dommages corporels.

L'analyse comparative du nombre des décès dus à un accident de la circulation sur un million de personnes permet de dégager les chiffres suivants pour l'année 2002:

Le Luxembourg aurait eu 140 décès pour un million de personnes, la Belgique 145 (données pour l'année 2001), alors que la France en aurait compté 129, l'Allemagne 83, les Pays-Bas seulement 61 et le Royaume-Uni 60. Le Luxembourg se rapproche donc des chiffres de la Grèce, ayant déploré 157 décès, et du Portugal avec 160 décès par million de personnes.

Il faut toutefois préciser que cette comparaison est faussée par la relation faite dans ces statistiques entre le nombre des tués recensés et la population résidente. En effet, pour le Luxembourg c'est faire le calcul sans prendre en compte les 107.000 frontaliers qui, pour venir au Luxembourg, utilisent à plus de 90% la voiture particulière. En effet, de par l'ampleur exceptionnelle du phénomène du trafic routier engendré par les frontaliers qui représentent plus d'un tiers de la population active, le rapport entre la population résidente et le trafic n'est pas comparable à la situation dans aucun autre Etat membre de l'Union Européenne.

Même si les récentes initiatives gouvernementales en matière de sécurité routière ont prouvé leur impact positif sur la sécurité routière, telle l'introduction du permis à points qui permet de soustraire à la circulation les conducteurs qui persévèrent dans un comportement irrespectueux des règles du Code de la Route ou l'augmentation de la présence de la police grand-ducale sur les routes, il reste cependant des efforts d'envergure à faire afin d'atteindre un meilleur niveau de sécurité routière, car chaque perte de vie sur la route en est une de trop.

L'expérience française des dernières années a montré que la volonté du gouvernement français de réprimer sévèrement la délinquance routière selon le diptyque mis en place: „contrôle plus systématique et sanction certaine“ et le fait de ne pas lésiner sur les moyens à mettre en œuvre en matière de répression des infractions a porté ses fruits et a mené à un véritable changement de comportement des automobilistes. Cette modification de l'attitude des conducteurs sur les voies françaises s'est traduite par une baisse spectaculaire du nombre des tués sur les routes: 23% de tués en moins entre 2002 et 2003 selon des projections, 20% d'accidents et de blessés en moins. Par ailleurs, un décret du 31 mars 2003 et une loi du 4 juin 2003 ont renforcé l'arsenal des sanctions pénales et administratives auxquelles s'exposent les délinquants routiers.

La comparaison des initiatives légales prises en France, en Belgique et en Allemagne pour renforcer le dispositif de répression de la délinquance routière avec les dispositions de la loi luxembourgeoise actuellement en vigueur font apparaître une relative permissivité de notre législation par rapport aux sanctions applicables dans nos pays voisins. Un réaménagement des peines en matière d'infractions routières dans le sens d'un renforcement sélectif des sanctions qui vaudront pour les infractions jugées particulièrement graves en relation avec la genèse d'une grande part des accidents corporels est par conséquent de mise. A cet égard, il a paru utile de réviser l'ensemble des peines applicables prévues par la législation routière en vue de dégager un système cohérent qui tient en particulier compte de la gravité de la faute individuelle pour la sécurité routière et pour la vie d'autrui.

Cette initiative s'intègre dans une approche d'ensemble du Ministère des Transports en vue d'intensifier la lutte contre l'insécurité routière, le présent projet de loi en présente une première étape de réalisation concrète sur le plan légal.

Les principes formant les bases du présent projet de loi ont été arrêtés dans une note de réflexion préparée, à la demande du Ministre des Transports, par Monsieur Robert Bieber, procureur d'Etat,

Monsieur Pierre Reuland, directeur général de la police grand-ducale et Monsieur Paul Schmit, secrétaire général du Ministère des Transports et président de la Commission de circulation de l'Etat.

Le Conseil de Gouvernement a marqué son accord avec les orientations de ce document en date du 11 septembre 2003. Le Gouvernement partage en effet l'opinion des trois experts que le niveau de l'insécurité routière reste trop élevé au Luxembourg, comparé à l'évolution recensée dans nombre d'autres Etats membres de l'Union européenne, dont nos voisins directs.

