



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 4712

Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Date de dépôt : 12-10-2000

Date de l'avis du Conseil d'État : 29-01-2002

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
12-10-2000	Déposé	4712/00	<u>3</u>
17-11-2000	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur les projets de loi et de règlement grand-ducal afférents (17.11.2000)	4712/01	<u>31</u>
15-12-2000	Avis de la Chambre de Travail sur le projet de loi et les projets de règlement grand-ducal afférents (15.12.2000)	4712/07	<u>67</u>
17-01-2001	Avis de la Chambre de Commerce (17.1.2001)	4712/02	<u>79</u>
13-02-2001	1) Avis de la Chambre des Employés Privés sur les projets de loi et de règlement grand-ducal afférents (13.2.2001) 2) Avis de la Chambre des Métiers sur les projets de loi et de règlement grand-du [...]	4712/03	<u>90</u>
15-05-2001	Avis du Conseil d'Etat sur le projet de loi et les projets de règlement grand-ducal afférents (15.5.2001)	4712/04	<u>113</u>
10-12-2001	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports	4712/05	<u>134</u>
29-01-2002	Avis complémentaire du Conseil d'Etat sur le projet de loi et les projets de règlement grand-ducal afférents (29.1.2002)	4712/06	<u>154</u>
11-06-2002	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports Rapporteur(s) :	4712/08	<u>166</u>
19-07-2002	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (19-07-2002) Evacué par dispense du second vote (19-07-2002)	4712/09	<u>190</u>
03-07-2002	Réforme de la procédure de retrait administratif du permis de conduire prévu par la loi du 14 février 1995	Document écrit de dépôt	<u>193</u>
31-12-2002	Publié au Mémorial A n°93 en page 1884	4712	<u>195</u>

4712/00



MINISTÈRE D'ÉTAT
LE MINISTRE AUX
RELATIONS AVEC LE PARLEMENT

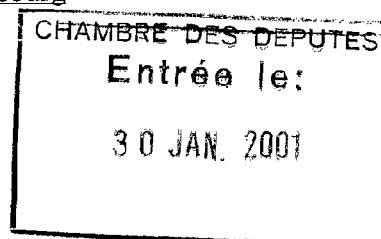
SERVICE CENTRAL DE LÉGISLATION

SCL: 42 - L 3389 / R 3341 à R 3343
Doc. parl. 4712

Luxembourg, le 26 janvier 2001

Monsieur le Président
de la Chambre des Députés

Luxembourg



- Objet:**
- 1) *Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. (Permis à points)*
 - 2) *Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.*
 - 3) *Projet de règlement grand-ducal modifiant 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.*
 - 4) *Projet de règlement grand-ducal concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres.*

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe l'avis de la Chambre de Travail et de la ~~Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics~~ sur le projet de loi et les trois projets de règlement grand-ducal sous rubrique.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Ministre aux Relations
avec le Parlement

Daniel Andrich
Conseiller de Gouvernement 1^{re} classe

Transmis en copie pour information
aux honorables Membres de la Conférence des Présidents
Luxembourg, le 30 janvier 2001.
Le Greffier de la Chambre des Députés,



Monsieur Henri GRETHEN
Ministre des Transports

L - 2938 LUXEMBOURG

MDF/am
31/00

Luxembourg, le 15 décembre 2000

Concerne: Permis à points :

1. projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2. projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
3. projet de règlement grand-ducal modifiant 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 ;
4. projet de règlement grand-ducal concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous faire parvenir l'avis de notre Chambre relatif au projet de loi et aux projets de règlement grand-ducal y afférents tels que mentionnés sous rubrique.

Le présent avis vous est communiqué sous réserve de la ratification ultérieure par notre assemblée plénière.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération très distinguée.

Pour la Chambre de Travail:
Le directeur

Marcel DETAILLE

Le président

Henri BOSSI



CHAMBRE DE TRAVAIL LUXEMBOURG ARBEITERKAMMER



AVIS

CONCERNANT LE PERMIS A POINTS :

**1) LE PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 14 FEVRIER 1955
CONCERNANT LA REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION SUR TOUTES
LES VOIES PUBLIQUES ;**

**2) LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL MODIFIANT L'ARRETE
GRAND-DUCAL DU 23 NOVEMBRE 1955 PORTANT REGLEMENT DE LA
CIRCULATION SUR TOUTES LES VOIES PUBLIQUES ;**

**- LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL MODIFIANT LE REGLEMENT
GRAND-DUCAL DU 26 OUT 1993 RELATIF AUX AVERTISSEMENTS TAXES,
AUX CONSIGNATIONS POUR CONTREVENANTS NON RESIDENTS ET AUX
MESURES D'EXECUTION DE LA LEGISLATION SUR LA MISE EN FOURRIERE
DES VEHICULES EN MATIERE DE CIRCULATION ROUTIERE ;**

**- LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL CONCERNANT LES
MODALITES D'UTILISATION, D'HOMOLOGATION ET DE CONTROLE DES
CINEMOMETRES.**

**15.12.2000
Version définitive
A-31/2000
MDF/am**

Par lettre en date du 29 septembre 2000, M. le Ministre des Transports a fait parvenir à notre chambre professionnelle le projet de loi concernant le permis à points tel que susénoncé.

Notre chambre tient tout d'abord à soulever qu'elle maintient l'intégralité de sa prise de position exposée dans le questionnaire concernant l'opportunité d'un permis à points qui lui a été soumis par le ministre

Elle se doit de constater que malgré les objections pertinentes qu'elle a formulées, l'auteur du projet de loi est passé outre celles-ci comme si, *ab initio*, le texte de loi était désormais coulé en force de chose jugée.

Cette façon de voir les choses a été corroborée par les déclarations du Ministre lors d'une interview en septembre de cette année dans laquelle il a souligné qu'il ne sera plus disposé à discuter avec les milieux concernés sur l'opportunité du permis à points, mais tout au plus sur ses modalités d'exécution.

Tout laisse à penser que la saisine des acteurs concernés en amont de la procédure législative n'a été qu'un trompe-l'oeil visant à faire croire au public que le projet de loi recueille la légitimité de tout le monde.

Comme souvent, lorsque le gouvernement veut faire passer un projet de loi, a priori évident, mais fort controversé lorsque l'on rentre dans une analyse approfondie, il dissimule au justiciable une partie de la vérité, pour ne pas dire, toute la vérité.

Est-ce une coïncidence malencontreuse ou voulue que, dans l'état actuel des choses, pour quiconque aimerait analyser le texte du projet de loi par rapport à la législation actuellement en vigueur, on ne trouve pas dans les librairies de Code de la Route disponible qui soit à jour - la date de publication étant incertaine - de sorte que l'intéressé est obligé, faute de texte coordonné, de vérifier dans le Mémorial tout l'éventail de modifications de textes qui ont été faites depuis la mise en vigueur de la loi du 14 février 1955 jusqu'à ce jour ?

Ceci dit, à titre liminaire, notre chambre se permet d'analyser *in extenso* le projet de texte avisé.

1. La finalité du projet

Avant d'analyser la légalité du projet (le fond), notre Chambre juge nécessaire d'évaluer son opportunité. L'opportunité est étayée dans l'exposé des motifs où le gouvernement essaie de prouver le bien-fondé du projet, et plus précisément de l'introduction d'un permis à points.

Dans le premier point de l'exposé des motifs intitulé « la politique de sécurité routière », l'auteur constate deux choses : d'une part, que la masse des véhicules a considérablement

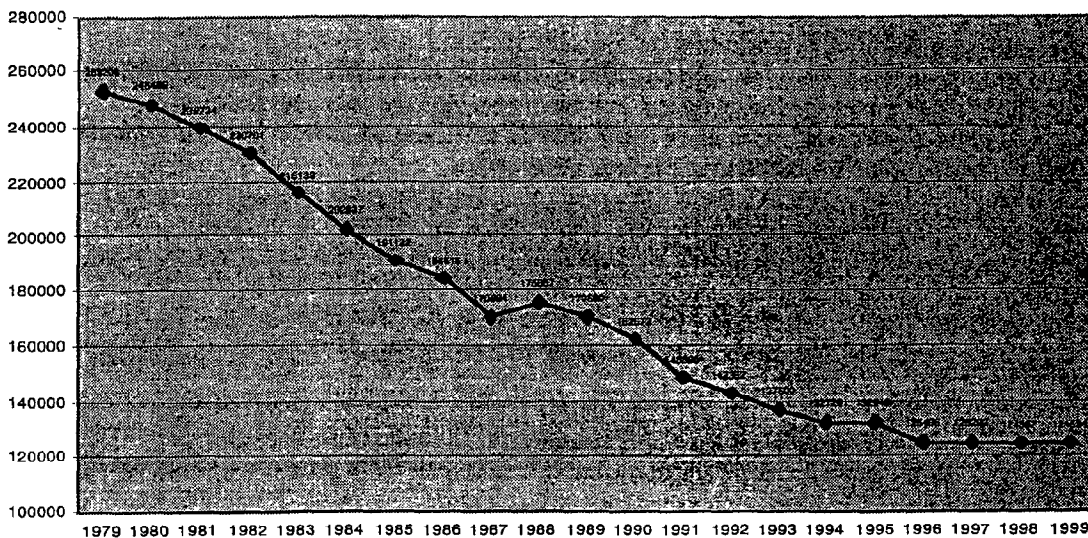
augmenté et d'autre part, que le nombre de victimes d'accidents de circulation est également en progression. Sous réserve de l'exactitude de la dernière constatation, faute de preuves à l'appui, il n'ose cependant établir un lien de cause à effet entre les deux, car sinon comment interpréter le fait que l'auteur se contente de lutter contre les *effets* de l'insécurité routière, à savoir, les accidents de circulation, sans expressément prendre des mesures pour combattre sa *cause*, c'est à dire, réduire la masse des véhicules, par exemple, en investissant davantage dans les moyens de transport public non seulement dans l'enceinte des centres d'activités, mais également dans le pays tout entier, voire la Grande Région en collaboration avec les autorités des pays limitrophes.

Etant donné qu'à côté de l'augmentation du parc automobile, la vitesse est une autre cause qui est souvent à l'origine de bon nombre d'accidents, la logique ne devrait-elle pas amener les gouvernements des Etats de l'UE à donner des injonctions à l'industrie automobile de fabriquer des voitures moins rapides au lieu d'inciter – par un matraquage publicitaire quotidien – les citoyens à acheter des bolides qui, d'année en année, deviennent de plus en plus rapides ?

Il est évident qu'en 1950, le nombre de tués et de blessés de la route en termes absolus a été moins élevé qu'en 2000, sachant que le parc automobile pendant cette période a augmenté de 13.400 véhicules à 362.300 véhicules immatriculés. En termes relatifs cependant, le nombre d'accidents ne cesse de diminuer par rapport à l'augmentation du parc automobile notamment en raison de dispositifs intégrés de sécurité de plus en plus performants dans les voitures.

Etant donné que le modèle français sert de base pour le présent projet de loi, notre chambre renvoie au graphique ci-dessous qui montre qu'en France, le nombre d'accidents n'a cessé de diminuer depuis plus de 20 ans.

Evolution du nombre d'accidents corporels

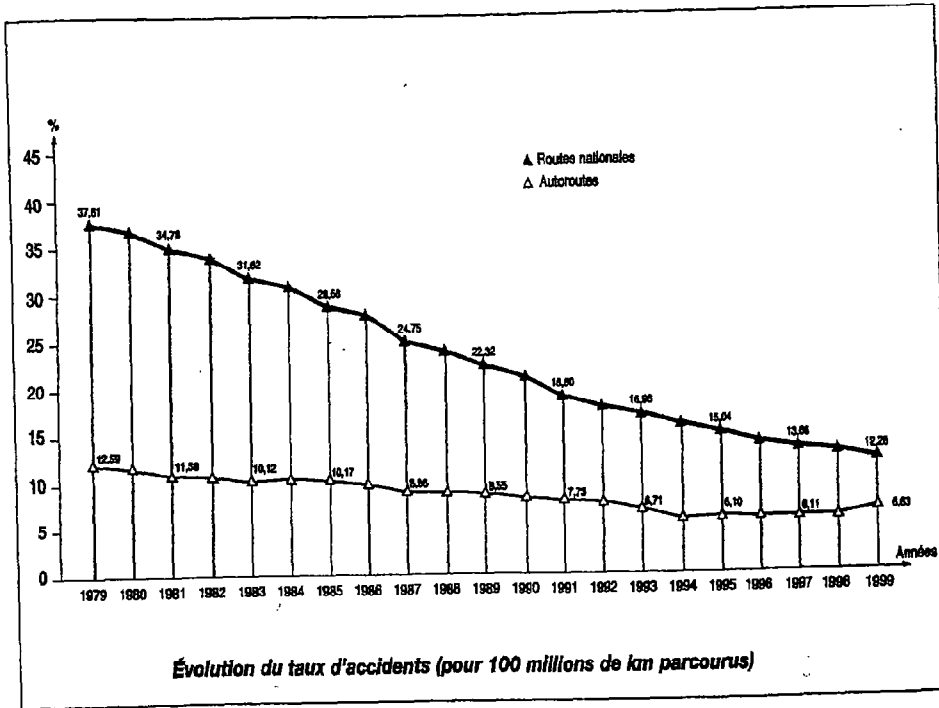


Le permis à points instauré par la loi de 1989 et entré en vigueur seulement en 1994 n'a en rien accéléré la diminution du nombre d'accidents. Plutôt aurait-on tendance à croire le contraire. Par ailleurs aucune étude d'impact des pouvoirs publics français n'a été faite sur le permis à points par rapport à la sécurité routière.

Compte tenu de l'absence de lien de cause à effet entre le permis à points et la sécurité routière, le projet de l'auteur est sans objet.

Malgré l'absence de toute corrélation établie à l'étranger entre le permis à points et la sécurité routière, l'auteur persiste *volens nolens* dans son attitude en expliquant que l'introduction du permis à points serait la panacée pour lutter contre l'insécurité *de* nos routes. Apparemment a-t-il du mal à distinguer entre la (l'in)sécurité *des* routes (infrastructures) et la (l'in)sécurité *sur* les routes, tributaire des usagers.

Notre chambre conteste que le gouvernement ait fait tous les efforts nécessaires pour améliorer le réseau routier. Certes il a contribué à soulager les agglomérations en agrandissant le réseau des autoroutes et voies rapides ; par contre il a négligé d'entretenir bon nombre de routes en dehors des centres d'agglomérations qui sont souvent, comme en France, à l'origine de nombreux accidents (voir graphiques ci-dessous).



AK

Notre chambre ne peut que s'étonner de l'outrecuidance de l'auteur qui prétend, sans vergogne, que le gouvernement ait honoré ses engagements en matière de sécurité routière et qu'il suffit, par conséquent, de s'en prendre à l'automobiliste.

Pour forger « l'automobiliste-modèle », il veut introduire le permis à points pour *détecter les conducteurs potentiellement dangereux*.

D'après l'auteur, sont considérés comme *potentiellement dangereux* les conducteurs qui commettent les infractions telles qu'énoncées à l'article 2 bis du projet et qui donnent lieu à un retrait de points. Le défaut majeur que notre chambre a déjà soulevé dans ses réponses au questionnaire dont elle a été saisie est que le permis à points est dépourvu de tout aspect préventif, éducatif et pédagogique. Il ne sert qu'à ajouter de la répression à la répression.

Notre chambre regrette que l'auteur n'ait pas pris davantage en considération la situation des chauffeurs professionnels particulièrement concernés par le permis à points dans la mesure où le permis de conduire constitue l'instrument de travail indispensable dans l'exécution de leurs fonctions.

Soumettre cette catégorie socio-professionnelle au régime du permis à points a pour effet – en vertu de l'unicité du permis de conduire – de précariser davantage leurs conditions de travail déjà très déplorables. Vu que le projet de loi prévoit un retrait de points pour la moindre inadvertance, bon nombre de conducteurs risquent de se voir licenciés par leur employeur à défaut de permis de conduire. Le marché de travail de ce secteur risquera de se libéraliser davantage et de niveler encore vers le bas les conditions de travail des chauffeurs professionnels.

On peut déduire de ces considérations que le retrait de points touchera davantage les chauffeurs professionnels que les chauffeurs non-professionnels.

Cette répression est d'autant plus arbitraire que les conducteurs potentiellement dangereux sont ceux qui, commettant une infraction, sont interceptés par la police.

A contrario, les « délinquants » de la route qui ne sont pas interceptés par la police ne sont pas potentiellement dangereux.

De là faire un jugement de valeur en mettant les conducteurs dans deux camps, les bons et les mauvais, nous paraît très dangereux. Nul n'ignore que ce n'est qu'une quantité infinitésimale de conducteurs qui se font interceptés par la police, la majeure partie des délinquants perpétrant des infractions restera non détectable et *ergo* ne sera pas considérée comme potentiellement dangereuse.

Notre chambre réfute catégoriquement l'approche de l'auteur.

Par ailleurs le fait même de participer activement ou passivement à la circulation routière est en soi potentiellement dangereux (théorie de l'acceptation des risques). Il n'existe pas de cents pour cents de sécurité, avec ou sans permis à points !

L'auteur ressasse la même rengaine dans la suite de ses développements en prétendant que le permis à points *ait fait ses preuves dans un certain nombre de pays*. Comme déjà soulevé précédemment, aucun élément de preuve ne vient corroborer cette affirmation ; rien que des idées préconçues !

En guise de conclusion, notre chambre en déduit que l'objectif consiste tout simplement à débarrasser à la hussarde les routes des conducteurs soi-disant potentiellement dangereux – non pas vous et moi, mais « les autres » bien sûr (encore s'agit-il de savoir qui sont les autres ?) – plutôt que de compter sur l'enlèvement de la procédure judiciaire. Une telle approche ne trouve pas le soutien de notre chambre.

En somme, elle devrait désormais s'arrêter d'analyser le projet *hic et nunc* parce qu'il est tout simplement dépourvu d'objet. Avec beaucoup de stratagèmes et une association vicieuse d'idées visant à induire en erreur le public, que notre chambre ne manquera pas de déceler par la suite, le gouvernement espère pouvoir compter sur l'aval du parlement.

Le permis à points ne rate non seulement son rôle préventif, mais bouleverse par ailleurs des principes fondamentaux de droits.

2. La légalité du permis à points

Avant d'analyser les effets du permis à points sur le droit, il est indispensable de définir au préalable sa nature juridique.

La question épineuse reste de savoir si le retrait de points est une mesure purement administrative ou bien une sanction relevant de la compétence du juge judiciaire.

2.1. La nature juridique du retrait de points : une sanction pénale !

Force est de constater que le texte de loi ne s'exprime pas sur la qualification juridique du retrait de points.

Ce n'est pas parce que le retrait de points relèverait de la compétence du ministère des Transports – comme veut le laisser entendre l'auteur - que la nature juridique de cette mesure changerait de plein droit. Plutôt faudra-t-il analyser la finalité de la mesure !

La doctrine définit la sanction pénale comme toute suppression, limitation ou restriction des droits et prérogatives d'un individu, prononcée en raison de la commission d'un acte prohibé par une loi d'incrimination.

Le retrait de points qui intervient au fur et à mesure de la commission d'infractions constitue une suspension ou une annulation partielle et progressive du permis de conduire qui se trouvent réalisées dès lors que le capital de points est épuisé ; il constitue donc une atteinte au droit de circuler.

La liberté matérielle de circuler est la condition de la liberté juridique de circuler.

La liberté de circuler est sans doute l'aspect le plus essentiel et le plus évident de la liberté d'aller et venir, liberté fondamentale reconnue tant par la Déclaration des Droits de l'Homme que par toutes les Constitutions des Etats membres de l'UE dont l'autorité judiciaire est garante.

L'usage du permis de conduire n'est autre que l'expression de la liberté matérielle de circuler.

Le retrait de permis, qu'il soit immédiat ou à effet différé, prononcé non pour des raisons médicales mais en raison de la commission d'une infraction, constitue une peine par nature expressément visée par l'article 13 actuellement en vigueur de la loi du 14 février 1955 susénoncée, aux termes duquel le législateur a lui-même considéré la suspension ou l'annulation du permis de conduire comme une peine « privative ou restrictive de droits ».

Le fait de qualifier arbitrairement le retrait de points de « mesure administrative », privant ainsi le contrevenant de la garantie du juge judiciaire, de le priver par ailleurs de toute possibilité de relèvement est en contradiction avec les dispositions du code pénal et de la Convention Européenne des Droits de l'Homme.

Le législateur dans l'article 13 actuel du code de la route a donné au juge répressif plénitude de juridiction pour la répression des infractions au Code de la route confirmant ainsi son rôle et son pouvoir décisionnel.

Au demeurant ni le gouvernement ni le législateur n'ont autorisé de baptiser « mesure de police administrative et de sûreté » une sanction qui présente les caractères objectifs d'une peine pour la faire échapper à la compétence des tribunaux répressifs alors même que cette nouvelle peine accessoire apparaît comme plus répressive que les autres puisque le législateur exclut toute possibilité de relèvement de cette peine ou de sa réhabilitation.

Le juge pénal est donc seul compétent pour connaître du retrait de points.

Cette analyse a été corroborée par un arrêt récent rendu par la Cour Européenne des Droits de l'Homme en date du 23 septembre 1998 auquel notre chambre reviendra dans la suite de ses développements.

Le fait que le projet de loi attribue compétence au Ministère des Transports a pour effet que le justiciable se voit transgressé dans certains de ses droits.

2.2. La violation de certains principes fondamentaux de droits

Sans être exhaustive, notre chambre se permet de soulever un certain nombre de violations de principes fondamentaux tant de droit privé que de droit public.

2.2.1. Aucune peine ne peut être appliquée si la juridiction ne l'a pas expressément prononcée

Le projet de loi en question attribue pouvoir de pleine juridiction au Ministère des Transports alors qu'une peine ne peut être prononcée que par une juridiction impartiale et indépendante.