L'orientation de ce volet du projet de loi mise sur la „peur du gendarme“ et vise un renforcement de la répression en relation avec les comportements jugés particulièrement dangereux pour la sécurité routière dans un souci de prévention des accidents normalement attribués aux fautes en cause. Le plan d'action gouvernemental de septembre 2003 ne se limite pourtant pas au seul instrument légal. Il prévoit en effet aussi une intensification de la surveillance de la circulation par la police grand-ducale fondée sur une présence plus efficace et mieux visible sur la route. Un autre aspect implique le recours à la prise d'images des contrevenants comme moyen de repérage des infractions routières (par le biais de la plaque minéralogique), tout en définissant parallèlement les critères à respecter pour assurer que l'intimité de la sphère privée reste garantie et que les effets de la démarche ne dépassent pas l'objectif visé. En outre il est prévu à l'instar de la pratique appliquée par les autorités routières d'autres Etats membres d'instaurer une communication systématique des infractions commises par des non-résidents aux autorités de leur pays d'origine.

III) Quant à la mise en place d'un système de dépistage légal des conducteurs se trouvant sous l'emprise de drogues

L'usage de drogues illicites par les conducteurs est devenu un facteur d'accident de plus en plus préoccupant, de même que la tendance croissante de polyconsommation, associant la consommation de drogues et d'alcool.

D'emblée il est souligné – notamment à la lumière d'un examen comparatif des dispositions légales en vigueur dans nos pays voisins – que l'encadrement légal en vigueur concernant la consommation abusive de médicaments avant de prendre le volant est estimé être suffisant.

La consommation de stupéfiants, en particulier celle de cannabis, est de plus en plus répandue, notamment chez les jeunes.

Les résultats d'une enquête réalisée en France par l'Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT) auprès de jeunes de dix-huit ans font apparaître que plus d'un jeune Français sur deux a déjà consommé du cannabis, la première consommation ayant lieu en moyenne au début de la seizième année. L'usage régulier, défini comme le fait d'avoir fumé plus de dix fois au cours du dernier mois, concerne près de 20% des garçons et 7% des filles. Depuis le début des années 90, le nombre de jeunes ayant déjà fumé au moins une fois du cannabis au cours de leur vie a été multiplié par plus de deux. Les autres substances psychotropes sont, en revanche, beaucoup moins répandues: un peu moins de 5% des jeunes ont déjà expérimenté les champignons hallucinogènes; les produits à inhaler, le poppers ou l'ecstasy, les amphétamines, le LSD, la cocaïne, l'héroïne ou le crack concernent moins de 2% des jeunes interrogés.

Parmi la population adulte, on estime à plus de 6% le nombre de personnes ayant déjà consommé une fois l'une de ces substances, l'expérimentation de l'ecstasy et des amphétamines ayant plus que doublé depuis 1999. Quant au cannabis, 20% des Français en ont déjà consommé une fois dans leur vie, ce pourcentage s'élevant à 35% pour la tranche d'âge des 18 à 44 ans.

Les modalités de consommation de ces substances stupéfiantes ont également sensiblement évolué, passant d'un mode solitaire, pour l'héroïne, ou festif modéré, pour le cannabis, à un mode collectif, notamment lors de certaines soirées de danse, associant la prise consécutive ou simultanée de plusieurs produits, ainsi qu'à un usage quotidien ou pluriquotidien chez des personnes ayant une activité professionnelle et conduisant des véhicules personnels ou professionnels. Alors que la consommation de stupéfiants dans les années 70 était principalement „mono produit“, près de la moitié des consommateurs actuels associent régulièrement plusieurs stupéfiants, comme la cocaïne et les amphétamines ou le cannabis et l'ecstasy, sans parler de l'alcool.

La nature chimique du cannabis a elle-même évolué, la teneur en THC, qui constitue le principe actif, passant de 7 à 10% il y a une vingtaine d'années à près de 15 à 20% aujourd'hui.

Le calcul du risque (*odds-ratio*) à l'issue de certaines études épidémiologiques à l'étranger couvrant toutes les tranches d'âge a permis d'indiquer que la fréquence des accidents était multipliée par

- 1,8 avec les médicaments psychotropes,
- 2,5 avec le cannabis uniquement,
- 3,8 avec l'alcool uniquement,
- 4,8 avec l'association alcool-cannabis,
- 9,0 avec les morphiniques.

A ce sujet, des études statistiques effectuées en France ont révélé que le taux de positivité aux stupéfiants dans le sang de conducteurs impliqués dans un accident mortel ou corporel de la circulation atteignait un niveau alarmant et des estimations situent entre 15 et 20% le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident mortel conduisant sous l'emprise de stupéfiants. Ces études ont souligné la forte prévalence de la présence de cannabinoïdes dans le sang des sujets impliqués dans les accidents corporels ou mortels de la circulation.

Cette évolution de la consommation des drogues, notamment celles du cannabis, a incontestablement des conséquences sur la sécurité routière, même si celles-ci sont encore difficiles à mesurer concrètement. Les résultats d'expertises toxicologiques du Laboratoire National de Santé (LNS) en matière d'accidents de la route montrent que dans 30,3% des expertises effectuées en 1995 des traces de cannabinoïdes furent détectées; en 2001 cette même proportion était de 37,3%. La hausse des indicateurs de consommation de cannabis au Grand-Duché s'aligne sur les tendances notées dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.

Il est également relevé que parmi les principales causes de décès liés indirectement à la consommation de drogues illicites qui ont été enregistrés entre 1996 et 2002, 22% sont dus à des accidents de la circulation.

La Commission européenne estime dans son programme d'action européen pour la sécurité routière que l'absence de mesures rapides dans ce domaine pourrait à terme aboutir à une situation où il y aura davantage d'accidents de la route imputables aux drogues qu'à l'alcool.

La législation luxembourgeoise sur la consommation de drogues en relation avec la conduite qui est en vigueur depuis le début des années 70, est surannée. Les dispositions de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 sur la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques incrimine, entre autres, le fait de circuler sur la voie publique en présentant un comportement caractéristique résultant de l'emploi de substances hallucinogènes ou de drogues respectivement ayant consommé des substances médicamenteuses. Actuellement, en cas de polytoxicomanie, la pratique judiciaire et policière suivent, dans un souci de simplicité et d'efficacité, la direction qui consiste à privilégier la conduite avec une alcoolémie constatée par un taux scientifiquement déterminé.

Mis en place dans le cadre du Conseil de l'Europe, le groupe de coopération en matière de lutte contre l'abus et le trafic illicite de stupéfiants (groupe Pompidou) a, dans ses recommandations formulées à l'issue d'un séminaire d'avril 1999 consacré à la circulation routière et aux drogues illicites, proposé de donner à la police des pouvoirs suffisants pour pouvoir procéder à des tests de dépistage sur les conducteurs. Il considère que „la tolérance zéro vis-à-vis d'une substance psychoactive illicite quelconque devrait être une option possible pour le législateur de tout pays européen, quel qu'il soit“, l'autre option consistant à adapter l'approche de l'altération de l'aptitude à conduire au problème particulier de la conduite sous l'influence de drogues.

La plupart des pays européens ont adopté une législation donnant aux forces de police des pouvoirs de contrôle en matière de stupéfiants et fait de la conduite sous l'influence de stupéfiants une infraction spécifique.

La Belgique, la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Danemark ont mis au point des dispositions légales qui prennent en compte les nouvelles techniques de dépistage.