2.2.2. Violation de la séparation des pouvoirs entre l'exécutif et le judiciaire

L'empiètement de l'exécutif sur le judiciaire résulte du fait que le Ministère des Transports se voit attribuer des compétences (prononcer des peines) qui sont du domaine exclusif de l'autorité judiciaire.

2.2.3. Violation de la Convention Européenne des Droits de l'Homme

L'article 6 de cette Convention énonce que « toute personne a droit à ce que sa cause soit

entendue par un Tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera... du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle ». Ce principe fonde la nécessité de l'intervention d'un juge indépendant, garant du droit de l'individu dès lors qu'une infraction lui est reprochée. Cette convention a force de traité international et constitue donc une norme de droit supérieure à la loi nationale, d'application directe en droit interne par le juge répressif.

Le projet de loi en l'espèce, en accordant un pouvoir de pleine juridiction au ministère, prive le contrevenant de deux droits élémentaires :

D'une part, du droit à être entendu publiquement par un tribunal impartial et indépendant prévu par la loi ; le recours devant le juge administratif n'est pas un recours efficace ou de nature à empêcher la violation dont il se plaint parce que le juge administratif a compétence liée quant au fond et ne peut apprécier, au-delà de l'aspect purement formel des retraits de points, le bien-fondé d'une interdiction de conduire.

D'autre part, du droit à un procès équitable qui garantit le principe du contradictoire et des droits de la défense.

2.2.4. Violation du principe de la proportionnalité entre la sanction et la faute

L'automatisme de la sanction et le fait qu'elle soit prononcée par une autorité administrative apparaissent incompatibles avec les principes qui donnent aux juges judiciaires, gardiens de la liberté individuelle le soin de prononcer les peines.

La définition du débat devant le juge ne se limite pas à l'établissement de la réalité de l'infraction et au problème de la culpabilité, mais concerne tout autant la détermination de la sanction susceptible d'être infligée dans sa globalité en considération de la personnalité du prévenu et des conséquences de la peine et ce, en vertu du principe de l'individualisation de la peine.

2.2.5. Violation du principe « non bis in idem »

Le principe « non bis in idem » interdit que pour un même fait, on soit condamné deux fois, en l'espèce, une première fois par le juge judiciaire et une deuxième fois par l'autorité administrative érigée en juridiction. Ne serait-il pas aberrant que le juge judiciaire pour une infraction donnée prononce une interdiction de conduire sans sursis et que le ministère en raison de la perte du capital intégral de points serait contraint – en vertu de la qualification juridique prononcée par le juge - à prononcer une deuxième interdiction de conduire ferme sans sursis ?

En l'espèce, il y aurait donc bel et bien cumul de peines prononcées par le juge pénal d'une part et par le ministère d'autre part comme le prévoit l'article 2 bis paragraphe 3 du projet en disposant que *pendant le temps d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis intervenant en-dehors des conditions du chiffre 1 ter de l'article 13 ou d'un retrait administratif du permis de conduire, la suspension du droit de conduire ne produit pas ses effets.*

Pour prouver la légalité du permis à points, l'auteur se réfère dans l'exposé des motifs à l'arrêt Malige rendu par la Cour en date du 28 septembre 1998.

L'arrêt Malige comporte deux décisions :

- une décision de principe : la sanction de retrait de points est qualifiée de sanction pénale au sens de l'article 6 §1 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme (voir développement sous le point 2.1.) ;
- une décision d'espèce : l'article 6 §1 qui garantit également l'absence de toute violation du droit d'accès à un tribunal indépendant n'a pas été violé dans le cas Malige.

Conclure de cette décision d'espèce, comme le fait l'auteur, que le droit d'accès à un tribunal indépendant est garanti dans tous les autres cas de retrait de points qui pourront se présenter est tout simplement une inanité !

La solution du contentieux propre à M. Jérôme Malige n'est pas transposable à l'ensemble des contentieux portant sur le retrait de points, notamment quand il emporte interdiction de conduire (annulation du permis de conduire).

La rédaction de cet arrêt autorise à penser que la conclusion de la Cour eut été tout autre si le retrait de points avait pour conséquence d'épuiser son capital de points et plus précisément de lui faire perdre le droit de conduire.

D'ores et déjà, on peut dire que, suite à l'arrêt Malige, le permis de conduire à points vient de connaître une double défaite :

- 1) le caractère pénal reconnu à la sanction de retrait de points par la haute juridiction heurte la lettre et l'esprit du présent projet de loi selon lequel le retrait de points n'est pas une peine accessoire ;
- 2) l'appréciation de non-violation du « droit au juge » pour le seul retrait de 4 points (cas d'espèce), alors qu'il n'entraînerait pas la perte du permis de conduire, ouvre la voie à de nouveaux contentieux sur d'autres cas où précisément il y a perte de validité du permis.

Il en résulte des développements ci-dessus que le permis à points est une mesure qui est non seulement dépourvue d'objet, mais également dépourvue de base légale.

En vertu du caractère pénal du retrait de points, notre chambre conteste également la légalité de l'article 2 de loi du 14 février 1955 actuellement en vigueur qui permet désormais au Ministère des Transports de retirer le permis de conduire si l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'autres intoxications. S'agissant d'infractions au sens du code de la route, il n'appartient pas au Ministère de constater des infractions et de prononcer le retrait du permis. En effet que vaut un jugement du tribunal répressif si l'administration s'érige elle-même en juridiction ? Pour le surplus, notre Chambre renvoie aux conclusions ci-dessus qu'elle a tirées de l'illégalité du permis à points.

A titre tout à fait subsidiaire, notre Chambre fait une analyse des articles.

3. L'analyse du texte du projet de loi

Ad article II

Article 2 bis paragraphe 1

Comme la loi ne dispose que pour l'avenir, notre Chambre est d'avis que le capital initial

de 12 points ne doit subir un retrait que pour des infractions commises après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Afin d'éviter toute divergence d'interprétation par la suite, il serait plus logique d'intégrer le paragraphe 6 prévoyant que les dispositions de l'article 2 bis ne produisent d'effet que pour des infractions perpétrées après mise en vigueur de la présente loi dans le paragraphe 1.

Par ailleurs elle réclame un bref délai à partir du moment où le jugement est coulé en force de chose jugée respectivement à partir du paiement de l'avertissement taxé dans lequel le Ministère doit procéder à un retrait de points et informer l'intéressé sous peine de forclusion .

Paragraphe 2

L'arsenal répressif prévu au paragraphe 2 est totalement illogique, arbitraire et partiellement insensé.

Illogique, parce que le retrait de points est :

- le même pour le conducteur verbalisé à 130km/h sur une route nationale étroite et sinueuse que pour celui qui roule à 170 km/h sur une autoroute dégagée ;
- le même pour le chauffeur d'autobus obligé de violer la priorité pour respecter son horaire à un moment où les croisements, bifurcations ou jonctions de routes sont encombrés que pour l'automobiliste qui sur un croisement dégagé enfreint la priorité des usagers y débouchant venant d'une autre chaussée.

Le passé du conducteur et son taux de bonus d'assurances ne présentent de même aucun intérêt.

Arbitraire, parce qu'un certain nombre de faits n'ont pas été érigés en infractions tels que le fait de téléphoner en conduisant (avec ou sans « kit-main libre »), de ne pas respecter une barrière de dégel, d'utiliser un détecteur de radar...

Partiellement insensé parce que certaines infractions énumérées à l'article 2 bis n'ont aucun impact sur la sécurité routière telles que le fait de conduire un véhicule sans assurance valable ou sans permis de conduire valable ou le fait de conduire un véhicule malgré une interdiction de conduire.

Notre chambre a de sérieux doutes que la police respectivement le ministère soient toujours en mesure de qualifier correctement le cumul d'infractions, c-à-d, de distinguer entre concours idéal et concours réel d'infractions de sorte que le contrevenant qui paie le ou les avertissements taxés risque de se voir retirer un nombre de points trop important.

Au dernier paragraphe, notre chambre demande que l'information du retrait de points adressée à l'intéressé doive également indiquer les délais et voies de recours contre la décision administrative individuelle.

Paragraphe 3

A titre principal, notre chambre réfute un cumul de peines prononcées d'une part par le juge judiciaire et d'autre part par le ministère en vertu des principes énoncés sous le point 2

de l'avis.

A titre subsidiaire, notre chambre estime que l'avant dernier alinéa de ce paragraphe est dépourvu de toute logique lorsqu'il dispose que « *pendant le temps d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis... ou d'un retrait administratif du permis de conduire, la suspension du droit de conduire ne produit pas ses effets* » .

A contrario, cela voudrait dire que la suspension du droit de conduire produirait ses effets à partir du prononcé du jugement si l'interdiction de conduire judiciaire prononcée par le juge était assortie du sursis. Il y aurait donc confusion entre la peine prononcée par le juge et la suspension du droit de conduire - à l'instar de ce qui se fait entre une interdiction provisoire de conduire prononcée par le juge d'instruction et une interdiction de conduire prononcée par le juge du fond.

Cela voudrait dire que la date d'effet de la suspension du droit de conduire serait tributaire non seulement de la qualification juridique des faits retenue par le juge, mais également de la sanction (avec ou sans sursis) prononcée par ce dernier. Cette disposition insensée ne peut trouver l'appui de notre chambre

Paragraphe 4

Notre chambre est d'avis qu'une restitution de points au-delà du total de 12 points doit rester possible afin de rendre plus attrayants les cours de formation complémentaire et de récompenser ceux qui ont fait des efforts.

Notre Chambre est d'avis que le délai de trois ans doit commencer à courir à partir de la commission de l'infraction constatée par la police pour éviter de dissuader l'auteur de l'infraction de former une contestation de l'infraction et/ou de sa sanction devant le tribunal répressif laquelle aurait pour effet de retarder le point de départ du délai de reconstitution de son capital de points.

Paragraphe 5

A l'instar de l'observation faite au paragraphe 4, le délai de reconstitution des points de 3 ans doit commencer à courir à partir de la constatation de l'infraction par la police.

Paragraphe 6

Vu que cette disposition détermine l'applicabilité dans le temps de la loi, notre chambre propose de l'intégrer dans le paragraphe 1.

Ad article VII

C'est dans cet article que l'effet répressif (du permis à points) se fait particulièrement sentir pour les chauffeurs professionnels.

Notre chambre exige que pour toutes irrégularités tenant au véhicule, c'est le propriétaire qui doit être sanctionné et non pas le conducteur.

Ad article VIII le délit de grande vitesse

Si le délit de grande vitesse est aujourd'hui dirigé contre ceux qui dépassent de + 20 km/h + 20% la vitesse maximale autorisée, ce n'est sans doute qu'un début.

Comme le gouvernement est d'avis qu'il pourrait contribuer à diminuer la sinistralité routière par un surplus de répression, rien n'empêche que ce seuil soit descendu progressivement par la suite à + 10 km/h + 10%, +/- 0km/h + 10%...

Cette technique de grignotage a été utilisée dans certains pays en matière de la répression de l'alcool au volant où le seuil du délit a été progressivement abaissé.

Le délit de grande vitesse génère un effet pervers singulier.

Les spécialistes de la question le savent bien : entretenir dans l'esprit du public que l'excès de vitesse est dangereux parce qu'illicite, amène à considérer trop souvent que rouler dans les limites des vitesses autorisées demeure sans danger.

Le sens de la « pédagogie » des pouvoirs publics faisant qu'ils autorisent d'une main la construction de véhicules rapides, et de l'autre main prétendent en interdire l'usage sous peine de sanctions, il y a de quoi s'interroger.

En outre, ceux qui ne bénéficient pas d'une voiture avec chauffeur (la majorité des citoyens, à part les hauts représentants du gouvernement et d'institutions politiques ou financières), savent que l'adaptation de la vitesse à l'environnement de circulation, le simple exercice d'une manœuvre de dépassement, ou de dégagement d'une situation à risques, peuvent amener tout un chacun à dépasser les limitations autorisées et même involontairement à franchir le seuil qui sépare « le petit » du « grand » excès de vitesse.

Notre chambre demande la suppression de l'article VIII. Elle est d'avis que les dispositions actuellement en vigueur suffisent amplement pour punir les auteurs d'excès de vitesse.

Ad article 10 1^{er} et 2^{ième} points dernier alinéa

Cet article est incompréhensible.

De deux choses l'une :

soit le permis de conduire est retiré pendant une interdiction de conduire non assortie du sursis, et alors la question ne se pose pas de savoir si le permis est valable à l'étranger ou non, parce que le titulaire n'en dispose plus.

Soit le permis de conduire est retiré et le titulaire reçoit un permis provisoire si l'interdiction de conduire est assortie du sursis ou d'une exception de conduire pour trajets professionnels, et alors il est inconcevable qu'en vertu de la territorialité de la loi pénale, la restriction du droit de conduire prononcée par le juge puisse avoir des effets hors du territoire luxembourgeois.

Notre chambre demande la radiation des derniers alinéas des points 1 et 2.

A V I S

de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics

sur

l'introduction du permis de conduire à points:

- **projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
- **projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;**
- **projet de règlement grand-ducal modifiant 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;**
- **projet de règlement grand-ducal concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres**

Par dépêche du 29 septembre 2000, Monsieur le Ministre des Transports a demandé, en la priant d'y réserver "*le bénéfice d'un traitement prioritaire*", l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur les projets spécifiés à l'intitulé.

Ils ont pour objet, conformément à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999, d'introduire le permis de conduire à points au Grand-Duché de Luxembourg.

A ce sujet, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics aimerait répéter, en ce qui concerne le fond, la conclusion qu'elle avait tirée de l'élaboration de ses réponses à un questionnaire lui transmis en début d'année sur le même dossier:

"La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics marque son accord de principe avec l'introduction, au Grand-Duché de Luxembourg; du permis de conduire dit 'à points'.

Elle aimerait cependant attirer d'ores et déjà l'attention des responsables politiques et autres au fait qu'un tel système - tout comme nombre d'autres mesures, qu'elles soient préventives ou répressives - est certes de nature à sensibiliser davantage le conducteur responsable, mais n'aura vraisemblablement - et malheureusement! - guère d'effet miracle pour ce qui est du carnage routier auquel nous sommes habitués.

Tout comme l'abaissement de 0,8 à 0,5 g/l du taux d'alcool dans le sang n'incitera pas le conducteur habitué à prendre le volant ivre mort à revenir à de meilleures idées, l'introduction du permis à points ne convertira pas ceux qui se font un malin plaisir d'ignorer voire de violer régulièrement et délibérément les règles élémentaires du code de la route.

Ceci dit, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics approuve toute initiative allant dans le sens de l'amélioration de la sécurité routière et elle réitère dès lors son approbation aux mesures prévues."

A relire ces quelques lignes, pourtant claires et précises, écrites au mois de mars de cette année, la Chambre se demande pourquoi il est question, à la page 8 de l'exposé des motifs du projet de loi sous avis, d'un "accord conditionnel (?) donné par ... la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics".

Par ailleurs, la Chambre regrette que la consultation des partenaires sociaux se soit limitée audit questionnaire alors qu'un vrai dialogue et des entrevues entre le Gouvernement et les forces vives de la nation auraient pu contribuer à clarifier certains aspects controversés.

Ceci dit, la Chambre n'entend pas rentrer, dans le cadre du présent avis, dans le détail des différents articles du projet de loi et des trois projets de règlements grand-ducaux d'exécution, somme toute assez techniques.

Elle voudrait toutefois approfondir quelques aspects qui soit ne lui donnent pas satisfaction soit soulèvent des questions.

Traitement des non-résidents

Dans sa prise de position du mois de mars 2000, la Chambre avait soulevé la question de la discrimination des résidents luxembourgeois par rapport notamment aux travailleurs frontaliers.

Le Gouvernement croit avoir trouvé la solution en affectant également de points le permis de conduire d'un non-résident dès que celui-ci se rend coupable d'une infraction au Luxembourg. Cette disposition se trouve commentée comme suit sub article II du projet de loi:

"il est projeté de traiter tous les usagers des routes luxembourgeoises sur un même pied d'égalité".

Aux yeux de la Chambre, il faut être vraiment naïf pour croire en une telle affirmation.

En effet, le traitement "*sur un même pied d'égalité*" ne saurait être garanti en appliquant les mêmes règles à tout conducteur sur le territoire de quelques kilomètres carrés que représente le Grand-Duché dans l'Union Européenne, mais uniquement en soumettant tout le monde partout à une réglementation identique.

Il est évident que ce n'est ni le touriste danois ni le commis voyageur grec qui préoccupent la Chambre, mais que le projet met dans le même sac que les frontaliers.

En général, la plupart de ces derniers entrent au Luxembourg et en sortent aux heures de pointe et par les grands axes routiers, c'est-à-dire à un moment et sur des routes tellement encombrées qu'un contrôle de la circulation, qu'il soit de routine ou ponctuel, est virtuellement impossible à effectuer. Pour le reste, les intéressés sont soumis à leur réglementation nationale, et il n'y a donc aucune comparaison possible avec les résidents.

Mais là n'est pas le seul aspect problématique de la question, qui en comporte une multitude d'autres.

Ainsi, en ce qui concerne un résident français par exemple, il est difficilement imaginable que les infractions au code de la route commises au Grand-Duché de Luxembourg affectent le capital points de son permis de conduire français et vice-versa. Même à supposer que tel fût le cas, la Chambre voit difficilement des autorités luxembourgeoises encaisser le permis de conduire d'un ressortissant étranger. Et même dans cette hypothèse, il faut se demander si l'interdiction de conduire vaudra ailleurs qu'au Grand-Duché.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics est évidemment parfaitement consciente que les problèmes soulevés sont impossibles à résoudre en l'absence d'une législation européenne uniforme. Le Gouvernement est d'ailleurs du même avis puisque l'exposé des motifs fait état d'une "*convention élaborée au sein du Conseil de l'Eu-*

rope par un comité d'experts gouvernementaux concernant les effets internationaux de la déchéance du droit de conduire ... signée par le Luxembourg le 3 juin 1976" et tendant "à promouvoir la création d'un 'système tel que la déchéance du droit de conduire prononcée dans un Etat déterminé puisse produire ses effets au niveau international'", accords qui "n'ont jusqu'à présent pas encore été ratifiés ni par le Luxembourg ni par aucun autre Etat signataire".

Parler dans ces conditions de "*traiter tous les usagers des routes luxembourgeoises sur un même pied d'égalité*" relève du domaine du vœu platonique plutôt que de celui de la réalité.

Chauffeurs professionnels

Avant d'approfondir la question, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics aimerait citer le passage y relatif figurant dans son document n° A1612 prérappelé du 14 mars 2000:

"Question n° 9: Un traitement particulier des chauffeurs professionnels est-il opportun?"

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics répond à cette question par l'affirmative et elle préconise le retour au permis de conduire professionnel ayant existé autrefois.

Le chauffeur professionnel disposerait donc de deux permis à points distincts dont l'un lui servirait pour sa vie privée et l'autre pour sa vie professionnelle."

Le projet de loi sous avis avance trois arguments pour ne pas s'engager dans cette direction, à savoir:

- application d'un "*régime unique*" dans tous les pays ayant introduit le permis à points;
- impossibilité de distinguer entre chauffeurs professionnels et autres;
- "*professionnalisme*" des intéressés par rapport aux autres.

Quant au premier argument, la Chambre estime que rien n'oblige le Luxembourg à suivre aveuglément les autres pays sur tous les plans.

Le deuxième argument est inacceptable à son tour alors qu'il permettrait de bloquer toute législation nouvelle par le simple renvoi à une difficulté pratique de sa mise en oeuvre! Puisqu'il a été possible de définir avec une précision suffisante ce qu'il y a lieu d'entendre par "*accident de trajet*" en matière d'assurance accident par exemple, il devrait également être possible de circonscrire le champ d'application d'une législation relative à un permis de conduire professionnel. Une solution pourrait consister à prendre en considération les déplacements pendant les heures de travail de catégories de conducteurs définies à l'avance, ce qui permettrait en outre de prévoir, en dehors des chauffeurs d'autobus, de camions et de taxis, une autre catégorie "*semi-professionnelle*" de chauffeurs, comme les médecins en service, les agents de la police, les chauffeurs-livreurs et autres. En effet, la Chambre voit mal pourquoi le chauffeur d'un homme d'affaires voire d'une personnalité politique devrait faire les frais de l'ordre de son chef de griller un feu rouge ou de dépasser la vitesse maximale autorisée pour la seule raison que ce dernier risque d'arriver en retard à une réunion.

Pour ce qui est, en troisième lieu, du "*professionnalisme*" des intéressés, qui devrait, selon l'exposé des motifs, les inciter "*à développer une aptitude plus prononcée de bien se conduire*" et "*de faire preuve d'un sens accru des responsabilités*", la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics est bien d'accord avec ces affirmations. Toutefois, ces arguments n'empêchent en rien que le risque d'une infraction - involontaire évidemment - est largement supérieur chez cette catégorie de conducteurs alors que le kilométrage qu'ils parcourent correspond en moyenne au décuple de celui d'un usager "*normal*" de la route.

Pour toutes ces raisons, la Chambre maintient sa vive recommandation de réintroduire le permis de conduire professionnel. Cela aurait d'ailleurs l'avantage d'éliminer sinon d'amoinrir les effets discriminatoires de certaines dispositions du projet de loi à l'égard des chauffeurs professionnels.

Ainsi, la Chambre constate que la conduite d'un véhicule surchargé ou muni d'un ou de plusieurs pneumatiques non réglementaires est sanctionnée par la perte de respectivement 4 et 2 points. Or, il s'agit là d'infractions qui, dans la plupart des cas, ne sont pas à mettre sur le compte du chauffeur professionnel mais sur celui de son employeur!

Enfin, l'introduction du permis professionnel permettrait de sanctionner, sur ce plan, également d'autres manquements, et notamment le non-respect des dispositions en matière de temps de conduite et de repos.

A titre tout à fait subsidiaire, la Chambre estime que la perte de son permis de conduire devrait être contrebalancée, pour le conducteur professionnel, par des mesures sociales d'accompagnement, comme tel est le cas en France par exemple. En effet, il ne faut pas oublier que la perte de son permis signifie pour l'intéressé la perte de son emploi.