En Belgique la loi fixe la liste des drogues illicites s'inspirant de la liste des Nations Unies de drogues illicites usuelles (héroïne, cocaïne, cannabis, amphétamines, LSD, etc.) et elle vise aussi les médicaments psychoactifs. En ce qui concerne la conduite sous l'influence de stupéfiants, outre le règlement visant la conduite d'un véhicule dans une situation semblable à la conduite sous l'influence de l'alcool, qui s'applique aux cas où l'incapacité de conduire est patente, le Parlement belge a adopté, à l'unanimité, une législation fondée sur une limite analytique zéro; entrée en vigueur le 9 avril 1999, cette loi du 16 mars 1999 couvre les substances suivantes: 1. THC; 2. amphétamines; 3. MDMA,

MDEA et MBDB; 4. morphine; 5. cocaïne ou benzoylecgonine. Les taux retenus par cette loi sont ceux de la détection et s'avèrent donc très bas. Ce qui est sanctionné, c'est la présence dans l'organisme du conducteur ou de l'accompagnant (dans le cadre de la conduite accompagnée) de substances ou de combinaisons de substances couvertes par la loi à partir d'un taux déterminé. Si l'analyse sanguine révèle cette présence, l'intéressé s'expose à des poursuites pénales. Les sanctions (amende et/ou emprisonnement) sont identiques à celles prévues pour un taux d'alcoolémie d'au moins 0,8 pour mille. La détection et le constat de l'infraction de la conduite ou de l'accompagnement sous influence de drogues illégales dans la circulation est donc, en grande mesure, comparable à la détection et au constat de l'alcoolémie dans la circulation. Les contrôles de la police ne sont pas effectués au hasard, mais sont toujours fondés sur une raison particulière.

En France, la dernière étape dans toute une série d'initiatives législatives a été franchie par une loi du 12 juin 2003 qui sanctionne comme délit le fait pour un conducteur d'avoir fait usage de stupéfiants. Le seuil de positivité n'est plus basé que sur des critères analytiques: dès que des stupéfiants sont détectés dans le sang, le délit est constitué.

L'Allemagne fut le premier Etat européen à réagir en comblant la lacune légale en matière d'interdiction de la conduite sous influence de drogues, et une modification en ce sens de la loi sur la circulation routière (*Strassenverkehrsgesetz*) est entrée en vigueur le 1er août 1998. Selon le modèle allemand, la conduite de véhicules sous l'influence de substances psychoactives, qui sont individuellement spécifiées, est interdite et les violations sont sanctionnées par des peines pénales et des mesures administratives. Par ailleurs, même si elle n'a jamais conduit sous l'influence de la drogue et si elle a consommé de la drogue dans des circonstances totalement distinctes et indépendantes de la circulation routière, une personne peut se voir retirer son permis de conduire.

En 2002, la Commission européenne a lancé ensemble avec l'administration américaine une étude (le projet ROSITA – *evaluation of roadside oral fluid tests for the detection of drivers under the influence of drugs*) qui a pour but l'évaluation des performances et des modalités d'utilisation de dispositifs de dépistage de la consommation de drogues par les conducteurs de véhicules automoteurs, utilisables lors de contrôles routiers. Des immuno-essais de terrain ont été employés pour la détection de drogues dans les urines, le fluide oral et/ou la sueur. Des analyses de confirmation sur le sang, l'urine, le fluide oral/et ou la sueur ont été faites en laboratoire. Ce projet a eu un grand impact, en Europe (communautaire et extra-communautaire), aux Etats-Unis et en Australie. Il a stimulé plusieurs fabricants à améliorer ou à développer les tests de terrain de salive.

Le dépistage de la consommation de substances illicites au volant s'est développé au courant des années récentes après que l'industrie a réussi à produire les dispositifs de dépistage plus fiables et adaptés aux besoins spécifiques des contrôles en question.

Les développements qui précèdent soulignent à quel degré une initiative législative sur ce point est devenue nécessaire.

Le projet de loi sous examen généralise le dépistage de stupéfiants en cas d'accident ayant causé des dommages corporels, autorise les contrôles préventifs et crée un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants. La création d'une infraction devrait avoir un effet pédagogique certain sur les jeunes. Au fond il s'agit de prévoir des sanctions aggravées en cas de mise en danger de la vie d'autrui. Une proposition de loi qui a été déposée le 20 mai 2003 par l'honorable député Monsieur Niki Bettendorff, et qui a pour objet d'adapter les textes luxembourgeois à la loi française du 12 juin 2003, tend dans le même sens.