Modalités de retrait du permis

Selon l'article X, paragraphe 3 du projet de loi, "*le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire*" et "*(les) membres de la police grand-ducale (sont) chargés de l'exécution du retrait (du permis)*".

Afin d'enlever à la mesure du retrait du permis, déjà assez douloureuse en elle-même, toute connotation de pilori, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics recommande de remplacer l'encaissement à domicile, par la Police de surcroît, par une procédure moins brutale, par exemple en invitant l'intéressé, le cas échéant par injonction, à remettre son permis à un bureau de Police ou dans un bureau du Ministère des Transports à l'abri de regards indiscrets.

Il va de soi que la solution proposée par les auteurs du projet pourra toujours trouver application en cas de commandement infructueux.

Rétroactivité?

Le Gouvernement affirme, au commentaire du paragraphe 6 de l'article II, que "*le champ d'application de la présente loi est défini comme n'englobant que des infractions qui ont été commises après l'entrée en vigueur de la loi. Ce choix permet d'éviter tout effet de rétroactivité aux nouvelles dispositions légales qui serait difficilement compatible avec les principes de l'Etat de droit*".

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics prend note avec satisfaction surtout de cette dernière affirmation, qui n'a pas toujours

caractérisé l'attitude du (précédent) Gouvernement dans certains dossiers concernant plus particulièrement les ressortissants de la Chambre.

Quoi qu'il en soit, la Chambre approuve donc cette disposition. Afin d'éviter tout risque de malentendu, elle propose cependant de compléter également en ce sens la dernière phrase de l'alinéa final du paragraphe 1er de l'article 2bis nouveau, qui concerne la réduction du nombre initial de points pour ceux qui auraient "*déjà fait l'objet d'une condamnation*", d'un "*avertissement taxé*" ou d'une "*sanction étrangère*" avant l'affectation initiale du nombre de points.

La Chambre propose de rédiger comme suit cette phrase finale:

"Cette réduction intervient sans préjudice des dispositions des paragraphes 5 et 6 du présent article".

Mise en oeuvre pratique

A analyser de plus près tout le dispositif qu'il est prévu de mettre en place en matière de permis de conduire à points, la Chambre constate que les moyens humains et matériels nécessaires pour mettre en oeuvre sur le terrain les nouvelles mesures sont tout simplement énormes.

En effet, au seul niveau des instances concernées - de près ou de loin - par le dossier, l'on a affaire aux services du Ministère des Transports, aux membres de la police grand-ducale et aux agents de l'administration des douanes et accises, au Ministère de la Justice et à l'appareil judiciaire, au centre de formation pour conducteurs, à la Société Nationale de Contrôle Technique-Homologations, etc.

Pareillement, la quantité et l'envergure des procédures sont impressionnantes:

- affectation initiale des points différente selon qu'il s'agisse d'un résident ou d'un non-résident;
- suivi des condamnations judiciaires et des avertissements taxés de ceux qui ne sont pas encore titulaires d'un permis ou qui ne l'ont pas encore fait transcrire;

- constat des infractions et procédure d'application de la réduction de points (transmission des informations au Ministère des Transports, information des intéressés en cas de réduction ou de restitution de points);
- gestion des capitaux de points attachés aux permis;
- procédure de suspension du droit de conduire et recouvrement des permis afférents;
- organisation de la formation complémentaire indispensable pour récupérer le permis et procédure de restitution y relative;
- communication avec les instances compétentes des pays étrangers;
- etc.

Si la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics a tenu à énumérer tout ce qui précède, le but en était non seulement de rendre attentif aux difficultés qui risquent de se poser en matière d'exécution pratique, mais aussi et surtout de rappeler une fois de plus ce que la Chambre ne cesse de prêcher depuis des années, à savoir que toute extension des missions de l'Etat implique nécessairement un gonflement de ses effectifs. La fonction publique en tant que telle n'ayant pas été demandeur en l'occurrence, elle refuse en conséquence d'endosser la responsabilité des frais supplémentaires de personnel en découlant.

Conclusion

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics répète qu'elle approuve le principe du permis de conduire à points, malgré les réserves ponctuelles qui précèdent.

Pour les raisons plus amplement expliquées dans l'introduction, elle met cependant en garde devant des expectatives trop optimistes, surtout si l'on prend en considération la fâcheuse habitude d'aucuns, à en croire la rubrique "*chiens écrasés*" de la presse quotidienne, de prendre la route sans permis et sans gêne.

Enfin, la Chambre invite le Gouvernement à favoriser une politique tendant à faciliter le choix du transport public et à commencer à mettre parallèlement en oeuvre, à côté de l'arsenal de mesures répressives qui sera complété par le projet sous avis, une politique préventive

ayant pour objet d'aboutir à moyen et à long terme à un changement fondamental de mentalité dans le chef des conducteurs, notamment par une approche différente du sujet déjà au moment de la formation théorique et psychologique des aspirants.

(Avis émis conformément aux dispositions de l'article 3, alinéa 2, du règlement d'ordre interne de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics).

Luxembourg, le 17 novembre 2000.

Le Secrétaire,

G. MULLER

Le Président,

E. HAAG

4. Remarques concernant l'avant-projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Notre chambre estime qu'il est déplacé de voir dans chaque auteur d'une infraction à la circulation routière un aliéné mental qui n'a pas le sens des responsabilités.

Selon notre chambre, cette formation poursuit deux objectifs non exposés dans ce règlement :

1) Elle sert en réalité à alimenter les caisses de la trésorerie de l'Etat en obligeant les candidats à payer des droits d'inscription faramineux (se situant entre 7.000.-LUF et 25.000.-LUF hors TVA !!) pour suivre les cours ainsi qu'un droit d'enregistrement pour obtenir un nouveau permis.

2) Elle constitue une mesure d'emploi, parce qu'elle exige de nouvelles embauches pour dispenser les cours théoriques et pratiques de la formation à moins que l'on ne parte de l'hypothèse que les participants une fois qu'ils ont réussi leurs épreuves de reconversion puissent eux-mêmes dispenser des cours pour de futurs « inconscients de la route ».

Au lieu de considérer l'automobiliste comme un *ignare*, sans esprit de discernement, l'auteur aurait pu faire d'un peu plus de probité en évoquant clairement les objectifs susmentionnés.

5. Remarques concernant l'avant-projet de règlement grand-ducal modifiant 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

Notre chambre exige que l'information du retrait de points doive comporter les délais et voies de recours contre la décision administrative.

Notre chambre a de sérieux doutes que l'effectif actuel de la police grand-ducale soit en mesure de manifester sa présence un peu partout pour sanctionner tout l'arsenal d'infractions qui est repris dans le projet de règlement grand-ducal.

6. Remarques concernant l'avant-projet de règlement grand-ducal concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres

Néant.

Notre chambre a le regret de vous informer qu'au vu des développements ci-dessus, elle s'exprime contre le projet de loi élargé et les projets de règlement grand-ducal y afférents.

Luxembourg, le 15 décembre 2000

Pour la Chambre de Travail:

Le directeur



Marcel DETAÏLLE

Le président



Henri BOSSI



4712/01



MINISTÈRE D'ÉTAT
LE MINISTRE AUX
RELATIONS AVEC LE PARLEMENT

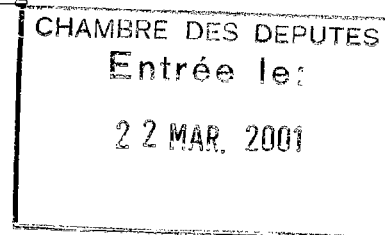
SERVICE CENTRAL DE LÉGISLATION

SCL: 224 – L 3389 / R 3341 à R 3343
Doc. parl. 4712 / A

Luxembourg, le 20 mars 2001

Monsieur le Président
de la Chambre des Députés

Luxembourg



- Objet:
- 1) *Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. (Permis à points)*
 - 2) *Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.*
 - 3) *Projet de règlement grand-ducal modifiant 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.*
 - 4) *Projet de règlement grand-ducal concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres.*

Monsieur le Président,

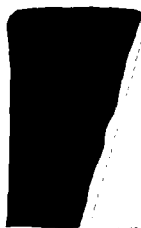
A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe l'avis de la Chambre des Métiers ainsi que l'avis de la Chambre des Employés Privés sur le projet de loi et les trois projets de règlement grand-ducal sous rubrique.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre aux Relations
avec le Parlement

François Biltgen

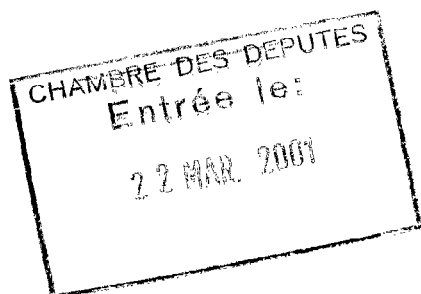
Transmis en copie pour information aux honorables Membres
- de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports
- de la Conférence des Présidents
Luxembourg, le 22 mars 2001.
Le Greffier de la Chambre des Députés,
Pierre Dillenbourg



CEP L

procédure consultative

Chambre des Députés



Avis

relatif au projet de loi relatif à l'introduction du permis à points

Avis XVII/2/2001

Luxembourg, le 13 février 2001

Par lettre du 29 septembre 2000, réf. ph/légis/loi/pdc-poin/let/00/081, Monsieur Henri Grethen, Ministre des Transports, a soumis les projets sous rubrique à l'avis de la Chambre des Employés Privés.

1. Lesdits projets ont pour objet d'introduire un moyen mieux approprié pour lutter contre les délinquants routiers récidivistes et pour détecter les conducteurs à risques, qui se caractérisent par la haute fréquence et la gravité des infractions commises en matière de circulation routière.

2. Le permis à points est censé s'ajouter, sous forme d'une troisième possibilité pour les pouvoirs publics de retirer temporairement le droit de conduire, aux deux voies de retrait possibles prévues actuellement par la législation luxembourgeoise.

La première voie trouve son origine dans l'article 13 de la loi du 14 février 1955 qui confère au juge pénal la prérogative de prononcer une interdiction de conduire de 8 jours à 1 an en matière de contraventions et de 3 mois à 15 ans en matière de délits ou de crimes quand il est saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de crimes ou de délits qui se sont joints à ces infractions.

La deuxième voie concerne l'article 2, paragraphe 1 de la même loi qui prévoit que le Ministre des Transports, qui est l'autorité administrative compétente pour délivrer le permis de conduire, peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:

- présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'autres intoxications;
- n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité routière;
- est dépourvu du sens des responsabilités pour la conduite d'un véhicule;
- souffre d'infirmités ou de troubles qui entravent ses capacités de conduire;
- refuse de produire un certificat médical récent;
- a fait une fausse déclaration pour obtenir le permis de conduire.

3. Le permis à points est un concept où tout conducteur, résident ou non, professionnel ou non, dispose d'un capital initial de 12 points. Certains délits ou contraventions donnent lieu à un retrait de 1 à 6 points. L'épuisement du capital de points conduit à une suspension automatique du droit de conduire.

I. La présentation du projet

I.1. La réduction de points

4. La réduction de points est une mesure administrative qui a lieu automatiquement et qui échappe totalement au juge judiciaire et aux organes de police.

Elle a lieu à un moment très précis:

- Soit au moment du paiement de l'avertissement taxé, étant donné que ce paiement équivaut à une reconnaissance implicite par l'auteur de son comportement fautif.
- Soit au moment où la condamnation judiciaire est devenue irrévocable du fait de l'épuisement ou de la déchéance des voies de recours.

5. Les infractions prises en compte pour le retrait de points sont:

- les délits et contraventions graves prévues par la législation routière;
- les contraventions tenant au défaut d'utiliser les dispositifs de sécurité.

Le système proposé exclut expressément le risque de la perte de la totalité du capital maximal de 12 points en un seul coup.

En cas de concours d'infractions, le projet sous avis fait la distinction entre les deux situations suivantes:

- Le concours idéal, qui est un acte unique qui a réalisé la violation de plusieurs dispositions légales. Dans ce cas, seule l'infraction pour laquelle la réduction de points est la plus importante est prise en compte.
- Le concours réel consiste en plusieurs actes constituant plusieurs infractions distinctes qui sont commis simultanément ou dans un laps de temps tel qu'une condamnation définitive pour l'une de ces infractions n'a pas encore été possible. Dans ce cas, toutes les infractions sont retenues et les réductions de points y afférentes sont cumulées. Le cumul est cependant limité à un plafond qui est la moitié du capital maximal (6 points) en présence de contraventions uniquement et les deux tiers du capital maximal (8 points) si au moins un délit a été commis.

Le barème retenu comprend une liste de 20 infractions clairement énoncées avec l'indication du nombre correspondant de points à retrancher.

Un certain nombre des infractions reprises dans le tableau ci-avant, comme par exemple la conduite d'un véhicule sans permis de conduire valable, la mise en circulation d'un véhicule sans assurance responsabilité civile, la conduite d'un véhicule surchargé, la conduite d'un véhicule en état d'ivresse, la conduite d'un véhicule sous l'influence d'alcool et la conduite d'un véhicule avec des pneumatiques défectueux, concernent aussi bien le conducteur que le propriétaire du véhicule qui a toléré l'infraction.

6. Etant donné que le retrait des points est une mesure purement administrative, ni le juge judiciaire, ni les organes de police n'ont accès au fichier tenu par le Ministère des Transports.

Afin de garantir la confidentialité des données et les droits de l'intéressé contre des erreurs administratives éventuelles, le système proposé prévoit une information écrite systématique qui est adressée aux titulaires de permis de conduire pour les avertir de toute perte de points.

La contestation de la réduction de points décidée par le Ministre des Transports peut se faire par un recours devant les juridictions administratives.

1.2. La réduction à zéro des points et la suspension du droit de conduire

7. La perte totale du nombre de points du capital initial de 12 points entraîne la suspension du droit de conduire pour 12 mois. Cette suspension est temporaire et n'affecte pas le permis de conduire.

La durée de la suspension est étendue à 24 mois en cas de nouvelle perte de tous les points endéans les 3 ans.

8. En cas de suspension du droit de conduire, il convient de distinguer deux cas de figure différents:

- Les résidents, qui sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois ou d'un permis délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen se voient retirer leur permis de conduire et font l'objet d'un signalement.
- Les non-résidents ainsi que les résidents avec un permis de conduire qui est ni délivré par l'Etat luxembourgeois ni par un autre Etat de l'Espace Economique Européen font seulement l'objet d'un signalement.

1.3. La reconstitution du capital de points et la récupération du permis

9. Le capital initial peut être reconstitué si pendant un délai de 3 ans, le titulaire du permis s'abstient de commettre de nouvelles infractions susceptibles de lui faire perdre des points.

10. Le titulaire d'un permis de conduire qui a partiellement perdu les points lui alloués, peut se soumettre tous les 3 ans à un cours de recyclage comportant une éducation psychologique et des exercices pratiques de conduite en vue de récupérer 3 points.

11. Après la perte totale des 12 points initiaux, la restitution du droit de conduire est subordonnée à la participation à un cours de formation spéciale après une période de suspension du droit de conduire de 12 mois.

La restitution du droit de conduire après une deuxième mesure de suspension requiert en plus la réussite d'un examen de contrôle comportant une épreuve théorique et une épreuve pratique. Dans ce cas, le capital de départ est limité à 6 points.

1.4. Les formations spécifiques

12. Les formations spécifiques prévues par le projet de règlement grand-ducal sont au nombre de deux. Ces deux formations ne sont pas dispensées sous forme de cours enseigné, mais elles intègrent les expériences individuelles des participants.

La participation aux formations est constatée par un certificat délivré par le centre de formation. La délivrance de ce certificat est refusée si le participant a fait preuve d'un désintérêt manifeste aux cours dispensés ou a fait preuve d'un manque manifeste de prise de conscience des dangers de la circulation routière ou du sens des responsabilités requis de la part d'un conducteur ou encore d'une inhabilité évidente au cours des exercices pratiques. En cas de refus de délivrance du certificat, le participant est obligé de se soumettre à nouveau à la même formation avec un dédoublement du nombre des heures prévues dans le cadre de l'instruction théorique.

13. En premier lieu, il existe une formation spécifique pour la reconstitution partielle du capital de points. La participation est seulement autorisée tous les 3 ans et elle donne droit à la récupération de 3 points. Le prix de cette formation est de 190 Euros ou 7.665 LUF.

La durée de la formation est de 1 jour et elle est subdivisée en 8 unités d'instruction.

Le module théorique qui est composé de 4 unités d'instruction, est dispensé par des psychologues diplômés et agréés par le Ministre des transports et traite les sujets suivants:

- les causes et les circonstances des accidents;
- les conséquences des accidents;
- les enjeux sociaux de la sécurité routière;
- l'analyse de l'attitude générale et individuelle par rapport aux règles de circulation routière.

Le module pratique est aussi composé de 4 unités d'instruction et englobe:

- des exercices de conduite;
- des exercices en rapport avec les lois physiques agissant sur un véhicule en mouvement;
- des démonstrations qui ont pour objet de rendre les participants conscients de la gravité des conséquences potentielles du non-respect des règles de la circulation routière.

14. Deuxièmement, une formation spécifique pour recouvrer le droit de conduire après une suspension est introduite. La participation à cette formation n'est pas autorisée avant le début du 3^e mois précédant l'échéance de la suspension. A l'issue de cette formation, le candidat dispose à nouveau d'un capital de départ de 6 points. Le prix de cette formation est de 400 Euros ou 16.136 Luf.

La durée de la formation est de 5 jours et elle est subdivisée en 18 unités d'instruction.

L'audit individuel de conduite qui comprend 2 unités d'instruction, est effectué par un instructeur d'auto-école agréé. L'instructeur a pour mission d'apprécier le style de conduite du candidat et de rédiger un rapport décrivant attitude, comportement et habileté technique du candidat. A la suite de cet audit, l'instructeur établit un rapport destiné à être évalué ultérieurement par le chargé de cours dispensant l'enseignement théorique.

Le module théorique est composé de 12 unités d'instruction et comprend:

- un enseignement des facteurs généraux de l'insécurité routière;
- une thérapie de groupe sur les attitudes et les comportements individuels;
- un enseignement individualisé traitant de la nature des infractions à l'origine de la suspension;
- une unité d'instruction spéciale sur les effets de l'alcool sur le champ de vision, le temps de réaction et le comportement du conducteur alcoolisé.

Le cours théorique est dispensé par des psychologues qui disposent d'une copie du dossier du permis de conduire des candidats qui est établi par le Ministre des Transports.

Le module pratique est composé de 4 unités d'instruction et englobe:

- des exercices de conduite;
- des exercices en rapport avec les lois physiques agissant sur un véhicule en mouvement;
- des démonstrations qui ont pour objet de rendre les participants conscients de la gravité des conséquences potentielles du non-respect des règles de la circulation routière;
- une unité d'instruction spéciale sur les effets de la consommation d'alcool sur le comportement d'un conducteur.

1.5. Le délit de grande vitesse

15. Le délit de grande vitesse est un excès de vitesse où les dépassements des limites réglementaires excèdent une valeur de référence qui est établie selon la formule « +20 km/h + 20% ». Par conséquent, tout excès de vitesse qui est supérieur à 1,2 fois le plafond réglementaire, augmenté de 20 km/h, est considéré comme délit de grande vitesse.

L'approche retenue permet de différencier le seuil d'applicabilité du nouveau délit en fonction du maximum autorisé de la vitesse.

Tableau 1: Les seuils d'applicabilité du délit de grande vitesse

Situation (pour une voiture particulière)	Plafond réglementaire	" +20 km/h "	" +20% "	Seuil d'applicabilité du délit de grande vitesse
en zone résidentielle ou en zone piétonne	20 km/h	=40 km/h	+8 km/h	>48 km/h
zone à 30 km/h	30 km/h	=50 km/h	+10 km/h	>60 km/h
agglomération	50 km/h	=70 km/h	+14 km/h	>84 km/h
zone de transition campagne/agglomération	70 km/h	=90 km/h	+18 km/h	>108 km/h
voirie normale en rase campagne	90 km/h	=110 km/h	+22 km/h	>132 km/h
autoroute	120 km/h	=140 km/h	+28 km/h	>168 km/h

Source: Ministère des Transports

2. Les défauts et insuffisances du système proposé

16. L'introduction d'un nouveau concept dans la législation nationale ne peut se faire sans analyser son influence sur la sécurité routière et sur les problèmes mis en avant par les analyses existantes.

Or, le système de permis à points présente un certain nombre de problèmes et d'inconvénients que la Chambre des Employés Privés avait d'ailleurs déjà développés dans le cadre de son avis relatif au questionnaire sur le permis à points.

2.1. Le permis à points ne réduit pas la vitesse

17. Les statistiques publiées dans le « Bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 1999 » mettent en évidence que la vitesse vient largement en tête parmi les causes présumées des accidents mortels. En effet, plus de 60% des accidents mortels doivent y être attribués.

Par conséquent, un des objectifs primaires du système de permis à points devrait être de combattre les excès de vitesse et de parvenir par la suite à une réduction des vitesses moyennes.

L'analyse de l'influence du système de permis à points sur la vitesse pratiquée a fait l'objet d'un groupe de travail spécial constitué au XXI^e Congrès mondial de la route qui s'est tenu du 3 au 9 octobre 1999 à Kuala Lumpur.

Après une analyse soigneuse des recherches conduites dans divers pays, ce groupe de travail en vient à la conclusion que « le système de permis à points n'a pas permis de réduire la vitesse ». Pour confirmer cette affirmation, on cite notamment une étude réalisée au Nord de la France où quelque 79% des conducteurs interpellés pour excès de vitesse, étaient parfaitement informés sur le nombre de points retranchés suite à cette infraction.