L'objet du présent projet de loi est d'actualiser la législation luxembourgeoise sur l'interdiction de conduire sous l'effet de substances illicites pouvant influencer la conduite d'un véhicule et d'aligner celle-ci aux récentes innovations légales dans nos pays voisins, notamment pour simplifier les conditions de dépistage et pour rendre celui-ci systématique à l'instar de l'approche légale retenue pour contrer l'abus d'alcool au volant.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

En ce qui concerne la structure, le projet de loi suit l'ordre des articles de la loi modifiée du 14 février 1955 sur la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques plutôt que de regrouper les modifications relatives aux 3 thèmes autour desquels l'exposé des motifs général a été bâti.

Ad article I

Dans le cadre de la refonte préconisée de la période de stage pour le permis de conduire, l'article I se propose de supprimer la notion de temps figurant dans l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui limite la durée de la période de stage à 2 ans.

Dans un souci de flexibilité et d'adaptation ponctuelle des dispositions de la période de stage en fonction, à la fois, des exigences des conditions de circulation réelles ainsi que des évolutions et expériences réalisées, notamment, en matière d'éducation et de formation des conducteurs novices, la nouvelle terminologie qui fait abstraction d'une délimitation dans le temps de la période de stage, devrait permettre d'alléger la procédure d'amendement de ces dispositions qui pour le reste continueront à figurer au Code de la Route.

Ad article II

Alors que le catalogue des avertissements taxés ne sanctionne comme contravention grave que les excès de vitesse à partir d'un seuil fixé à un niveau supérieur (15, 20 ou 25 km/h selon le cas) au plafond réglementaire, l'article 7 de la loi de 1955 considère indistinctement tout dépassement de la limitation de la vitesse comme contravention grave. Au vu des problèmes d'interprétation auxquels cette non-conformité formelle pourrait donner lieu notamment en relation avec l'application du permis à points il convient d'amender l'article 7 de la loi en y introduisant les distinctions qui sont déjà à l'heure actuelle prévues au catalogue des avertissements taxés.

La modification du premier tiret sous l'article 7 de la loi du 14 février 1955 précitée précise par conséquent les spécifications qui déterminent la contravention grave de l'excès de vitesse.

Ad article III

Il est prévu de porter les délais de récidive concernant des infractions à la législation routière de façon générale de un à trois ans. L'article III prévoit en conséquence l'adaptation du délai de récidive en ajoutant une seconde phrase à l'article 8 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée qui fait référence à l'article 565 du Code Pénal.

Ad articles IV, VII, XI, XII et XIII

La comparaison des répressions appliquées dans nos pays voisins à celles ayant cours au Luxembourg fait apparaître une certaine permissivité de la législation luxembourgeoise par rapport aux sanctions applicables notamment en France où l'auteur d'un accident grave risque la prison ferme, les peines d'emprisonnement prononcées par le juge luxembourgeois étant en règle générale assorties du sursis intégral. Il est proposé de procéder à un réaménagement des peines en matière d'infractions routières dans le sens d'un renforcement sélectif des sanctions valant pour les infractions graves.

L'objectif étant d'aboutir à un système répressif cohérent, les mesures suivantes ont été retenues:

- 1) A l'instar de la législation française et du délai de carence en matière de permis à points le délai de récidive est porté de 1 à 3 ans obligeant le contrevenant (bénéficiaire d'un sursis) à faire preuve d'un comportement respectueux des règles du Code de la Route pendant une durée sensiblement plus longue que celle actuellement en vigueur.
- 2) L'interdiction de conduire ne peut servir son objectif pédagogique d'incitation au respect des règles que si les conducteurs ont une raison de craindre son application qui est certainement atténuée par la tendance des juridictions et de la commission des grâces d'accorder de plus en plus systématiquement des exemptions en relation avec les interdictions de conduire prononcées pour des besoins professionnels, la participation à des activités sportives ou autres. Afin de garantir l'efficacité de cette mesure il est proposé:
 - de supprimer la modulation de l'interdiction de conduire laissée à l'appréciation du juge dans des cas particulièrement graves (nouveau second alinéa du paragraphe 1ter. de l'article 13 de la loi

modifiée du 14 février 1955 précitée); il s'agit des hypothèses de l'ivresse au volant, de la conduite sous l'emprise des drogues, de la récidive en matière de délit de grande vitesse, du défaut d'assurance et de la non-observation d'une interdiction de conduire judiciaire ou d'un retrait administratif du permis de conduire;

- de prévoir l'application ferme pendant le premier mois de toute interdiction de conduire prononcée qui porte sur une durée égale ou supérieur à 6 mois (nouveau paragraphe 2bis complétant l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée);
- d'appliquer, sur autorisation du procureur d'Etat, le retrait immédiat du permis de conduire par les membres de la police grand-ducale toutes les fois qu'il y a délit routier ou excès de vitesse supérieur de 50% au maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum. Par ailleurs, pour rester effectif, le retrait intervenu devra avoir été validé endéans la huitaine dans les conditions qui valent par ailleurs pour la saisie applicable en relation avec des délits routiers (cf article 14 modifié de la loi du 14 février 1955).

3) Les sanctions applicables aux délits jugés les plus graves sont rendues plus sévères. Les maxima des peines d'emprisonnement sont relevés et fixés désormais à 3 ans, les amendes applicables se situant actuellement dans une fourchette de 251 euros à 5.000 euros sont remplacées par des amendes allant de 501 euros à 10.000 euros.

Les délits concernés sont:

- le délit de fuite (modification de l'article 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, prévue par l'article IV du présent projet de loi);
- la conduite sous l'influence d'alcool, de drogues illicites ou après consommation excessive de substances médicamenteuses (modification du paragraphe 1er de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, prévue par l'article VII du présent projet de loi);
- la conduite sans permis valable (modification du paragraphe 13. de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, prévue par l'article XI du présent projet de loi);
- le défaut d'assurance (modification du paragraphe 1er de l'article 28 de loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, prévue par l'article XIII du présent projet de loi).

Enfin, les modifications de l'article 13 sont mises à profit pour supprimer le paragraphe 9 ayant trait à la possibilité du juge de limiter l'interdiction de conduire qu'il prononcera à certaines catégories de véhicules. En effet, comme le juge est habilité à moduler de façon générale l'interdiction de conduire en vertu du paragraphe 1ter, le paragraphe 9 comme application spécifique de la faculté du juge énoncée au paragraphe 1ter devient superfétatoire.

Ad article V

Aujourd'hui, le Code Pénal punit l'homicide involontaire d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros. Les coups ou blessures involontaires sont à leur tour sanctionnés par un emprisonnement de huit jours à trois mois et par une amende de 500 euros à 5.000 euros. Le juge peut appliquer ces peines de façon cumulative ou individuellement. Ces dispositions à caractère général trouvent également application en cas d'accident mortel ou ayant entraîné des dommages corporels lorsque l'accident résulte de la faute d'un conducteur.

Il est proposé que les durées maximales des peines applicables pour l'homicide involontaire ou pour des coups ou blessures involontaires soient nettement augmentées si elles sont commises en relation avec un accident de la circulation. Les dispositions pénales y afférentes sont insérées dans le corps de la loi modifiée du 14 février 1955 sur la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Le nouveau régime des peines se présente ainsi:

- La personne reconnue coupable d'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions contre les règles de la circulation routière pourra désormais être condamnée à un emprisonnement de 3 mois à 5 ans.
- La personne reconnue coupable de coups ou blessures involontaires commis en relation avec une ou plusieurs infractions contre les règles de la circulation routière pourra désormais être condamnée à un emprisonnement de 8 jours à 3 mois.

Le maximum de l'amende est relevé de 10.000 euros à 25.000 euros pour l'homicide involontaire, et de 5.000 euros à 12.500 euros pour les coups ou blessures involontaires.