2.2. Le permis à points n'atteint pas les catégories d'âge à risque

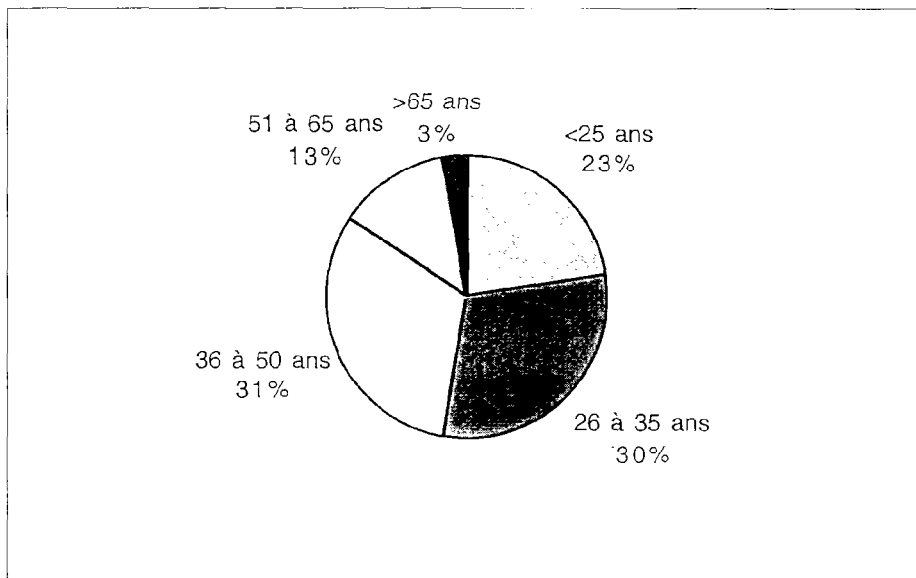
18. En procédant à l'analyse des victimes des accidents mortels au Luxembourg, on remarque qu'en 1999 plus de deux tiers des personnes ayant trouvé la mort sur la route avaient moins de 40 ans. Plus d'un tiers avaient moins de 25 ans.

Les statistiques publiées par la sécurité routière française confirment largement cette tendance. En France, plus de 57% des victimes de la route ont moins de 40 ans. Plus de 30% avaient moins de 25 ans.

Le système de permis à points devrait avoir comme objectif principal d'atteindre cette tranche d'âge étant donné que les accidents de la route constituent la cause principale de mortalité de la tranche d'âge de 15 à 45 ans en Europe.

Or, les expériences pratiques après l'introduction du permis à points en France ne confirment pas la réalisation de cet objectif.

Graphique: Répartition du retrait de points par âge en France en 1999



Source: Bilan annuel de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

Même si les catégories d'âge reprises dans le bilan annuel français ne correspondent pas aux catégories publiées dans le bilan annuel luxembourgeois, on peut affirmer que les catégories d'âge des conducteurs âgés entre 36 et 50 ans et des conducteurs âgés entre 51 et 65 ans sont sureprésentés par rapport à leur implication dans les accidents mortels.

2.3. Le permis à points défavorise les conducteurs résidents

19. En cas de suspension du droit de conduire, le système de permis à points proposé ne traite pas tous les conducteurs de la même façon. Tandis qu'il ne fait aucune différenciation entre chauffeurs professionnels et non-professionnels, il différencie les chauffeurs selon leur lieu de résidence et l'origine de leur permis de conduire.

En effet, en cas de suspension du droit de conduire, il convient de distinguer 2 cas différents:

- Si le conducteur sanctionné est un résident et est titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou d'un permis délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, il se voit retirer son permis de conduire et fait l'objet d'un signalement.
- Si le conducteur sanctionné est non-résident ou résident avec un permis de conduire qui est ni délivré par l'Etat luxembourgeois ni par un autre Etat de l'Espace Economique Européen, il fait seulement l'objet d'un signalement.

Par conséquent, un ressortissant d'un Etat membre de l'Espace Economique Européen est sanctionné plus sévèrement quand il réside au Luxembourg que quand il réside à l'étranger. Tandis que le conducteur résident fait l'objet d'une suspension pure et simple de son permis de conduire, le non-résident perd seulement le droit de conduire un véhicule à l'intérieur des frontières du Grand-Duché de Luxembourg. Cette différenciation développe surtout ses effets au niveau des chauffeurs professionnels. Le chauffeur professionnel résident perd, avec la suspension du droit de conduire, le droit d'exercer sa profession tandis que le non-résident dispose toujours de la possibilité d'exercer sa profession à l'étranger.

D'une manière générale, le système de permis à points proposé implique un traitement différent des résidents et des non-résidents. Tandis que le droit européen interdit une discrimination en défaveur des non-résidents, on est ici en présence d'une discrimination en défaveur des résidents. Cette discrimination peut avoir des conséquences non-négligeables sur le marché du travail où les employeurs vont prioritairement faire appel à des chauffeurs professionnels non-résidents.

Ce problème nécessite une solution au niveau européen. Cette solution est en cours et se base sur l'« Acte du conseil du 17 juin 1998 établissant la convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire ». Dans cette convention, les Etats membres s'engagent à coopérer afin que les conducteurs qui sont déchus de leur droit de conduire dans un Etat membre autre que celui où ils ont leur résidence normale ne puissent se soustraire aux effets de la déchéance lorsqu'ils quittent l'Etat de l'infraction. L'Etat de l'infraction notifie à l'Etat de résidence toute décision de déchéance du droit de conduire et l'Etat de résidence exécute sans délai la décision de déchéance du droit de conduire prise dans l'Etat de l'infraction.

Or, cette convention n'est pas encore appliquée, étant donné qu'elle n'a encore été ratifiée par aucun des Etats signataires.

Afin d'éviter une discrimination basée sur le lieu de résidence, la Chambre des Employés Privés se prononce contre l'introduction du permis à points avant la ratification de cette convention par tous les Etats signataires.

2.4. Le volet éducatif est négligé

20. Etant donné qu'en matière de sécurité routière, il vaut mieux prévenir les problèmes que de les résoudre après coup, le système de permis à points est censé répondre à un double objectif: dissuasif et pédagogique. Ce dernier se veut d'être pédagogique et préventif et tend à responsabiliser les conducteurs en jouant sur deux volets, celui de la dissuasion et celui de la réhabilitation.

Or, l'analyse détaillée du projet sous avis révèle que le volet préventif et éducatif du permis à points se limite aux deux cours de recyclage. Tandis que la participation à la formation spécifique pour recouvrer le droit de conduire après une suspension est obligatoire, la participation à la formation spécifique pour la reconstitution partielle du capital de points est purement volontaire. La participation à ce cours n'est pourtant pas favorisée par le prix de 190 Euros ou 7.665 Luf. Les droits d'inscription élevés vont inciter les conducteurs à réfléchir longuement avant de participer et à favoriser la reconstitution automatique des points après un délai de trois ans sans infraction.

La Chambre des Employés Privés avait déjà relevé le problème des coûts des cours dans son avis sur le questionnaire sur le permis à points. Dans cet avis, la CEP•L avait plaidé en faveur « d'un droit d'inscription modéré qui pourrait être garanti si les cours étaient organisés et cofinancés par le Ministère des Transports. »

Si le Gouvernement entend maintenir les droits d'inscription élevés, notre chambre professionnelle plaide en faveur d'une restitution intégrale de l'avertissement taxé ou de l'amende pénale qui ont été payés pour la contravention ou le délit à la base du retrait de points. Cette mesure aurait pour mérite de réduire la barrière financière qui existe pour la participation volontaire au cours.

2.5. Le problème des chauffeurs professionnels n'est pas résolu

21. Les chauffeurs professionnels sont particulièrement concernés par le système de permis à points. En effet, pour un chauffeur professionnel, le retrait du permis de conduire ne représente pas seulement une sanction dont il souffre dans sa vie privée, mais il équivaut aussi au retrait de l'instrument fondamental pour l'exercice de sa profession.

Dans ce contexte, la CEP•L entend réitérer sa position exprimée dans son avis sur le questionnaire où elle plaidait en faveur d'un traitement particulier des chauffeurs professionnels, étant donné qu'ils parcourent des distances beaucoup plus élevées. En effet, notre chambre professionnelle est favorable à un système qui prévoit un permis professionnel et un permis privé, en cas d'introduction du permis à points.

L'émission d'un permis à points professionnel devrait aussi être assortie d'une formation professionnelle de base ainsi que d'une formation continue adéquate.

Cette formation devrait avoir lieu pendant le temps de travail et entièrement être prise en charge par l'employeur.

La suspension du droit de conduire d'un chauffeur professionnel donne en outre lieu à 3 questions fondamentales qui ne trouvent pas de réponse dans le projet.

En premier lieu, le projet sous avis reste muet sur les conséquences en matière d'emploi résultant d'un retrait du permis de conduire d'un chauffeur professionnel. En effet, la suspension du droit de conduire implique que le conducteur n'est plus en mesure d'exercer sa profession. Pour cette raison, la CEP•L réitère sa position exprimée dans son avis sur le questionnaire sur le permis à points dans lequel elle plaide en faveur d'une obligation légale pour l'employeur d'affecter la personne en question prioritairement à un autre poste de travail pendant la période de suspension afin d'éviter tout licenciement. On pourrait même envisager de prévoir la même protection que la loi du 17 juin 1994 concernant les services de santé au travail accorde aux travailleurs déclarés inaptes pour un poste. Ces derniers bénéficient de la garantie que l'employeur doit les affecter à un autre poste s'ils ont été occupés pendant au moins dix ans par l'entreprise et si l'entreprise occupe régulièrement au moins 50 travailleurs. De toute façon, le retrait du permis de conduire ne doit en aucun cas constituer un motif grave au sens de l'article 27 de la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail. Aussi la séparation du permis de conduire en permis professionnel et en permis privé serait-elle une option envisageable pour éviter des problèmes professionnels à un chauffeur qui a commis un délit ou une infraction dans sa vie privée.

En deuxième lieu, le problème du paiement des cours de recyclage n'est pas résolu. Le prix de 400 Euros ou 16.136 Luf pour la participation à la formation spécifique pour recouvrer le droit de conduire constitue une charge financière sérieuse pour un chauffeur professionnel. Etant donné que les conditions de travail, souvent à la

limite du supportable et hors du cadre légal, sont généralement à la base de la perte de points, la CEP•L plaide en faveur d'une prise en charge des frais des cours de recyclage par les employeurs.

En dernier lieu, la responsabilité pour l'entretien et le chargement du véhicule n'est pas clairement fixée. Il serait en effet injuste de pénaliser un chauffeur professionnel si la maintenance de son véhicule est négligée par son employeur qu'est l'entreprise de transport. En effet, il faut être conscient que dans la pratique un chauffeur professionnel dispose rarement du pouvoir nécessaire pour refuser la conduite d'un véhicule qui n'est pas dans un état de maintenance impeccable.

La Chambre des Employés Privés entend également mettre en évidence l'évolution alarmante des accidents de trajet, recensés par l'Assurance accidents. Entre 1995 et 1999, ces accidents sont passés de 4.090 à 5.581 unités, ce qui équivaut à une augmentation de 36,45%. En 1999, les coûts engendrés par les accidents de trajet s'élevaient à quelque 23,3 milliards de Luf.

La promotion du transport en commun public constitue pour la CEP•L un moyen efficace pour contrer cette évolution.

2.6. Le permis à points rate en partie son propre objectif

22. L'exposé des motifs justifie l'introduction du permis à points de la manière suivante: « l'impunité des multi-infractionnistes ne doit pas pouvoir se laisser « acheter » par le paiement de l'avertissement taxé sans autre conséquence sur le plan pénal ou en relation avec le droit de conduire. »

Or le système proposé continue dans la même voie que le système existant. Le conducteur qui a perdu des points suite à une infraction peut récupérer 3 points par la participation à une formation spécifique. Bien que cette formation se termine par une évaluation individuelle afin de garantir une participation active et que la délivrance du certificat de participation n'est pas automatique, on peut affirmer que l'obstacle principal à la récupération des 3 points est constitué par les frais d'inscription de 190 Euros ou 7.665 LUF. Après le paiement de ce droit d'inscription, le candidat devrait être en mesure de récupérer ses points sans le moindre problème.

2.7. Le problème de la double sanction

23. La suspension du droit de conduire dans le système de permis à points émanant d'une simple mesure administrative et ne nécessitant aucun jugement préalable donne lieu à trois problèmes fondamentaux nouveaux:

En premier lieu, il est parfaitement possible qu'une suspension du droit de conduire suite à une réduction à zéro du capital de points s'ajoute à une

interdiction judiciaire de conduire. Par conséquent, une seule infraction peut donner lieu à deux sanctions différentes qui se cumulent.

En deuxième lieu, une simple contravention peut suffire pour un retrait automatique du permis de conduire. Ceci est d'autant plus regrettable quand le retrait du permis de conduire résulte d'un cumul de petites infractions.

En troisième lieu, la suspension du droit de conduire inclut automatiquement le trajet du domicile jusqu'au lieu de travail. Un tel automatisme n'existe pas pour le moment.

Dans ce contexte, la CEP•L entend réitérer sa position exprimée dans son avis sur le questionnaire où elle s'est opposée à la mise en place d'un retrait du permis automatique qui s'applique aussi aux trajets professionnels.

3. Les propositions de la CEP•L

24. La sécurité routière est un problème d'importance mondiale qui n'a encore trouvé nulle part de solution satisfaisante. Le permis à points ne constitue pas une solution-miracle à tous les problèmes, mais il existe un grand nombre de possibilités reconnues qui peuvent avoir un effet positif et visible. Dans le cadre de cet avis, la CEP•L propose d'en développer quelques-unes.

3.1. Favoriser la sécurité passive des conducteurs

25. Le port de ceintures de sécurité est partout reconnu comme mesure de sécurité routière importante et fait partie de la politique de sécurité routière dans presque tous les pays du monde.

Une étude a révélé que les conséquences du port de ceinture de sécurité sur les sièges à l'avant semblent être d'environ 40%, ce qui signifie que si le port de la ceinture de sécurité augmente de 0% à 100%, le nombre de personnes tuées dans un accident de la voiture diminuera de 40%.

Les sacs de sécurité (airbags) réduisent, sans port de la ceinture de sécurité, de 20% les accidents mortels des conducteurs.

L'association du sac de sécurité avec les ceintures de sécurité donne 5% supplémentaires, donc environ 45%.

Le port des ceintures de sécurité est légalement obligatoire au Luxembourg. Pourtant, plus de la moitié des tués de la route en 1999 n'avaient pas mis la ceinture de sécurité. Ceci résulte du fait que le bouclage d'une ceinture de sécurité relève d'une décision délibérée des différents individus. Au Luxembourg, le taux de port de la ceinture de sécurité est de 73%, ce qui illustre que la grande majorité des automobilistes reconnaît l'efficacité de cette mesure. Ce taux moyen peut encore

être augmenté par des contrôles plus rigoureux qui sont nécessaires afin d'atteindre la minorité réfractaire.

Les sacs de sécurité par contre ont l'avantage d'être présents en permanence. La CEP•L plaide en faveur d'un équipement obligatoire de tous les véhicules neufs avec les sacs de sécurité. Cette mesure aurait deux avantages:

- la sécurité des automobilistes qui portent la ceinture de sécurité serait augmentée du fait de la diminution du risque de blessures notamment au visage et à la tête;
- la minorité des automobilistes qui refusent le port de la ceinture de sécurité bénéficieraient d'une amélioration considérable de leur niveau de sécurité.

En outre, la CEP•L est d'avis qu'une meilleure gestion des chantiers à travers une signalisation plus cohérente et non équivoque favoriserait également l'amélioration de la sécurité sur les routes luxembourgeoises.

3.2. Combattre les excès de vitesse

26. La vitesse est un élément essentiel de la sécurité routière. Bien que la relation entre la vitesse et les accidents soit très complexe, on peut considérer que deux lois de physique s'y appliquent.

La première loi est que la distance d'arrêt en cas d'urgence est proportionnelle au carré de la vitesse. En pratique, un doublement de la vitesse implique une multiplication par quatre de la distance d'arrêt. Par conséquent, les automobilistes qui pratiquent des vitesses plus élevées impliquent une probabilité beaucoup plus élevée de se trouver impliqués dans un accident.

La seconde loi est que l'énergie cinétique est proportionnelle au carré de la vitesse du véhicule. Un accident à grande vitesse impliquera plus de dommages et des blessures plus graves. Sur base de données empiriques, le Transport Research Laboratory conclut que si l'on arrive à réduire de 1 km/h les vitesses moyennes, on réduira de 3,2% le nombre total d'accidents avec des blessés et de 4,4% des accidents mortels. La réduction plus importante des accidents mortels résulte des lois de la puissance de Nilsson qui dit qu'on réduira prioritairement les accidents les plus graves (mortels). Par conséquent, des changements mineurs dans la vitesse moyenne ont des conséquences non négligeables pour la sécurité routière.

Cependant, la Chambre des Employés Privés entend attirer l'attention sur la nécessité de garantir une certaine cohérence dans les panneaux de limitation de la vitesse et d'adapter ces limitations de vitesse aux circonstances environnementales.

Cette position a déjà été développée par la CEP•L dans le cadre de son avis du 5 février 1991 relatif à l'introduction de la limitation de la vitesse à 50 km/h en agglomération où elle a remarqué que certains axes routiers principaux du pays

présentent l'aspect d'une agglomération étirée. Pour cette raison, la CEP•L s'était posée la question si une limitation de la vitesse à 50 km/h sur ces artères principales ne gênerait pas trop la circulation.

3.3. Mettre l'accent sur la prévention

27. La mise en place des campagnes publicitaires sert de base à la sensibilisation du public. Les campagnes publicitaires doivent être le point de départ, pour les collectivités locales, d'une prise de conscience de la sécurité routière. Cette forme de mobilisation sociale, dont les premières phases sont la définition du problème et la reconnaissance du problème, est indispensable. Le soutien du public fondé sur la sensibilisation n'est pourtant pas un concepts statique, mais plutôt dynamique. Le soutien du public peut être créé, mais s'il existe un jour, il peut retomber le lendemain, car il faut l'entretenir.

Un des problèmes majeurs de la sécurité routière consiste dans le fait que l'insécurité routière est souvent perçue comme un problème personnel et non comme un problème collectif. Les gens pensent rarement être touchés personnellement par les conséquences des accidents de la route.

Le recours renforcé au marketing social pourrait permettre à la population de mieux reconnaître le problème de l'insécurité routière dans ses proportions réelles: comme problème de santé publique, comme problème économique, comme problème social et comme problème de circulation.

On parle de marketing social si la communication est motivée par un but social comme la santé ou la sécurité. Le marketing social pourrait fournir de nouvelles possibilités pour changer le comportement humain.

La politique traditionnelle de sécurité routière essaie d'imposer au public ce qu'il doit faire, tandis que le marketing social aide à définir les meilleurs moyens de promouvoir le bon type de comportement. Dans le domaine de la sécurité routière, des mesures impopulaires peuvent améliorer la sécurité, mais une meilleure acceptation de ces mesures augmente le respect de la loi.

Les campagnes publicitaires doivent influencer positivement l'acceptation sociale de l'application de la loi et aboutir à terme à des meilleurs résultats en matière de sécurité routière.

28. Dans le cadre du volet préventif, la CEP•L entend réitérer sa position exprimée dans son avis du 11 juillet 2000 relatif à 2 projets de règlements grand-ducaux concernant la profession d'instructeur de candidats conducteurs. Etant donné que ce sont les conducteurs les plus jeunes et les plus inexpérimentés qui causent la plus grande partie des accidents, la Chambre des Employés Privés avait relevé l'importance du rôle des instructeurs en la matière et avait plaidé en faveur d'une

formation de haut niveau qui tient compte de l'importance de la qualité de la formation dispensée pour la sécurité routière du pays.

Insistant sur la responsabilité des instructeurs, la CEP•L avait favorisé la mise en place d'un code de déontologie afin de définir clairement les devoirs à remplir par les instructeurs ainsi que les règles régissant leurs rapports avec les candidats au permis de conduire.

Notre chambre professionnelle était d'avis que la mise en place d'un code de déontologie contribuerait certainement à une valorisation de la profession d'instructeur d'auto-école. L'exercice sérieux de la profession n'est pas seulement dans l'intérêt de la profession elle-même, mais aussi dans celui des candidats au permis de conduire ainsi que des autres utilisateurs de la route.

3.4. Mettre en place le concept d'audit de sécurité routière

29. L'audit de sécurité routière (ASR) est une procédure systématique d'insertion du savoir-faire en matière de sécurité dans le processus de planification, de conception et de reconstruction des routes, pour éviter les accidents de la circulation. Un audit de sécurité routière est un examen formel de la route ou du projet routier, réalisé par un expert indépendant, qui étudie les accidents potentiels. La méthode peut être utilisée aussi bien pour les routes existantes que pour les projets de modification ou d'amélioration ou ceux de construction de nouvelles routes. Cette méthode est utile à la fois pour les routes rurales et les routes urbaines.

Le premier objectif de l'audit de sécurité routière est de garantir un haut niveau de sécurité pour tous les nouveaux projets routiers, ses objectifs secondaires étant de:

- réduire le coût d'un projet sur toute sa durée de vie (les projets mal conçus sont chers à modifier une fois construits);
- minimiser les risques d'accident sur le réseau routier adjacent (notamment au niveau des jonctions) ainsi que sur le nouveau projet routier;
- insister sur l'importance et l'opportunité de l'ingénierie de la sécurité routière au niveau de la conception des routes ainsi que sur la prise en compte de la sécurité routière de tous les usagers de tous les complexes routiers existants et à construire.

L'audit de sécurité routière contribue à améliorer la sécurité routière de deux manières:

- en supprimant les causes évitables d'accidents (telles qu'un mauvais aménagement des carrefours), et ce, dès la phase conceptuelle;

- en atténuant les effets des problèmes restants grâce à l'inclusion d'éléments appropriés de réduction des accidents (tels que revêtements antidérapants et glissières de sécurité).

Les avantages de l'audit de sécurité routière vont des avantages spécifiques sur le site, aux avantages plus généraux, couvrant les problèmes plus vastes d'ingénierie de la sécurité routière. Parmi les avantages spécifiques sur le site, on peut citer:

- l'amélioration des méthodes existantes de conception et de construction;
- des avantages pour la société grâce à la réduction du nombre des accidents de la route;
- une diminution des ressources sur la durée de vie d'un projet.