Ad article VI

Le délit de grande vitesse n'existe que comme récidive suite à un premier excès de vitesse considéré comme contravention grave et à condition que le second excès de vitesse constitue un dépassement du plafond réglementaire supérieur à 50%, le délai entre le premier et le second excès étant d'un an. Conformément à l'approche retenue par ailleurs dans le cadre de la loi en projet, ce délai est porté de 1 à 3 ans. Dans la même lignée le taux de l'amende qui est actuellement de 251 euros à 5.000 euros passe de 501 euros à 10.000 euros.

Ad article VIII

La modification du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 sur la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques comporte plusieurs innovations:

Le paragraphe 1 introduit au chiffre 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi précitée l'infraction de la conduite sous l'influence de stupéfiants.

Cette infraction est constituée lorsqu'une personne conduit un véhicule sous l'influence de substances couvertes par la loi modifiée du 19 février 1973 ou sous l'influence de leurs métabolites ou produits de décomposition spontanée. Cette définition permet l'élargissement des substances incriminées à toutes les drogues actuellement identifiées tout en restant ouverte à de nouvelles formes de drogues à apparaître dans le futur. Par cette approche, une modification législative en cas d'apparition sur le marché de substances nouvelles actuellement inconnues n'appellera dès lors pas nécessairement une adaptation des dispositions proposées.

Comme des dispositifs de dépistage de la consommation de certaines drogues permettant d'obtenir des résultats rapides existent désormais et sont capables de détecter chez les conducteurs un usage de substances illicites, il convient de poser la base légale pour en permettre l'utilisation par la police grand-ducale qui pourra dès lors les employer pour effectuer les examens utiles de la sueur ou de la salive.

Par analogie à la réglementation existante en matière de dépistage du taux d'alcoolémie d'un conducteur, l'intégralité des mesures de contrôle médical à des fins de constatation ou de confirmation de l'état incriminé sont introduites en ce qui concerne le dépistage de la consommation de drogues illicites au volant.

Le chiffre 6. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi précitée organise – par analogie aux règles valant pour l'alcoolémie au volant – le dépistage de stupéfiants sur les conducteurs dont le véhicule est impliqué dans un accident de la circulation ayant causé des dommages corporels. Si l'accident n'a pas eu comme conséquence des dommages corporels, ce dépistage est facultatif. Le piéton qui a circulé sur la voie publique et qui a été impliqué dans un accident de la circulation pourra également être soumis à un examen de dépistage.

Le nouveau chiffre 9. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, ouvre la faculté d'organiser des contrôles préventifs en matière de dépistage de stupéfiants. S'inspirant, là encore, directement des dispositions relatives à la conduite sous l'influence de l'alcool cette disposition permet donc aux forces de l'ordre de procéder sur demande du Procureur d'Etat à des opérations „coup de poing“, qui jouent un rôle préventif et dissuasif évident, particulièrement à l'égard des jeunes.

Ad article IX

Comme prévu en relation avec le dépistage de l'alcoolémie au volant, le refus de se soumettre à des analyses et vérifications sera sanctionné des mêmes peines que la conduite sous l'influence de stupéfiants.

Ad article X

La modification du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée permet d'introduire la réglementation des conditions d'utilisation des tests de la salive et de la sueur qui seront déterminées dans un règlement grand-ducal par analogie aux règles valant pour les éthylotests et les éthylomètres.

Ad article XII

Cet article adapte les modalités de la procédure prévues à l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée qui s'applique notamment en cas de contestation d'une saisie intervenue en relation avec

une infraction à la circulation routière, en vue de rendre cette procédure également applicable en cas de contestation d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu en application du nouveau paragraphe 14. qu'il est proposé d'ajouter à l'article 13 de la loi du 14 février 1955.

Ad article XIII

Ce dernier article a trait à l'unique modification qui ne s'applique pas à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée mais à la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. La modification en question a été plus amplement commentée ad articles IV, VII, XI, XII et XIII ci-avant.