L'audit de sécurité routière, surtout s'il est soutenu au niveau national, pourra contribuer à:

- réduire les coûts des projets routiers sur leur durée de vie;
- promouvoir l'importance de l'ingénierie de la sécurité;
- expliciter la nécessité de prendre en compte les besoins de sécurité de tous les usagers de la route;
- améliorer de manière continue la sécurité au niveau des normes et procédures.

Il est évident que l'audit de sécurité routière ne rendra pas nécessairement tout nouveau projet totalement « sûr » mais il permet de donner aux questions de sécurité une place importante dans le processus de décision et oblige à prendre des décisions réfléchies sur base de conseils de sécurité soigneusement étudiés.

Actuellement, cette procédure est encore trop peu appliquée. Cela est rarement dû à un manque de bonne volonté, mais plutôt à une mauvaise pondération des considérations de sécurité routière par rapport à la masse des besoins techniques et économiques du processus de planification et de conception.

Si, dès le début, les projets routiers sont correctement préparés, de nombreuses vies peuvent être sauvées et de nombreux accidents graves évités; de même, les coûts des projets seront réduits dans le temps. Bien que le coût initial d'un projet bien conçu soit un peu plus élevé, les dépenses ultérieures de réaménagement des « points noirs » peuvent être réduites. Dans certains cas, un conflit se manifeste entre le désir d'obtenir une grande capacité à moindre coût et la meilleure solution en matière de sécurité. L'ASR ne peut pas résoudre ces conflits. Il les met en évidence et permet ainsi qu'une décision soit prise en temps utile et au bon stade du projet.

Bien que le concept d'ASR diffère d'un pays à l'autre, il est de plus en plus pratiqué dans le monde entier. La méthodologie utilisée et les situations dans lesquelles les ASR sont appliqués varient fortement. Cette technique constitue par conséquent un bon exemple pour illustrer les effets bénéfiques potentiels qui résultent de la coopération internationale en matière de sécurité routière.

Malgré ces différences dans la mise en pratique de l'ASR, certains principes communs peuvent être mis en avant:

- l'auditeur qui effectue l'ASR doit être indépendant et qualifié;
- la procédure d'ASR se base sur une directive ou un texte de référence;
- l'ASR est un examen effectué systématiquement sur des projets appropriés et à des étapes appropriées;
- l'ASR s'applique à tous les types de routes: les nouvelles routes tout comme le réaménagement des routes existantes. L'ASR peut aussi s'appliquer aux routes existantes pour une évaluation systématique des aspects de sécurité routière.

L'audit d'un projet se fait suivant des étapes spécifiques durant le développement d'un projet. Le nombre des étapes et leur ordre d'exécution dépendent du type de projet à réaliser (nouvelles réalisations de grande envergure ou petits projets de reconstruction). Au maximum, le processus comprend cinq étapes. Chacune d'entre-elles est intégrée de la meilleure manière possible à l'audit de sécurité routière, afin de former un processus intégré de conception. Les cinq étapes d'un ASR sont les suivantes:

- Etape 1: Planification:
L'audit de sécurité routière examine la prise en compte de la sécurité dans le projet initial et a une influence considérable sur le choix du tracé, les normes utilisées, l'impact sur le réseau routier voisin existant et la continuité avec celui-ci, l'aménagement de carrefours et d'échangeurs, etc.
- Etape 2: Avant-projet:
Les grandes lignes du projet sont tracées, mais peuvent être modifiées. Cette étape vient avant les expropriations et l'approbation du projet. Les points à considérer sont notamment les alignements horizontal et vertical et l'aménagement des carrefours. Toute modification importante de l'alignement des routes devient bien plus délicate après cette phase.
- Etape 3: Mise au point fine du projet
Le projet détaillé est terminé, mais la procédure d'appel d'offres reste à établir. Les points à considérer sont l'agencement géométrique, le marquage, l'éclairage, la signalisation, l'aménagement détaillé des carrefours, l'espace libre par rapport aux objets situés en bord de route (glissières de

sécurité) et la prise en compte des usagers vulnérables. Il est important, lors de cette phase de procéder à un examen détaillé, et ce, afin de réduire les coûts et les perturbations associés aux modifications de dernière minute qui pourront être effectuées à la 4^e phase de l'audit. Il est plus facile et moins coûteux de modifier des traits sur un plan que de reconstruire ou de rectifier un élément dangereux.

- **Etape 4: Avant la mise en service**
Un dernier examen du chantier est réalisé avant la mise en service. L'auditeur emprunte la nouvelle route en voiture, en moto et à pied afin d'assurer que la sécurité de tous les usagers de la route a été prise en compte. Une inspection nocturne est particulièrement importante pour contrôler la signalisation, le tracé ainsi que tout autre aspect ayant une influence sur le trafic de nuit.
- **Etape 5: Après la mise en service**
Mise en place d'un suivi pour les nouvelles routes après leur construction, ou les routes existantes, afin d'évaluer si les usagers de la route se comportent comme prévu. Les nouvelles routes sont inspectées quelques mois après leur mise en service.

A chaque étape, les auditeurs présentent un rapport avec leurs commentaires et leurs suggestions d'améliorations.

Si le concepteur du projet n'est pas disposé à prendre en compte les suggestions des auditeurs, il reviendra au maître d'ouvrage de décider si ces suggestions auront des conséquences sur le projet.

Le coût d'un audit de sécurité routière comprend:

- les frais d'audit (essentiellement le temps de l'auditeur);
- les frais associés à une nouvelle phase conceptuelle si nécessaire;
- toute augmentation du coût du projet.

Initialement, le concept d'audit de sécurité routière est apparu au Royaume-Uni dans les années 1980. Faisant suite à une loi de 1988 visant à réduire les victimes de la route, l'Institut des Ponts et Chaussées et des Transports de Grande-Bretagne (Institution of Highways and Transportation) a publié, en 1990, des « Principes directeurs en matière d'audit de sécurité routière ». Suivit un décret du Ministère des Transports britannique stipulant que tout nouveau projet d'autoroute ou de route nationale devrait être audité par un auditeur indépendant à compter du 1^{er} avril 1991.

En 1992, la Direction des Routes du Danemark a décidé de développer et d'expérimenter sa propre version d'un audit de sécurité routière sur les routes à grande circulation du Danemark. En 1993, la première édition d'un Manuel d'audit de sécurité routière a été publiée et un certain nombre de projets pilote ont été lancés. L'idée de base était de vérifier si cette procédure pouvait être recommandée comme outil applicable par les autorités routières danoises pour la lutte contre l'insécurité routière. Les projets pilote étaient terminés fin 1994. Un groupe d'experts indépendants a réalisé une analyse coût-bénéfice et a tiré la conclusion suivante: « ... la procédure est bénéfique –avec un taux de rentabilité de 146% la première année. La qualité des projets a été améliorée. La procédure est généralement jugée positive par tous les acteurs. » Le groupe d'experts a en outre recommandé: « La procédure d'audit de sécurité routière doit être poursuivie et étendue pour inclure tous les grands projets de l'Etat, des comtés et des municipalités. ». L'analyse coût-bénéfice était fondée sur 13 projets types sélectionnés, pour lesquels tous les coûts mesurables résultant de l'audit (par exemple, temps, changements dans les dépenses de réalisation, etc.) étaient comparés à la réduction attendue d'accidents résultant des améliorations proposées par les auditeurs. Suite aux évaluations et recommandations faites par le groupe d'experts, la Direction des Routes danoise a mis au point, en 1997, un nouveau système où l'audit de sécurité devient pratique courante pour tous les projets de routes à grande circulation.

D'une manière générale, l'audit de sécurité routière ne peut être considéré comme un remède-miracle à tous les problèmes de sécurité routière mais il présente des avantages indiscutables dont la majorité peuvent être obtenus à moindre coût. Entrepris tôt dans le processus conceptuel, il permettra généralement d'obtenir des modifications plus faciles et moins coûteuses. Les analyses de son efficacité effectuées au XXI^e Congrès mondial de la route concluent que « les expériences dans ce domaine sont très positives ».

4. Conclusion

30. Soucieuse de contribuer à la lutte contre l'insécurité routière, la Chambre des Employés Privés salue toute nouvelle initiative en la matière.

En effet, la sécurité routière doit faire l'objet d'une politique bien réfléchie parce que les accidents de la route n'ont pas seulement des conséquences dramatiques en termes humains mais ils coûtent aussi très cher à l'économie. L'Association Mondiale de la Route évalue les coûts à quelque 70.000 millions d'Euros par an pour toute l'Union Européenne.

Or, l'introduction du permis à points ne constitue certainement pas la solution idéale pour résoudre le problème de l'insécurité routière au Grand-Duché de Luxembourg. Ceci est d'autant plus vrai que le projet sous avis présente un certain nombre de défauts et d'insuffisances que la CEP•L a développés de manière plus

détaillée ci-avant. De toute façon, la CEP•L s'exprime contre l'introduction d'une telle mesure sans analyse préalable de la portée et des répercussions éventuelles sur le comportement des automobilistes.

Notre chambre professionnelle est parfaitement consciente que les mesures de sécurité routière sont rarement populaires, ni parmi les usagers de la route ni parmi les hommes politiques, parce qu'elles coûtent cher et restreignent souvent la liberté individuelle, tandis que le résultat, attendu positif, de ces mesures est rarement mesurable. La CEP•L se doit quand même d'émettre de sérieuses réserves concernant l'efficacité du permis à points étant donné qu'il est presque entièrement focalisé sur la répression. La finalité de ce système ne doit pas se limiter à la suspension du droit de conduire.

La Chambre des Employés Privés s'exprime en faveur d'une approche plus positive, davantage axée sur la prévention. En effet, le Gouvernement devrait privilégier la prévention à la répression, cette dernière ne devant être appliquée que si les mesures préventives n'ont pas eu les effets escomptés.

La CEP•L regrette que le Gouvernement se contente de vanter l'introduction du permis à points comme moyen idéal pour lutter contre l'insécurité routière au lieu d'examiner d'autres mécanismes prometteurs appliqués à l'étranger. L'analyse contient ci-avant un certain nombre de propositions, certainement non-exhaustives, qui pourraient servir de base à des études plus approfondies. Parmi toutes ses propositions, la Chambre des Employés Privés tient à relever celle de l'audit de la sécurité routière comme une des plus prometteuses.

En effet, le Luxembourg accuse un sérieux retard en cette matière par rapport aux pays anglo-saxons et par rapport aux pays scandinaves. L'audit de sécurité routière devrait faire partie intégrante d'une politique de gestion totale de la qualité en matière de conception des routes et de gestion de la circulation. Il permet de se concentrer sur les principes et usages de sécurité routière et de corriger les insécurités avant que les usagers de la route n'y soient exposés.

Luxembourg, le 13 février 2001

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le directeur,



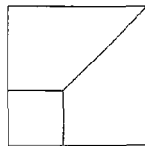
Théo WILTGEN

Le président,



Jos KRATOCHWIL

L'avis a été adopté à l'unanimité.



CHAMBRE DES
MÉTIERES
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Entrée le:

22 MAR. 2001

CdM/16/02/2001-169-00

Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Projet de règlement grand-ducal modifiant 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.

Projet de règlement grand-ducal concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres.

Avis de la Chambre des Métiers

Par sa lettre du 29 septembre 2000, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi et des projets de règlements grand-ducaux sous rubrique.

1. **Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Le projet de loi a pour objet d'apporter les modifications suivantes à la loi du 14 février 1955 :

- introduction du permis à point dans la législation luxembourgeoise,
- introduction d'un délit de grande vitesse,
- alignement de la terminologie de la loi du 14 février 1955 aux notions communautaires et à la nouvelle dénomination du corps de la force publique résultant de la fusion entre gendarmerie grand-ducale et police,
- précisions du libellé légal et de la portée légale des mesures administratives et judiciaires de retrait ou de suspension du droit de conduire,
- adaptations des amendes pénales prévues dans la loi de 1955 à la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines,
- élargissement de la rubrique des contraventions graves.

Les deux innovations majeures du projet de loi sont indéniablement le permis à points et le délit de grande vitesse.

1.1. Observations liminaires

Le développement fulgurant du parc automobile luxembourgeois et la hausse considérable du trafic (transit, résidents, frontaliers) ont largement concouru à ce que l'insécurité routière suivît elle aussi une pente ascendante.

Ainsi, on constate depuis plusieurs années une nette recrudescence des accidents de la circulation. Or, le nombre élevé d'accidents graves respectivement meurtriers a un impact considérable, non seulement en termes de souffrances humaines, mais également en termes de coûts pour l'ensemble de la collectivité.

Un autre phénomène préoccupant est la propagation parmi un nombre important d'automobilistes d'une certaine agressivité au volant, d'une sorte d'acceptation de la violation de règles élémentaires du Code de la Route.

Les nombreuses campagnes de sensibilisation lancées par les autorités compétentes, les contrôles de police intensifs, de même que l'application rigoureuse des retraits administratifs et judiciaires du permis de conduire, sans être dépourvus d'efficacité, n'ont pas vraiment réussi à renforcer de façon significative la sécurité sur nos routes.

L'hécatombe qui perdure depuis le 1^{er} janvier 2000 est là pour rappeler à tout un chacun qu'il est impératif d'intensifier la lutte contre l'insécurité routière par la mise en place de nouveaux instruments légaux.

La Chambre des Métiers note dès lors avec satisfaction que la motion adoptée en 1989 par la Chambre des Députés et invitant le Gouvernement "à examiner l'opportunité d'introduire le permis à points" est sur le point de devenir enfin une réalité.

Le système de permis à points tel qu'il est proposé devrait à priori, en raison de son caractère à la fois préventif, punitif et éducatif, entraîner une prise de conscience plus large auprès des automobilistes sur les dangers de la circulation et sur la nécessité de respecter le Code de la Route et déboucher ainsi sur un changement tangible de leurs comportements.

Les résultats dans les pays où le permis à points fonctionne d'ores et déjà permettent en effet d'être optimiste sur son impact en termes de renforcement de la sécurité routière.

La Chambre des Métiers, tout en approuvant le modèle de permis à points tel que proposé, largement inspiré du modèle français, se doit cependant de formuler un certain nombre d'observations et de critiques dans le cadre du commentaire des articles.

En complément au permis à points, l'introduction du délit de grande vitesse est présentée par les auteurs du projet de loi comme complément efficace de l'arsenal des mesures prises et à prendre contre la vitesse excessive.

La Chambre des Métiers est d'avis qu'en cas d'introduction de ce nouveau délit un audit des limitations de vitesse existantes s'impose. L'acceptation du délit de grande vitesse auprès des automobilistes ne peut en effet être assurée qu'en pré-

sence de limitations de vitesse dites sensées, adaptées à la configuration des lieux, ce qui n'est actuellement pas toujours le cas.

Dans la pratique, le succès des deux innovations que sont le permis à points et le délit de grande vitesse dépend par ailleurs dans une large mesure de la fréquence des contrôles policiers.

Il est dès lors primordial de s'assurer, avant l'entrée en vigueur du permis à points, que la police grand-ducale dispose des effectifs nécessaires pour pouvoir assumer pleinement cette charge.

1.2. Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

Il prévoit de relever le taux actuel des amendes et de sanctionner dorénavant le refus par un conducteur de remettre ses documents aux agents chargés de l'exécution du retrait du permis d'une amende se situant dans une fourchette allant de 10.001 à 200.000 LUF.

Cet article ne suscite pas d'observations particulières.

Ad article 2bis

Paragraphe 1^{er}

Il ressort de cet article que le permis de conduire est affecté de 12 points, ce qui constitue aux yeux de la Chambre des Métiers un capital réaliste.

Une affectation plus élevée en points aurait trop diminué l'effet dissuasif de la mesure et dès lors réduit son impact sur le comportement des automobilistes.

La Chambre des Métiers soutient par ailleurs l'approche adoptée dans le projet de loi qui consiste à procéder par voie de réduction de points à partir de ce capital initial. Indépendamment du fait qu'elle s'intègre parfaitement dans le système luxembourgeois actuel (carnet jeunes conducteurs), elle a également une valeur pédagogique plus grande auprès des automobilistes voyant en cas d'infractions leur position fragilisée.

La Chambre des Métiers note avec satisfaction que la loi s'applique à tous les usagers de la route, c'est-à-dire non seulement aux résidents, qu'ils conduisent à titre privé ou professionnel, mais également aux non-résidents et à ceux qui s'établissent au Luxembourg et qui n'ont pas encore transcrit leur permis étranger.

L'application du principe de l'égalité dans le domaine du permis à points est particulièrement importante dans la mesure où elle est de nature à renforcer l'acceptation de cette mesure chez les automobilistes.

Le paragraphe réglemente par ailleurs les situations dans lesquelles l'affectation du nombre initial de points a lieu.

Il distingue trois cas de figure:

- la délivrance d'un permis de conduire ou la transcription d'un permis étranger,

- les personnes qui travaillent au Luxembourg et qui n'ont pas leur résidence au Luxembourg (frontaliers) ou qui, arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg.

L'affectation pour ces deux dernières catégories de personnes intervient au moment où celles-ci ont fait l'objet au Luxembourg d'une condamnation judiciaire irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours de leur avertissement taxé.

- Les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Le dernier alinéa du paragraphe 2 prévoit que si, avant l'affectation du nombre initial de points, le titulaire du permis de conduire a déjà fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable(..), le nombre initial de points est réduit en conséquence.

Sauf erreur ou omission, cela voudrait donc par exemple dire qu'une personne, d'ores et déjà titulaire d'un permis de conduire, et qui reçoit l'affectation de points au moment de l'entrée en vigueur de la loi, part avec un capital réduit, respectivement avec une suspension du droit de conduire, si elle a fait antérieurement l'objet d'une ou de plusieurs condamnations pénales devenues irrévocables. L'automobiliste voit ainsi sa sanction pénale plusieurs mois ou années plus tard aggravée par une sanction qui n'existait pas au moment des faits.

A supposer que le législateur soit en droit d'introduire dans le domaine du permis à points l'effet rétroactif, quod non, la Chambre des Métiers est cependant d'avis qu'une telle approche n'est pas opportune. On peut dans ce contexte également se demander si cet alinéa est conforme au principe non bis in idem.

Paragraphe 2

Ce paragraphe détermine tout d'abord les infractions prises en compte pour l'application du permis à points et le barème de points à perdre.

La Chambre des Métiers constate que les auteurs du projet de loi se sont basés sur le catalogue d'infractions existantes en introduisant une pondération du nombre de points à perdre sur base de la gravité de l'infraction et de leurs conséquences sur la sécurité routière.

La réduction de points ne s'applique pas seulement aux infractions mettant en danger la vie d'autrui, mais également aux infractions à risque pour les usagers eux-mêmes, tel que le non-port de la ceinture de sécurité, qui s'avère être une des causes majeures d'accidents graves ou mortels.

L'approche retenue a le mérite de la simplicité et de la clarté de sorte à garantir une bonne compréhension par les automobilistes.

La Chambre des Métiers a cependant un certain nombre d'observations à formuler par rapport au principe selon lequel le propriétaire respectivement détenteur d'un véhicule soit sanctionné par une réduction de points pour les infractions commises par le conducteur, qui peut par exemple être un salarié conduisant le véhicule appartenant à son employeur.

L'article 2 bis entend sanctionner le propriétaire-employeur tant pour les infractions d'ordre technique que pour celles liées essentiellement au comportement du conducteur-salarié.

Pour les premières, on peut effectivement considérer qu'il est avant tout de l'essor de l'employeur-propriétaire de veiller à ce que ses véhicules correspondent aux prescriptions techniques et soient munis de pneumatiques conformes (point 12) ainsi que des documents nécessaires à la circulation (point 17). La Chambre des Métiers peut dès lors être d'accord à ce que le permis à points s'applique dans ces deux domaines.

En revanche, la Chambre des Métiers ne peut être d'accord à ce que le propriétaire soit sanctionné dans le cadre du point 3 (conduite d'un véhicule sans être en droit de le faire), du point 6 (surcharge du véhicule) et des points 8 et 10 (ivresse, respectivement influence d'alcool). Ces infractions relèvent avant tout du comportement du salarié et ne peuvent que difficilement être contrôlées voire évitées par l'employeur.

La Chambre des Métiers, sans vouloir débattre sur le bien-fondé des sanctions pénales actuellement en vigueur à cet effet, est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'alourdir celles-ci à l'égard du propriétaire par l'application du système du permis à points.

Ceci aurait pour conséquence que l'employeur-propriétaire risque de perdre à court/moyen terme son capital points, sans avoir lui-même personnellement commis l'infraction reprochée, avec à la clé l'obligation de suivre une formation respectivement de refaire un examen pour récupérer le droit de conduire, ce qui serait inéquitable et disproportionné par rapport au but poursuivi par la loi.

La Chambre des Métiers, sans vouloir déresponsabiliser les chefs d'entreprises, est dès lors d'avis que les sanctions pénales actuellement prévues par la loi et prononcées par les tribunaux répressifs sanctionnent à suffisance ce droit de genre d'infraction à l'égard d'un employeur-propriétaire.

La Chambre des Métiers exige par conséquent que ces dispositions soient enlevées du projet de loi.

Au cas où ces considérations ne pourraient être retenues, la Chambre des Métiers propose d'introduire dans le cadre des infractions reprises sous les points 3 et 6 le "dol spécial". D'après le texte dans sa teneur actuelle, la constatation matérielle de l'infraction dans le chef du salarié suffit pour entraîner la sanction de l'employeur indépendamment de toute intention dolosive dans son chef. Il s'agit d'une approche excessive et non-fondée.

La Chambre des Métiers propose dès lors que la perte de points, dans ces circonstances, soit subordonnée à la preuve d'une intention dolosive. Il y a par conséquent lieu d'ajouter dans les points 3 et 6, à l'instar des points 8 et 12, le terme "sciemment".

Le paragraphe précise en dernier lieu les conditions dans lesquelles s'opère la réduction de points.

Dans un souci de cohérence dans la structure juridique du projet de loi, la Chambre des Métiers suggère de limiter le paragraphe 2 au barème de points et

de consacrer un paragraphe distinct à la procédure relative à la réduction de points.

Il ressort du texte que la réduction de points intervient de plein droit si la réalité de l'infraction entraînant une perte de points est établie.

L'infraction est tout d'abord établie en cas de paiement de l'avertissement taxé, synonyme d'aveu ou de reconnaissance. Même si la Chambre des Métiers partage ce point de vue, elle entend cependant rendre attentive à une certaine incohérence dans la rédaction de l'article 14 de la loi de 1955.

Ce paragraphe, en disposant d'une part que le versement de la taxe dans un délai de 30 jours a pour effet d'arrêter toute poursuite, mais en précisant d'autre part (voir dernier alinéa) que le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice, laisse penser que le paiement peut éventuellement ne pas être considéré comme une reconnaissance de l'infraction.

L'infraction est également établie si la décision judiciaire émanant des tribunaux pénaux est devenue irrévocable.

Dans ces deux cas de figure, l'administration n'a qu'une compétence liée. Le rôle du Ministère des Transports se limite ainsi à appliquer, sur base de jugements définitifs ou d'avertissements taxés payés, la réduction de points adéquate et à en informer l'automobiliste intéressé. L'administration peut cependant être amenée à résoudre certains problèmes d'interprétation posés dans l'hypothèse d'un concours réel ou idéal d'infractions retenue dans un jugement pénal.

L'effet automatique de la réduction de points dans les conditions pré-décrites pose ipso facto la question de la compatibilité avec l'article 6 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme.

La Chambre des Métiers, sur base des références doctrinales françaises reproduites dans l'exposé des motifs, est d'accord pour dire avec les auteurs du projet de loi que le système du permis à points tel que proposé est compatible avec les exigences de l'article 6 précité.

Il est bien évident que la réduction opérée par le Ministère sur base d'un avertissement taxé payé par l'intéressé ou sur base d'un jugement pénal devenu définitif est un acte de nature administrative, susceptible de faire l'objet d'un recours devant la juridiction administrative.

Un point qui mérite cependant d'être abordé dans ce contexte est celui de la procédure administrative non contentieuse (PANC).

L'article 9 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes dispose que "sauf s'il y a péril en la demeure, l'autorité qui se propose de révoquer ou de modifier d'office pour l'avenir une décision ayant créé ou reconnu des droits à une partie, ou qui se propose de prendre une décision en dehors de l'initiative de la partie concernée, doit informer de son intention la partie concernée en lui communiquant les éléments de fait et de droit qui l'amènent à agir.(...) Un délai de 8 jours doit être accordé à la partie concernée pour présenter ses observations.(..)"

Eu égard au libellé général de la loi du 1^{er} décembre 1978 sur la PANC et du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 précité et compte tenu de l'intention du législateur, il semble constant que ces règles de la PANC ont "vocation générale

à s'appliquer dans tout le domaine administratif¹¹ et "suppléeront ou remplaceront celles contraires des textes en vigueur" à l'exception des "procédures particulières organisées d'après des règles assurant au moins une égale protection des administrés" (travaux préparatoires de la loi du 1^{er} 1978, commentaire des articles, doc. parl. N° 2209, p. 5).

La Chambre des Métiers se demande dès lors s'il n'y a pas lieu de déterminer comment le projet de loi s'articule par rapport à cette procédure non-contentieuse.

Elle est par ailleurs d'avis qu'à l'instar de la France, chaque titulaire d'un permis à point devrait se voir donner la possibilité de consulter à tout moment son dossier dans le fichier central pour connaître son capital de points.

Paragraphe 3

L'article régleme les modalités de la suspension du permis de conduire, dont la durée est fixée à 12 mois. Pour récupérer le droit de conduire au terme de la suspension, l'automobiliste doit participer à un cours de formation dont les modalités sont réglées par règlement grand-ducal.

La durée de la suspension est étendue à 24 mois en cas de nouvelle suspension intervenant endéans un délai de trois ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure a pris fin.

Dans ce cas, la récupération du droit de conduire est subordonnée à l'obligation de se soumettre à un examen de contrôle théorique et pratique selon les modalités réglementaires usitées en la matière.

La Chambre des Métiers, tout en étant d'accord avec le principe que la durée d'une deuxième suspension est plus longue que la première suspension, est cependant d'avis que les durées sont exagérées.

Une durée de 6 mois, susceptible d'être étendue à 12 mois, solution retenue notamment en France, paraît plus adéquate.

Au moment où l'automobiliste recouvre le droit de conduire à la fin de la période de suspension, son permis de conduire sera seulement affecté dans un premier temps d'un capital de six points.

Ce principe d'une récupération partielle de points a une valeur psychologique et éducative importante dans la mesure où l'automobiliste, au sortir de la suspension, est ainsi fortement incité à respecter à l'avenir scrupuleusement le Code de la Route. La Chambre des Métiers approuve cette approche.

Paragraphe 4

Ce paragraphe prévoit la possibilité pour un automobiliste, à l'instar des modèles de permis de conduire étrangers, de reconstituer partiellement son capital à la suite de la perte de points. Les automobilistes qui veulent remédier à leur capital minoré, sont ainsi admis, sous certaines conditions, à un stage de rattrapage. La participation au stage n'est possible qu'une fois tous les trois ans.

Cette reconstitution partielle ne permet cependant pas de dépasser le plafond maximal de 12 points. Cette disposition, qui combine les volets éducation et sanction, trouve l'accord de la Chambre des Métiers.

Paragraphe 5

Un automobiliste ayant perdu des points peut reconstituer son capital intégral en omettant de commettre pendant une durée de 3 ans de nouvelles infractions tombant sous le coup de la législation sur le permis à points.

Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation est devenue définitive, soit l'avertissement taxé a été payé.

Il est bien évident que cette période de carence est suspendue pendant la durée d'une interdiction judiciaire de conduire, où l'automobiliste ne peut par définition pas violer des règles du Code de la Route.

La Chambre des Métiers n'a pas d'observations particulières à faire.

Paragraphe 6

Il est précisé que la loi ne s'applique qu'à l'encontre d'infractions commises après son entrée en vigueur. Ce paragraphe ne suscite pas d'observations particulières concernant les avertissements taxés. En revanche la Chambre des Métiers réitère ses observations faites sous l'article 2bis paragraphe 2 au sujet des condamnations définitives.

Ad article 3

L'article prévoit un amendement rédactionnel du 13^{ème} alinéa de l'article 4 modifié de la loi du 14 février qui constitue la base légale de la formation post permis des conducteurs stagiaires et de la formation susceptible d'être imposée à des personnes ayant fait l'objet d'une mesure administrative de retrait ou de restriction du permis de conduire.

Il est inséré une référence explicite au nouvel article 2bis de sorte à assurer que les formations y visées puissent être organisées sur base des mêmes principes et selon les mêmes modalités. Il ne suscite pas d'observations particulières de la part de la Chambre des Métiers.

Ad article 4

L'article a pour objet d'adapter les articles 5, 10, 12, 16 et 17 modifiés de la loi du 14 février 1955 à la nouvelle terminologie des forces de l'ordre résultant de la fusion entre police et gendarmerie.

Les anciennes dénominations police et gendarmerie sont remplacées par la nouvelle dénomination "police grand-ducale" résultant de la loi du 31 mai 1999.

Ad article 5

L'article 7 vise tout d'abord à adapter les taux minima des amendes transactionnelles, y compris celles pour contraventions graves, aux exigences de la loi du 13

juin 1994 relative au régime des peines. Il remplace par ailleurs les termes police et gendarmerie par police grand-ducale.

L'article érige par ailleurs un certain nombre d'infractions en contraventions graves. Il s'agit notamment de l'infraction consistant à mettre en circulation un véhicule non valablement immatriculé ou non valablement couvert par un certificat de contrôle technique.

Ad article 6

Il est prévu de quadrupler les amendes délictuelles prévues en relation avec le commerce, le transport ou l'utilisation de détecteurs de radar (article 8 bis de la loi de 1955) et avec le délit de fuite (article 9).

Ad article 7

Il s'agit de remplacer dans le cadre de l'infraction de surcharge des véhicules le terme "poids" par "masse" pour adopter ainsi le même vocabulaire que celui utilisé au niveau communautaire.

Les amendes sont par ailleurs quadruplées. Le paragraphe régit par ailleurs les modalités du pesage par la douane d'un véhicule soupçonné de surcharge.

Ad article 8

Par cet article est introduit le délit de grande vitesse dans notre législation.

On est en présence d'un délit de grande vitesse lorsque la vitesse constatée est supérieure à une valeur de référence qui s'établit comme suit :

- le maximum réglementaire de la vitesse autorisée est majoré de 20km/h,
- la somme ainsi obtenue est multipliée par le facteur 1,2.

Le nouveau délit s'ajoute ainsi comme troisième niveau de sanction à côté de la contravention simple de l'excès de vitesse inférieur à 15km/h en agglomération, 20km/h en rase campagne ou 25km/h sur autoroute et de la contravention grave de l'excès de vitesse supérieur à ces niveaux de référence.

Il s'agit d'une approche qui garantit une bonne proportionnalité, une juste relation entre le comportement fautif et la peine à appliquer.

La Chambre des Métiers soutient cette approche sévère mais juste, qui, dans le contexte de l'hécatombe sur nos routes ces dernières années, liée en grande partie aux excès de vitesse, semble malheureusement être le seul moyen susceptible d'améliorer la sécurité routière. La situation sur les routes est en effet tel qu'il n'y a plus lieu à compromis, à des demi-mesures.

Ad article 9

Cet article qui vise le quadruplement du taux maximal de l'amende prévue à l'article 13 ayant trait aux délits d'ivresse au volant et de récidive en matière d'influence d'alcool, en application de la loi du 13 juin 1994 sur le régime des peines, n'appelle pas de commentaire.

Ad article 10

Cet article précise les modalités d'exécution du retrait administratif du permis de conduire et de l'interdiction judiciaire de conduire ainsi que de la suspension du droit de conduire. De ce fait, certaines modifications aux chiffres 10, 11 et 12 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 s'imposent.

Ad article 11

En vue de faciliter dans la pratique au Ministère des Transports la réduction de points consécutivement au paiement d'un avertissement taxé, le délai maximum pour payer est porté de 30 à 45 jours.

1.3. Observations finales

L'introduction du permis à points est une étape importante dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière.

Tout comme l'interdiction judiciaire de conduire, le permis à points est cependant confronté à l'absence d'un système de reconnaissance au niveau communautaire dans ce domaine.

Dans l'optique d'une meilleure efficacité, il est par conséquent important à ce que les Etats-membres prennent enfin les dispositions nécessaires pour garantir qu'une interdiction judiciaire de conduire ou une suspension du permis ne soit pas seulement d'application sur le territoire national où elle est prononcée, mais applicable sur le territoire de tous les pays de l'Union Européenne.

La Chambre des Métiers estime par ailleurs qu'après l'adoption du projet de loi un comité de suivi devrait être mis en place pour suivre l'effet du permis à points en terme de renforcement de la sécurité routière et pour dégager le cas échéant les rectifications ou adaptations qui s'avéreraient nécessaires.

Il ne faut en tout état de cause pas perdre de vue que s'il s'agit d'un outil complémentaire utile, le permis à points n'est pas une recette miracle qui nous dispenserait de réfléchir sur les autres volets du problème, à commencer par une meilleure éducation à la sécurité routière dans le cadre de l'enseignement primaire et secondaire.

Les campagnes de sensibilisation analogues à celles qui ont été menées ces dernières années par les autorités publiques et les différentes organisations privées doivent bien entendu être continuées à l'avenir.

2. Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Le droit de dispenser les formations dans le cadre de la suspension du permis de conduire ou de la reconstitution partielle de points est réservé au centre de formation pour conducteurs à Colmar-Berg.

La Chambre des Métiers constate que le texte réserve peu de place pour les maîtres instructeurs de conducteurs de véhicules automoteurs, pourtant parfaite-

ment qualifiés dans cette matière. Ainsi, ils interviennent seulement dans le cadre des examens de contrôle prévus lors d'une deuxième suspension du permis.

La Chambre des Métiers ne peut être d'accord avec cette approche et entend voir subordonner la restitution du permis de conduire dès la première suspension à un examen de contrôle théorique et pratique obligatoire précédé d'au moins 8 heures de recyclage pratique et théorique dans une auto-école légalement établie.

L'article 3 qui régit les modalités de notifications aux différentes catégories d'automobilistes des décisions de réduction de points et de suspension du permis ne suscite pas d'observations particulières.

3. Projet de règlement grand-ducal modifiant 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.

Les amendements au règlement grand-ducal précité complètent le relevé des avertissements taxés par l'indication du nombre de points à déduire en relation avec les infractions reprises dans le cadre du permis à points.

Les auteurs du projet de loi entendent ainsi appliquer le permis à points non seulement aux infractions énumérées à l'article 2bis du projet de loi, mais également aux infractions énumérées dans l'annexe du règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Force est cependant de constater que l'article 2bis ne spécifie pas que d'autres infractions que celles qu'il énumère peuvent se voir attribuer des points par règlement grand-ducal. Dans ces circonstances, la Chambre des Métiers se demande s'il ne se pose pas ici un problème de défaut de base légale.

En ce qui concerne l'infraction n° 72-05, la Chambre des Métiers renvoie à ses observations formulées dans le cadre de l'article 2bis du projet de loi.


Les amendements précisent par ailleurs les mesures d'exécution en relation avec le permis à points telles que la transmission d'informations entre les différentes administrations, l'information des automobilistes (résidents et non-résidents) soumis à une réduction de points etc.

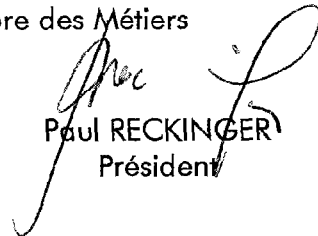
4. Projet de règlement grand-ducal concernant les modalités d'homologation et de contrôle des cinémomètres.

Il vise à soumettre les cinémomètres utilisés par la police grand-ducale à une homologation préalable, à un contrôle initial ainsi qu'à des contrôles périodiques d'au moins une fois tous les douze mois. L'organisme affecté à cette tâche est la SNCT-H. Le règlement précise enfin les modalités d'utilisation de ces appareils de contrôle.

La Chambre des Métiers, après consultation de ses ressortissants, ne peut marquer son accord que sous réserve des observations qui précèdent, et plus particulièrement sous réserve de celles ayant trait à l'article 2bis du projet de loi,

Luxembourg, le 16 février 2001

Pour la Chambre des Métiers

Paul ENSCH
Directeur


Paul RECKINGER
Président

4712/07

N° 4712⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

sur le projet de loi et les projets de règlement grand-ducal afférents

(15.12.2000)

Par lettre en date du 29 septembre 2000, M. le Ministre des Transports a fait parvenir à notre chambre professionnelle le projet de loi concernant le permis à points tel que susénoncé.

Notre chambre tient tout d'abord à soulever qu'elle maintient l'intégralité de sa prise de position exposée dans le questionnaire concernant l'opportunité d'un permis à points qui lui a été soumis par le ministre.

Elle se doit de constater que malgré les objections pertinentes qu'elle a formulées, l'auteur du projet de loi est passé outre à celles-ci comme si, *ab initio*, le texte de loi était désormais coulé en force de chose jugée.

Cette façon de voir les choses a été corroborée par les déclarations du ministre lors d'une interview en septembre de cette année dans laquelle il a souligné qu'il ne sera plus disposé à discuter avec les milieux concernés sur l'opportunité du permis à points, mais tout au plus sur ses modalités d'exécution.

Tout laisse à penser que la saisine des acteurs concernés en amont de la procédure législative n'a été qu'un trompe-l'oeil visant à faire croire au public que le projet de loi recueille la légitimité de tout le monde.

Comme souvent, lorsque le gouvernement veut faire passer un projet de loi, a priori évident, mais fort controversé lorsque l'on rentre dans une analyse approfondie, il dissimule au justiciable une partie de la vérité, pour ne pas dire, toute la vérité.

Est-ce une coïncidence malencontreuse ou voulue que, dans l'état actuel des choses, pour quiconque aimerait analyser le texte du projet de loi par rapport à la législation actuellement en vigueur, on ne trouve pas dans les librairies de Code de la Route disponible qui soit à jour – la date de publication étant incertaine – de sorte que l'intéressé est obligé, faute de texte coordonné, de vérifier dans le Mémorial tout l'éventail de modifications de textes qui ont été faites depuis la mise en vigueur de la loi du 14 février 1955 jusqu'à ce jour?

Ceci dit, à titre liminaire, notre chambre se permet d'analyser *in extenso* le projet de texte avisé.

*

1. LA FINALITE DU PROJET

Avant d'analyser la légalité du projet (le fond), notre chambre juge nécessaire d'évaluer son opportunité. L'opportunité est étayée dans l'exposé des motifs où le gouvernement essaie de prouver le bien-fondé du projet, et plus précisément de l'introduction d'un permis à points.

Dans le premier point de l'exposé des motifs intitulé „la politique de sécurité routière“, l'auteur constate deux choses: d'une part, que la masse des véhicules a considérablement augmenté et d'autre part, que le nombre de victimes d'accidents de circulation est également en progression. Sous réserve de l'exactitude de la dernière constatation, faute de preuves à l'appui, il n'ose cependant établir un lien de

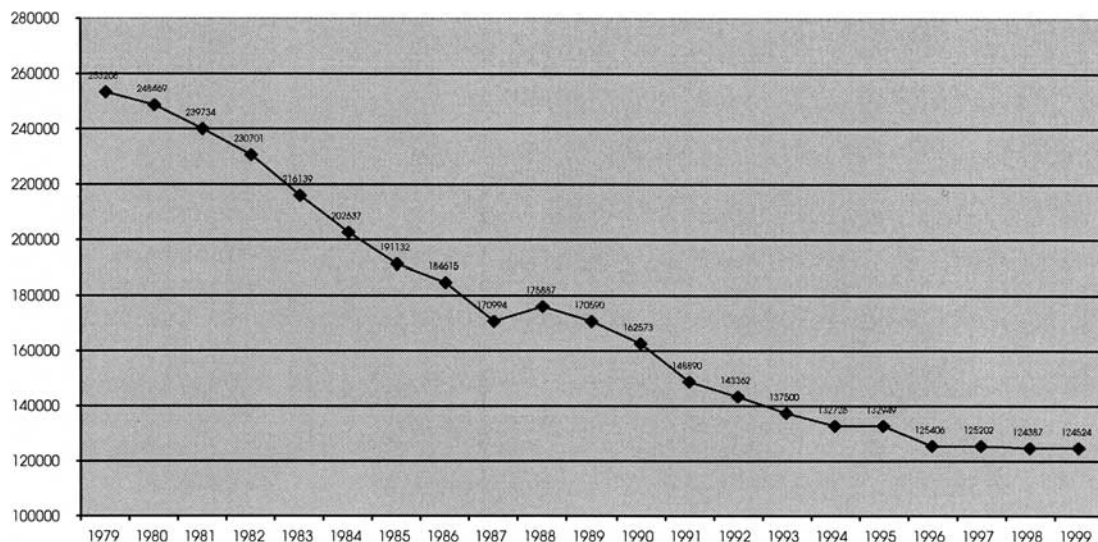
cause à effet entre les deux, car sinon comment interpréter le fait que l'auteur se contente de lutter contre les *effets* de l'insécurité routière, à savoir, les accidents de circulation, sans expressément prendre des mesures pour combattre sa *cause*, c'est-à-dire, réduire la masse des véhicules, par exemple, en investissant davantage dans les moyens de transport public non seulement dans l'enceinte des centres d'activités, mais également dans le pays tout entier, voire la Grande Région en collaboration avec les autorités des pays limitrophes.

Etant donné qu'à côté de l'augmentation du parc automobile, la vitesse est une autre cause qui est souvent à l'origine de bon nombre d'accidents, la logique ne devrait-elle pas amener les gouvernements des Etats de l'UE à donner des injonctions à l'industrie automobile de fabriquer des voitures moins rapides au lieu d'inciter – par un matraquage publicitaire quotidien – les citoyens à acheter des bolides qui, d'année en année, deviennent de plus en plus rapides?

Il est évident qu'en 1950, le nombre de tués et de blessés de la route en termes absolus a été moins élevé qu'en 2000, sachant que le parc automobile pendant cette période a augmenté de 13.400 véhicules à 362.300 véhicules immatriculés. En termes relatifs cependant, le nombre d'accidents ne cesse de diminuer par rapport à l'augmentation du parc automobile notamment en raison de dispositifs intégrés de sécurité de plus en plus performants dans les voitures.

Etant donné que le modèle français sert de base pour le présent projet de loi, notre chambre renvoie au graphique ci-dessous qui montre qu'en France, le nombre d'accidents n'a cessé de diminuer depuis plus de 20 ans.

Evolution du nombre d'accidents corporels

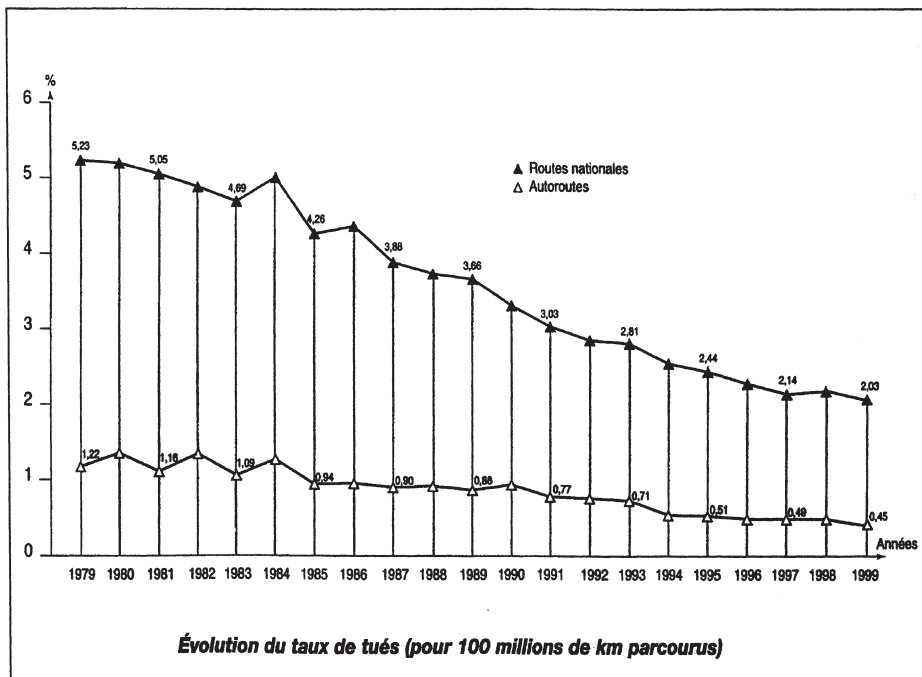
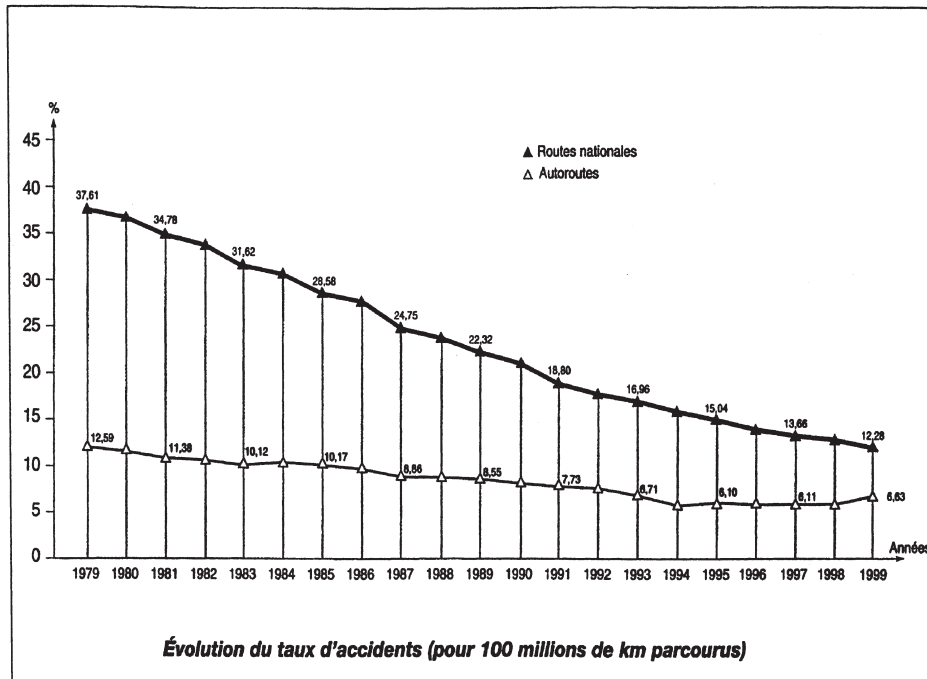


Le permis à points instauré par la loi de 1989 et entré en vigueur seulement en 1994 n'a en rien accéléré la diminution du nombre d'accidents. Plutôt aurait-on tendance à croire le contraire. Par ailleurs aucune étude d'impact des pouvoirs publics français n'a été faite sur le permis à points par rapport à la sécurité routière.

Compte tenu de l'absence de lien de cause à effet entre le permis à points et la sécurité routière, le projet de l'auteur est sans objet.

Malgré l'absence de toute corrélation établie à l'étranger entre le permis à points et la sécurité routière, l'auteur persiste *volens nolens* dans son attitude en expliquant que l'introduction du permis à points serait la panacée pour lutter contre l'insécurité de nos routes. Apparemment a-t-il du mal à distinguer entre la (l'in)sécurité *des* routes (infrastructures) et la (l'in)sécurité *sur* les routes, tributaire des usagers.

Notre chambre conteste que le gouvernement ait fait tous les efforts nécessaires pour améliorer le réseau routier. Certes il a contribué à soulager les agglomérations en agrandissant le réseau des autoroutes et voies rapides; par contre il a négligé d'entretenir bon nombre de routes en dehors des centres d'agglomérations qui sont souvent, comme en France, à l'origine de nombreux accidents (voir graphiques ci-dessous).



Notre chambre ne peut que s'étonner de l'outrecuidance de l'auteur qui prétend, sans vergogne, que le gouvernement aurait honoré ses engagements en matière de sécurité routière et qu'il suffirait, par conséquent, de s'en prendre à l'automobiliste.

Pour forger „l'automobiliste-modèle“, il veut introduire le permis à points pour *détecter les conducteurs potentiellement dangereux*.

D'après l'auteur, sont considérés comme *potentiellement dangereux* les conducteurs qui commettent les infractions telles qu'énoncées à l'article 2bis du projet et qui donnent lieu à un retrait de points. Le défaut majeur que notre chambre a déjà soulevé dans ses réponses au questionnaire dont elle a été saisie est que le permis à points est dépourvu de tout aspect préventif, éducatif et pédagogique. Il ne sert qu'à ajouter de la répression à la répression.

Notre chambre regrette que l'auteur n'ait pas pris davantage en considération la situation des chauffeurs professionnels particulièrement concernés par le permis à points dans la mesure où le permis de conduire constitue l'instrument de travail indispensable dans l'exécution de leurs fonctions.

Soumettre cette catégorie socioprofessionnelle au régime du permis à points a pour effet – en vertu de l'unicité du permis de conduire – de précariser davantage leurs conditions de travail déjà très déplorable. Vu que le projet de loi prévoit un retrait de points pour la moindre inadvertance, bon nombre de conducteurs risquent de se voir licencier par leur employeur à défaut de permis de conduire. Le marché de travail de ce secteur risquera de se libéraliser davantage et de niveler encore vers le bas les conditions de travail des chauffeurs professionnels.

On peut déduire de ces considérations que le retrait de points touchera davantage les chauffeurs professionnels que les chauffeurs non professionnels.

Cette répression est d'autant plus arbitraire que les conducteurs potentiellement dangereux sont ceux qui, commettant une infraction, sont interceptés par la police.

A contrario, les „délinquants“ de la route qui ne sont pas interceptés par la police ne sont pas potentiellement dangereux.

De là faire un jugement de valeur en mettant les conducteurs dans deux camps, les bons et les mauvais, nous paraît très dangereux. Nul n'ignore que ce n'est qu'une quantité infinitésimale de conducteurs qui se font intercepter par la police, la majeure partie des délinquants perpétrant des infractions restera non détectable et *ergo* ne sera pas considérée comme potentiellement dangereuse.

Notre chambre réfute catégoriquement l'approche de l'auteur.

Par ailleurs le fait même de participer activement ou passivement à la circulation routière est en soi potentiellement dangereux (théorie de l'acceptation des risques). Il n'existe pas de cent pour cent de sécurité, avec ou sans permis à points!

L'auteur ressasse la même rengaine dans la suite de ses développements en prétendant que le permis à points *ait fait ses preuves dans un certain nombre de pays*. Comme déjà soulevé précédemment, aucun élément de preuve ne vient corroborer cette affirmation; rien que des idées préconçues!

En guise de conclusion, notre chambre en déduit que l'objectif consiste tout simplement à débarrasser à la hussarde les routes des conducteurs soi-disant potentiellement dangereux – non pas vous et moi, mais „les autres“ bien sûr (encore s'agit-il de savoir qui sont les autres) – plutôt qu'à compter sur l'enlisement de la procédure judiciaire. Une telle approche ne trouve pas le soutien de notre chambre.

En somme, elle devrait désormais s'arrêter d'analyser le projet *hic et nunc* parce qu'il est tout simplement dépourvu d'objet. Avec beaucoup de stratagèmes et une association vicieuse d'idées visant à induire en erreur le public, que notre chambre ne manquera pas de déceler par la suite, le gouvernement espère pouvoir compter sur l'aval du parlement.

Le permis à points ne rate non seulement son rôle préventif, mais bouleverse par ailleurs des principes fondamentaux de droit.

*

2. LA LEGALITE DU PERMIS A POINTS

Avant d'analyser les effets du permis à points sur le droit, il est indispensable de définir au préalable sa nature juridique.

La question épineuse reste de savoir si le retrait de points est une mesure purement administrative ou bien une sanction relevant de la compétence du juge judiciaire.

2.1. La nature juridique du retrait de points: une sanction pénale!

Force est de constater que le texte de loi ne s'exprime pas sur la qualification juridique du retrait de points.

Ce n'est pas parce que le retrait de points relèverait de la compétence du ministère des Transports – comme veut le laisser entendre l'auteur – que la nature juridique de cette mesure changerait de plein droit. Plutôt faudra-t-il analyser la finalité de la mesure!

La doctrine définit la sanction pénale comme toute suppression, limitation ou restriction des droits et prérogatives d'un individu, prononcée en raison de la commission d'un acte prohibé par une loi d'incrimination.

Le retrait de points qui intervient au fur et à mesure de la commission d'infractions constitue une suspension ou une annulation partielle et progressive du permis de conduire qui se trouvent réalisées dès lors que le capital de points est épuisé; il constitue donc une atteinte au droit de circuler.

La liberté matérielle de circuler est la condition de la liberté juridique de circuler.

La liberté de circuler est sans doute l'aspect le plus essentiel et le plus évident de la liberté d'aller et venir, liberté fondamentale reconnue tant par la Déclaration des Droits de l'Homme que par toutes les Constitutions des Etats membres de l'UE dont l'autorité judiciaire est garante.

L'usage du permis de conduire n'est autre que l'expression de la liberté matérielle de circuler.

Le retrait de permis, qu'il soit immédiat ou à effet différé, prononcé non pour des raisons médicales mais en raison de la commission d'une infraction, constitue une peine par nature expressément visée par l'article 13 actuellement en vigueur de la loi du 14 février 1955 susénoncée, aux termes duquel le législateur a lui-même considéré la suspension ou l'annulation du permis de conduire comme une peine „privative ou restrictive de droits“.

Le fait de qualifier arbitrairement le retrait de points de „mesure administrative“, privant ainsi le contrevenant de la garantie du juge judiciaire, de le priver par ailleurs de toute possibilité de relèvement est en contradiction avec les dispositions du code pénal et de la Convention Européenne des Droits de l'Homme.

Le législateur dans l'article 13 actuel du code de la route a donné au juge répressif plénitude de juridiction pour la répression des infractions au Code de la route confirmant ainsi son rôle et son pouvoir décisionnel.

Au demeurant ni le gouvernement ni le législateur n'ont autorité de baptiser „mesure de police administrative et de sûreté“ une sanction qui présente les caractères objectifs d'une peine pour la faire échapper à la compétence des tribunaux répressifs alors même que cette nouvelle peine accessoire apparaît comme plus répressive que les autres puisque le législateur exclut toute possibilité de relèvement de cette peine ou de sa réhabilitation.

Le juge pénal est donc seul compétent pour connaître du retrait de points.

Cette analyse a été corroborée par un arrêt récent rendu par la Cour Européenne des Droits de l'Homme en date du 23 septembre 1998 auquel notre chambre reviendra dans la suite de ses développements.

Le fait que le projet de loi attribue compétence au Ministère des Transports a pour effet que le justiciable se voit transgressé dans certains de ses droits.

2.2. La violation de certains principes fondamentaux de droit

Sans être exhaustive, notre chambre se permet de soulever un certain nombre de violations de principes fondamentaux tant de droit privé que de droit public.

2.2.1. Aucune peine ne peut être appliquée si la juridiction ne l'a pas expressément prononcée

Le projet de loi en question attribue pouvoir de pleine juridiction au Ministère des Transports alors qu'une peine ne peut être prononcée que par une juridiction impartiale et indépendante.

2.2.2. Violation de la séparation des pouvoirs entre l'exécutif et le judiciaire

L'empiétement de l'exécutif sur le judiciaire résulte du fait que le Ministère des Transports se voit attribuer des compétences (prononcer des peines) qui sont du domaine exclusif de l'autorité judiciaire.

2.2.3. Violation de la Convention Européenne des Droits de l'Homme

L'article 6 de cette Convention énonce que „toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue par un Tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera ... du bien-fondé de toute accusation

en matière pénale dirigée contre elle“. Ce principe fonde la nécessité de l'intervention d'un juge indépendant, garant du droit de l'individu dès lors qu'une infraction lui est reprochée. Cette convention a force de traité international et constitue donc une norme de droit supérieure à la loi nationale, d'application directe en droit interne par le juge répressif.

Le projet de loi en l'espèce, en accordant un pouvoir de pleine juridiction au ministère, prive le contrevenant de deux droits élémentaires:

D'une part, du droit à être entendu publiquement par un tribunal impartial et indépendant prévu par la loi; le recours devant le juge administratif n'est pas un recours efficace ou de nature à empêcher la violation dont il se plaint parce que le juge administratif a compétence liée quant au fond et ne peut apprécier, au-delà de l'aspect purement formel des retraits de points, le bien-fondé d'une interdiction de conduire.

D'autre part, du droit à un procès équitable qui garantit le principe du contradictoire et des droits de la défense.

2.2.4. Violation du principe de la proportionnalité entre la sanction et la faute

L'automatisme de la sanction et le fait qu'elle soit prononcée par une autorité administrative apparaissent incompatibles avec les principes qui donnent aux juges judiciaires, gardiens de la liberté individuelle le soin de prononcer les peines.

La définition du débat devant le juge ne se limite pas à l'établissement de la réalité de l'infraction et au problème de la culpabilité, mais concerne tout autant la détermination de la sanction susceptible d'être infligée dans sa globalité en considération de la personnalité du prévenu et des conséquences de la peine et ce, en vertu du principe de l'individualisation de la peine.

2.2.5. Violation du principe „non bis in idem“

Le principe „non bis in idem“ interdit que pour un même fait, on soit condamné deux fois, en l'espèce, une première fois par le juge judiciaire et une deuxième fois par l'autorité administrative érigée en juridiction. Ne serait-il pas aberrant que le juge judiciaire pour une infraction donnée prononce une interdiction de conduire sans sursis et que le ministère en raison de la perte du capital intégral de points serait contraint – en vertu de la qualification juridique prononcée par le juge – à prononcer une deuxième interdiction de conduire ferme sans sursis?

En l'espèce, il y aurait donc bel et bien cumul de peines prononcées par le juge pénal d'une part et par le ministère d'autre part comme le prévoit l'article 2bis paragraphe 3 du projet en disposant que *pendant le temps d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis intervenant en dehors des conditions du chiffre 1er de l'article 13 ou d'un retrait administratif du permis de conduire, la suspension du droit de conduire ne produit pas ses effets*.

Pour prouver la légalité du permis à points, l'auteur se réfère dans l'exposé des motifs à l'arrêt Malige rendu par la Cour en date du 28 septembre 1998.

L'arrêt Malige comporte deux décisions:

- une décision de principe: la sanction de retrait de points est qualifiée de sanction pénale au sens de l'article 6 §1 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme (voir développement sous le point 2.1.);
- une décision d'espèce: l'article 6 §1 qui garantit également l'absence de toute violation du droit d'accès à un tribunal indépendant n'a pas été violé dans le cas Malige.

Conclusion de cette décision d'espèce, comme le fait l'auteur, que le droit d'accès à un tribunal indépendant est garanti dans tous les autres cas de retrait de points qui pourront se présenter est tout simplement une inanité!

La solution du contentieux propre à M. Jérôme Malige n'est pas transposable à l'ensemble des contentieux portant sur le retrait de points, notamment quand il emporte interdiction de conduire (annulation du permis de conduire).

La rédaction de cet arrêt autorise à penser que la conclusion de la Cour eût été tout autre si le retrait de points avait pour conséquence d'épuiser son capital de points et plus précisément de lui faire perdre le droit de conduire.

D'ores et déjà, on peut dire que, suite à l'arrêt Malige, le permis de conduire à points vient de connaître une double défaite:

- 1) le caractère pénal reconnu à la sanction de retrait de points par la haute juridiction heurte la lettre et l'esprit du présent projet de loi selon lequel le retrait de points n'est pas une peine accessoire;
- 2) l'appréciation de non-violation du „droit au juge“ pour le seul retrait de 4 points (cas d'espèce), alors qu'il n'entraînerait pas la perte du permis de conduire, ouvre la voie à de nouveaux contentieux sur d'autres cas où précisément il y a perte de validité du permis.

Il résulte des développements ci-dessus que le permis à points est une mesure qui est non seulement dépourvue d'objet, mais également dépourvue de base légale.

En vertu du caractère pénal du retrait de points, notre chambre conteste également la légalité de l'article 2 de loi du 14 février 1955 actuellement en vigueur qui permet désormais au Ministère des Transports de retirer le permis de conduire si l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'autres intoxications. S'agissant d'infractions au sens du code de la route, il n'appartient pas au Ministère de constater des infractions et de prononcer le retrait du permis. En effet que vaut un jugement du tribunal répressif si l'administration s'érige elle-même en juridiction? Pour le surplus, notre chambre renvoie aux conclusions ci-dessus qu'elle a tirées de l'illégalité du permis à points.

A titre tout à fait subsidiaire, notre chambre fait une analyse des articles.

*

3. L'ANALYSE DU TEXTE DU PROJET DE LOI

Ad article II

Article 2bis paragraphe 1

Comme la loi ne dispose que pour l'avenir, notre chambre est d'avis que le capital initial de 12 points ne doit subir un retrait que pour des infractions commises après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Afin d'éviter toute divergence d'interprétation par la suite, il serait plus logique d'intégrer le paragraphe 6 prévoyant que les dispositions de l'article 2bis ne produisent d'effet que pour des infractions perpétrées après mise en vigueur de la présente loi dans le paragraphe 1.

Par ailleurs elle réclame un bref délai à partir du moment où le jugement est coulé en force de chose jugée respectivement à partir du paiement de l'avertissement taxé dans lequel le ministère doit procéder à un retrait de points et informer l'intéressé sous peine de forclusion.

Paragraphe 2

L'arsenal répressif prévu au paragraphe 2 est totalement illogique, arbitraire et partiellement insensé.

Illogique, parce que le retrait de points est:

- le même pour le conducteur verbalisé à 130 km/h sur une route nationale étroite et sinueuse que pour celui qui roule à 170 km/h sur une autoroute dégagée;
- le même pour le chauffeur d'autobus obligé de violer la priorité pour respecter son horaire à un moment où les croisements, bifurcations ou jonctions de routes sont encombrés que pour l'automobiliste qui sur un croisement dégagé enfreint la priorité des usagers y débouchant venant d'une autre chaussée.

Le passé du conducteur et son taux de bonus d'assurances ne présentent de même aucun intérêt,

Arbitraire, parce qu'un certain nombre de faits n'ont pas été érigés en infractions tels que le fait de téléphoner en conduisant (avec ou sans „kit-main libre“), de ne pas respecter une barrière de dégel, d'utiliser un détecteur de radar ...

Partiellement insensé parce que certaines infractions énumérées à l'article 2bis n'ont aucun impact sur la sécurité routière telles que le fait de conduire un véhicule sans assurance valable ou sans permis de conduire valable ou le fait de conduire un véhicule malgré une interdiction de conduire.

Notre chambre a de sérieux doutes que la police respectivement le ministère soient toujours en mesure de qualifier correctement le cumul d'infractions, c.-à-d. de distinguer entre concours idéal et concours réel d'infractions de sorte que le contrevenant qui paie le ou les avertissements taxés risque de se voir retirer un nombre de points trop important.

Au dernier paragraphe, notre chambre demande que l'information du retrait de points adressée à l'intéressé doive également indiquer les délais et voies de recours contre la décision administrative individuelle.

Paragraphe 3

A titre principal, notre chambre réfute un cumul de peines prononcées d'une part par le juge judiciaire et d'autre part par le ministère en vertu des principes énoncés sous le point 2 de l'avis.

A titre subsidiaire, notre chambre estime que l'avant-dernier alinéa de ce paragraphe est dépourvu de toute logique lorsqu'il dispose que „*pendant le temps d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis ... ou d'un retrait administratif du permis de conduire, la suspension du droit de conduire ne produit pas ses effets*“.

A contrario, cela voudrait dire que la suspension du droit de conduire produirait ses effets à partir du prononcé du jugement si l'interdiction de conduire judiciaire prononcée par le juge était assortie du sursis. Il y aurait donc confusion entre la peine prononcée par le juge et la suspension du droit de conduire – à l'instar de ce qui se fait entre une interdiction provisoire de conduire prononcée par le juge d'instruction et une interdiction de conduire prononcée par le juge du fond.

Cela voudrait dire que la date d'effet de la suspension du droit de conduire serait tributaire non seulement de la qualification juridique des faits retenue par le juge, mais également de la sanction (avec ou sans sursis) prononcée par ce dernier. Cette disposition insensée ne peut trouver l'appui de notre chambre

Paragraphe 4

Notre chambre est d'avis qu'une restitution de points au-delà du total de 12 points doit rester possible afin de rendre plus attrayants les cours de formation complémentaire et de récompenser ceux qui ont fait des efforts.

Notre chambre est d'avis que le délai de trois ans doit commencer à courir à partir de la commission de l'infraction constatée par la police pour éviter de dissuader l'auteur de l'infraction de former une contestation de l'infraction et/ou de sa sanction devant le tribunal répressif laquelle aurait pour effet de retarder le point de départ du délai de reconstitution de son capital de points.

Paragraphe 5

A l'instar de l'observation faite au paragraphe 4, le délai de reconstitution des points de 3 ans doit commencer à courir à partir de la constatation de l'infraction par la police.

Paragraphe 6

Vu que cette disposition détermine l'applicabilité dans le temps de la loi, notre chambre propose de l'intégrer dans le paragraphe 1.

Ad article VII

C'est dans cet article que l'effet répressif (du permis à points) se fait particulièrement sentir pour les chauffeurs professionnels.

Notre chambre exige que pour toutes irrégularités tenant au véhicule, ce soit le propriétaire qui doive être sanctionné et non pas le conducteur.

Ad article VIII le délit de grande vitesse

Si le délit de grande vitesse est aujourd'hui dirigé contre ceux qui dépassent de + 20 km/h + 20% la vitesse maximale autorisée, ce n'est sans doute qu'un début.

Comme le gouvernement est d'avis qu'il pourrait contribuer à diminuer la sinistralité routière par un surplus de répression, rien n'empêche que ce seuil soit descendu progressivement par la suite à + 10 km/h + 10%, ± 0 km/h + 10% ...

Cette technique de grignotage a été utilisée dans certains pays en matière de la répression de l'alcool au volant où le seuil du délit a été progressivement abaissé.

Le délit de grande vitesse génère un effet pervers singulier.

Les spécialistes de la question le savent bien: entretenir dans l'esprit du public que l'excès de vitesse est dangereux parce qu'illicite, amène à considérer trop souvent que rouler dans les limites des vitesses autorisées demeure sans danger.

Le sens de la „pédagogie“ des pouvoirs publics faisant qu'ils autorisent d'une main la construction de véhicules rapides, et de l'autre main prétendent en interdire l'usage sous peine de sanctions, il y a de quoi s'interroger.

En outre, ceux qui ne bénéficient pas d'une voiture avec chauffeur (la majorité des citoyens, à part les hauts représentants du gouvernement et d'institutions politiques ou financières), savent que l'adaptation de la vitesse à l'environnement de circulation, le simple exercice d'une manoeuvre de dépassement, ou de dégagement d'une situation à risques, peuvent amener tout un chacun à dépasser les limitations autorisées et même involontairement à franchir le seuil qui sépare „le petit“ du „grand“ excès de vitesse.

Notre chambre demande la suppression de l'article VIII. Elle est d'avis que les dispositions actuellement en vigueur suffisent amplement pour punir les auteurs d'excès de vitesse.

Ad article 10 1er et 2ième points dernier alinéa

Cet article est incompréhensible.

De deux choses l'une:

Soit le permis de conduire est retiré pendant une interdiction de conduire non assortie du sursis, et alors la question ne se pose pas de savoir si le permis est valable à l'étranger ou non, parce que le titulaire n'en dispose plus.

Soit le permis de conduire est retiré et le titulaire reçoit un permis provisoire si l'interdiction de conduire est assortie du sursis ou d'une exception de conduire pour trajets professionnels, et alors il est inconcevable qu'en vertu de la territorialité de la loi pénale, la restriction du droit de conduire prononcée par le juge puisse avoir des effets hors du territoire luxembourgeois.

Notre chambre demande la radiation des derniers alinéas des points 1 et 2.

*

4. REMARQUES CONCERNANT L'AVANT-PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Notre chambre estime qu'il est déplacé de voir dans chaque auteur d'une infraction à la circulation routière un aliéné mental qui n'a pas le sens des responsabilités.

Selon notre chambre, cette formation poursuit deux objectifs non exposés dans ce règlement:

- 1) Elle sert en réalité à alimenter les caisses de la trésorerie de l'Etat en obligeant les candidats à payer des droits d'inscription faramineux (se situant entre 7.000.- LUF et 25.000.- LUF hors TVA!) pour suivre les cours ainsi qu'un droit d'enregistrement pour obtenir un nouveau permis.
- 2) Elle constitue une mesure d'emploi, parce qu'elle exige de nouvelles embauches pour dispenser les cours théoriques et pratiques de la formation à moins que l'on ne parte de l'hypothèse que les participants une fois qu'ils ont réussi leurs épreuves de reconversion puissent eux-mêmes dispenser des cours pour de futurs „inconscients de la route“.

Au lieu de considérer l'automobiliste comme un *ignare*, sans esprit de discernement, l'auteur aurait pu faire preuve d'un peu plus de probité en évoquant clairement les objectifs susmentionnés.

*

**5. REMARQUES CONCERNANT L'AVANT-PROJET
DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**

**modifiant 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**

Notre chambre exige que l'information du retrait de points doive comporter les délais et voies de recours contre la décision administrative.

Notre chambre a de sérieux doutes que l'effectif actuel de la police grand-ducale soit en mesure de manifester sa présence un peu partout pour sanctionner tout l'arsenal d'infractions qui est repris dans le projet de règlement grand-ducal.

*

**6. REMARQUES CONCERNANT L'AVANT-PROJET
DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**

**concernant les modalités d'utilisation, d'homologation
et de contrôle des cinémomètres**

Néant.

Notre chambre a le regret de vous informer qu'au vu des développements ci-dessus, elle s'exprime contre le projet de loi élargé et les projets de règlement grand-ducal y afférents.

Luxembourg, le 15 décembre 2000

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Henri BOSSI

Service Central des Imprimés de l'Etat

4712/02

N° 4712²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(17.1.2001)

Par sa lettre du 29 septembre 2000, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu saisir la Chambre de Commerce pour avis du projet de loi et des projets de règlement grand-ducal sous rubrique.

*

**1) PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 14 FEVRIER 1995
concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Le présent projet de loi a pour objet d'apporter à la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques les amendements suivants:

- les amendes pénales prévues dans la loi du 14 février 1955 sont formellement adaptées à la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines;
- le permis à points est introduit dans la législation routière luxembourgeoise;
- la terminologie de la loi du 14 février 1955 est alignée sur les notions communautaires et tient compte de la nouvelle dénomination du corps de la force publique résultant de la fusion entre gendarmerie grand-ducale et police;
- la mise en circulation ou le maintien en circulation d'un véhicule non régulièrement immatriculé ou non conforme d'un point de vue technique est sanctionné comme contravention grave;
- le relevé des délits routiers est complété par un nouveau délit de grande vitesse;
- la définition et le champ d'application des mesures administratives et judiciaires de retrait ou de suspension du droit de conduire sont précisés.

Parmi les innovations prévues l'introduction du permis à points ainsi que le délit de grande vitesse sont les mesures les plus incisives pour la sécurité routière, mais aussi celles qui sont le plus controversées dans la discussion publique.

Avant l'élaboration du projet de loi et des projets de règlement grand-ducal sous rubrique, le Ministre des Transports avait procédé à un sondage d'opinion auprès des milieux socioprofessionnels et autres organismes concernés par la matière. Les réponses qu'il a reçues sur les différentes questions posées lui ont permis de constater un large consensus en faveur de l'introduction du permis à points. La Chambre de Commerce avait formulé ses observations par un courrier du 28 mars 2000.

Considérations générales

Depuis quelques années on constate une recrudescence sensible des accidents de la circulation en ce qui concerne la fréquence et la gravité des sinistres. L'année 2000 a été particulièrement dramatique en ce qui concerne les accidents mortels sur route. Les statistiques des assureurs pour la branche automobile en témoignent clairement.

Parallèlement on assiste à une évolution malsaine, caractérisée par une agressivité de plus en plus ouverte et un phénomène d'acceptation quasi collective de la violation des règles de la circulation sur les routes de notre pays.

Améliorer la sécurité sur les routes est un impératif majeur pour la collectivité. Face à la réalité d'une dégradation continue du civisme automobile, l'introduction du permis à points semble une mesure adéquate dans la lutte pour une sécurité routière accrue et la responsabilisation des usagers de la route. En effet le permis à points, tel que conçu par les auteurs du présent projet de loi, a l'avantage de concilier sanction et éducation.

Etant donné la place prépondérante des moyens de transports individuels dans notre société, le retrait du permis de conduire constitue pour la personne concernée une entrave importante à l'exercice de ses libertés. Le plus souvent le retrait a des conséquences professionnelles et économiques très lourdes.

Même s'il s'agit d'un passage obligé pour espérer un changement de comportement, le retrait est souvent ressenti par l'intéressé uniquement comme punition. Or, tel n'est pas le but recherché. Au contraire, c'est l'effet dissuasif qui doit dominer, avant même que la sanction n'entre en jeu. L'introduction du permis à points ne peut que renforcer cet effet de responsabilisation et de dissuasion.

Quant au principe de base, la Chambre de Commerce approuve le choix d'un modèle qui se rapproche de celui appliqué en France. Le capital initial est fixé à 12 points duquel on soustrait des points. Une approche trop large et trop indulgente enlèverait tout l'impact de cette nouvelle mesure de dissuasion et par conséquent le caractère préventif du permis à points.

Force est de constater que les contrôles des forces de l'ordre ne sont déjà pas très fréquents, ni très sévères au Luxembourg et la Chambre de Commerce est d'avis que, par souci de crédibilité de cette nouvelle mesure, leur fréquence devrait largement augmenter avec l'introduction du permis à points.

La Chambre de Commerce est très favorable aux mesures qui permettent de reconstituer des points retirés par la participation à des cours de réhabilitation ou de recyclage. A l'instar des modèles en France et en Allemagne, le projet luxembourgeois semble vouloir insister également sur l'aspect psychologique de ces cours de recyclage et tout permet de croire que ce n'est que cet aspect qui puisse durablement garantir la prise de conscience et la responsabilisation de l'automobiliste.

Il semble acquis que les automobilistes les plus fautifs ainsi que les récidivistes qui seront les plus visés dans le cadre du permis à points, ne commettent pas d'infractions parce qu'ils ne connaissent pas les règles élémentaires de la conduite.

C'est au niveau de leur mentalité qu'ils sont prédisposés à prendre des risques et à transgresser les lois et c'est par conséquent à ce niveau également qu'il faut intervenir. Autrement le permis à points risque de rester une simple sanction qui remplit certes une fonction dissuasive, mais néglige tout caractère éducatif, préventif et pédagogique.

Afin de garantir les libertés publiques fondamentales tout en préservant la protection de la vie privée, chaque titulaire d'un permis de conduire devrait pouvoir à tout moment consulter son dossier informatique dans le fichier central pour connaître son capital de points, comme c'est le cas notamment en France et en Allemagne.

Sachant qu'à chaque perte de points, le chauffeur en est informé par voie de courrier, il semblerait intéressant et utile de lui faire parvenir à la même occasion un message de sensibilisation et d'information spécifique en rapport avec son infraction (p. ex. brochure d'information sur les conséquences du non-port de la ceinture de sécurité, de l'alcool au volant ou des excès de vitesse). Ces messages de prévention pourraient être diffusés en collaboration avec les associations actives sur le terrain telles que l'association sans but lucratif „La Sécurité Routière“.

Puisque la vitesse excessive est la principale cause des accidents et d'accidents mortels, elle constitue donc le premier fléau à combattre. Aussi la Chambre de Commerce se prononce-t-elle sans restriction en faveur de l'introduction du délit de grande vitesse dans la législation nationale, mesure qui complète utilement le permis à points.

Bien évidemment la Chambre de Commerce est consciente des problèmes que pourra entraîner l'introduction de cette nouvelle mesure. Notamment les agents sur le terrain, du moment qu'ils ont le grade d'officier de police judiciaire (OPJ), n'ont plus aucune marge de manoeuvre pour décider de l'opportunité d'une poursuite. Or, très souvent les panneaux de limitation de vitesse sont placés de manière peu logique et les limitations indiquées ne correspondent pas à la situation donnée (p. ex. limitation de vitesse permanente à cause d'un chantier pourtant fermé le week-end). Pour les automobi-

listes, ces limitations de vitesse semblent donc démunies de tout sens, ce qui est d'ailleurs souvent le cas.

Pour ne pas engendrer un grand sentiment d'injustice et un phénomène de rejet de la part de la population, l'introduction du délit de grande vitesse devrait aller de pair avec un audit de la signalisation routière en général mais également et surtout avec un audit des chantiers sur la voie publique.

Certaines questions particulières méritent d'être approfondies davantage dans le cadre de la procédure législative qui vient d'être entamée. A défaut, le système du permis à points risque d'être à bien des égards un projet mort-né.

Finalement la Chambre de Commerce constate que la loi du 14 février 1955 concernant la circulation sur toutes les voies publiques, telle que modifiée par la suite, ainsi que les règlements d'exécution n'ont plus fait l'objet de la publication d'un texte coordonné depuis décembre 1994. Or, les modifications apportées depuis lors à la loi et ses règlements d'exécution ainsi que les amendements qui y seront portés par le projet de loi et les projets de règlement grand-ducal sous avis, justifient l'élaboration et la publication d'un nouveau texte coordonné de la législation sur la circulation routière, couramment appelée le Code de la route.

Commentaire des articles

Concernant l'article I

Cet article prévoit le quadruplement de l'amende délictuelle prévue au deuxième alinéa du paragraphe 4 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955, en relation avec le refus de remettre aux agents chargés de l'exécution du retrait de documents de bord et n'appelle pas d'observation de la part de la Chambre de Commerce.

Concernant l'article II

Cet article introduit le permis à points par l'ajout d'un nouvel article 2bis dans la loi du 14 février 1955. Cet article 2bis est subdivisé en six paragraphes.

Concernant le paragraphe 1er

Ce paragraphe prévoit que tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points. Trois cas de figures sont distingués:

- 1) la délivrance d'un premier permis de conduire ou la transcription d'un permis de conduire étranger;
- 2) les personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg;
- 3) les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Ce deuxième point prévoit l'application du permis à points à l'égard des étrangers qui disposent d'un permis étranger et qui ne résident pas au Luxembourg. Le projet de loi contient des dispositions qui ont vocation à s'appliquer à ces personnes. Cette initiative est a priori louable.

Ceci dit, il doit être permis de penser que le système tel qu'actuellement conçu dans le projet de loi est difficile, voire impossible à mettre en oeuvre. Cela est vrai surtout au regard de certaines considérations qui seront développées ci-après.

Le texte proposé par les auteurs du projet de loi sous avis prévoit que pour une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, l'affectation du nombre initial des points se fait au moment où cette personne fait l'objet au Luxembourg d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou s'est acquittée de la taxe qui lui a été infligée.

Plusieurs problèmes se posent:

Qu'en est-il des personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg et qui ne s'acquittent pas de leur avertissement?

Qu'en est-il de l'information de ces personnes?

La Chambre de Commerce analysera ces questions de plus près dans ses commentaires relatifs au paragraphe 2 de l'article 2bis.

Une personne étrangère qui voit son droit de conduite suspendu, peut-elle bénéficier de la formation complémentaire?

Qu'en est-il, lorsque la suspension est portée à 24 mois?

Est-ce que la personne étrangère peut passer l'examen de contrôle?

En admettant que la personne soit admise à la formation et à l'examen, que se passe-t-il si elle ne réussit pas à l'examen?

En ce qui concerne cette dernière question, on peut lire dans l'exposé des motifs et le texte de loi que l'échec à l'examen de contrôle place la personne dans la situation d'un candidat ordinaire au permis de conduire qui a échoué aux épreuves.

Cette solution est inconciliable avec le fait que cette personne a passé dans son pays les examens requis pour obtenir un permis de conduire. Se pose dès lors un problème d'atteinte à la souveraineté de l'Etat concerné. En effet, le permis étranger est un permis émis par un Etat étranger et sur lequel s'applique donc la souveraineté de cet Etat étranger. Dans les conditions données, l'on voit difficilement comment les autorités administratives luxembourgeoises peuvent remettre en cause ou limiter l'utilisation de ce document soumis à la souveraineté d'un Etat étranger. Une telle initiative supposerait au minimum une décision judiciaire à l'égard de la personne étrangère visée. Il est fort à craindre qu'un conducteur étranger qui se voit infligée une suspension administrative du permis au Luxembourg ne saisisse les juridictions administratives d'un recours pour voir annuler ladite décision sur base de l'argumentation développée ci-dessus.

Les dispositions en question soulèvent également de sérieuses questions d'ordre public. Il doit être permis de penser que les dispositions peuvent être considérées comme étant contraires à l'ordre public d'Etats qui ignorent le concept du permis à points réglementé administrativement.

Le troisième alinéa du paragraphe 1er dispose que si, pour les trois cas de figure identifiés plus haut, le titulaire du permis de conduire, avant l'affectation du nombre initial de points, a déjà fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou d'un avertissement taxé payé dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction qui en est à l'origine et qui comporte une réduction de points, le nombre de points initial de 12 est réduit en conséquence. Cette disposition est en soi logique pour ce qui concerne le premier cas de figure, en l'occurrence la délivrance d'un premier permis de conduire ou la transcription d'un permis de conduire étranger. Pour les deux autres cas de figure, notamment celui des détenteurs d'un permis de conduire délivré antérieurement à l'entrée en vigueur du présent projet de loi, l'approche préconisée est incompatible avec l'article 2 du Code pénal qui dispose que „*nulle infraction ne peut être punie de peines qui n'étaient pas portées par la loi avant que l'infraction fût commise. Si la peine établie au temps du jugement diffère de celle qui était portée au temps de l'infraction, la peine la moins forte sera appliquée.*“.

Aussi la Chambre de Commerce demande-t-elle que cet alinéa soit précisé de manière à éviter toute équivoque en ce que l'application des dispositions de cet alinéa se limite aux seuls permis de conduire qui seront délivrés ou qui feront l'objet d'une transcription après l'entrée en vigueur du présent projet de loi. Le paragraphe 6 de l'article 2bis prévoit par ailleurs des dispositions conformes au principe avancé ci-avant.

Concernant le paragraphe 2

Ce paragraphe

- énumère les infractions prises en compte pour l'application du permis à points,
- détermine le barème des points à perdre et
- fixe le moment de la prise d'effets de la réduction des points.

En ce qui concerne le nombre de points qui seront perdus en fonction de l'importance de l'infraction commise, la Chambre de Commerce n'a pas d'observation particulière à formuler.

La liste des infractions qui donneront lieu aux réductions de points indiquées appelle, par contre, les commentaires suivants:

La Chambre de Commerce constate que les auteurs du projet de loi sous avis se sont inspirés du catalogue existant des infractions tout en pondérant le nombre des points à retrancher en tenant compte de la gravité de l'infraction ou des conséquences de ces infractions sur la sécurité routière. De manière globale, la Chambre de Commerce ne peut pas marquer son accord à une réduction des points du permis de conduire pour des infractions au code de la route par des personnes autres que les conducteurs, détenteurs ou non d'un permis de conduire. Cette remarque concerne tout particulièrement le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule qui seraient sanctionnés par une réduction de points à cause d'une infraction commise par une tierce personne ayant conduit le véhicule (cf. les points 3, 6, 8, 10 et 17). La Chambre

de Commerce est d'avis que les nouvelles dispositions en matière de permis à points ne peuvent concerner que les seuls conducteurs d'un véhicule.

Aussi le texte proposé prévoit-il aux points 8, 9 et 10 que la conduite d'un véhicule **ou d'un animal** en état d'ivresse ou en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool ou le fait de refuser de se prêter au dépistage d'alcoolémie feront l'objet d'une réduction de points. Etant donné que la conduite d'un animal ne requiert pas la possession d'un permis de conduire, la Chambre de Commerce s'oppose à ce que les dispositions nouvelles du permis à points soient applicables au conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien d'un animal. Par analogie l'on peut raisonner que les infractions de ces personnes sont à traiter de la même manière que les infractions au code de la route commises le cas échéant par un piéton et qui ne sont pas visées non plus par ce projet de loi.

Le point 3 vise à sanctionner le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule du fait de laisser ou de faire conduire un véhicule par une personne sans permis de conduire valable, malgré une interdiction de conduire judiciaire ou un retrait administratif du permis de conduire ou une suspension du droit de conduire par décision administrative. La Chambre de Commerce s'oppose à ce que le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule doive subir une peine pénale ou une sanction administrative, telle que le retrait de points du permis de conduire, du fait d'une infraction commise **à son insu** que le conducteur d'un véhicule dont il est soit propriétaire, soit détenteur. En effet, dans le cas d'un véhicule d'entreprise, le chef d'entreprise peut ne pas savoir si un de ses salariés a fait l'objet d'un des cas de figure décrits ci-avant: il n'est averti ni par les tribunaux, ni par l'administration des sanctions prononcées à l'égard du salarié. Au cas où le propriétaire/détenteur du véhicule serait une personne morale, qui devrait subir la réduction de points? Ne créera-t-on pas de discrimination entre différents types de propriétaires/détenteurs de véhicules? – La Chambre de Commerce propose, en ordre principal, de rayer le quatrième tiret du point 3 et, en ordre subsidiaire, d'insérer le terme „**sciemment**“ entre les mots „... conduire“ et „ce ...“.

Le point 6 prévoit de sanctionner le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule du fait de laisser ou de faire conduire un véhicule ou un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée. Les remarques formulées ci-dessus à l'endroit du point 3 peuvent être reprises mutatis mutandis. En effet, le chef d'entreprise n'a pas d'emprise sur la décision du chauffeur salarié qui dans une situation concrète et ad hoc ne respecte pas la limitation de charge pour le véhicule qu'il a en charge et ne peut pas de ce fait être sanctionné. Comme pour le point 3 ci-dessus, la Chambre de Commerce propose, en ordre principal, de rayer la fin de la phrase commençant par „ou fait, comme ...“ et, en ordre subsidiaire, d'insérer le terme „**sciemment**“ entre les mots „... conduire“ et „ce ...“.

Les points 8, 10 et 17 concernent également le propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule mais dans ces cas, les auteurs du texte ont prévu l'expression „sciemment“ ou ont utilisé le terme „tolérer“ qui présuppose un acte posé de façon délibérée.

Sans vouloir déresponsabiliser le propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule, la Chambre de Commerce est d'avis que le cadre du permis à points est inadéquat comme sanction supplémentaire à celle que ces personnes risquent d'encourir, non pas par une sanction administrative, mais par décision judiciaire, dans le cadre général du code de la route ou du code pénal. Aussi la Chambre de Commerce demande-t-elle d'éliminer toute référence aux propriétaires, détenteurs ou gardiens d'un véhicule des points 3, 6, 8, 10 et 17.

Le point 19 prévoit la perte de deux points pour le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire. Cette disposition est certes très pertinente dans la mesure où le port de la ceinture de sécurité permet de sauver des vies humaines.

L'alinéa 2 du paragraphe 2 du projet de loi sous avis prévoit notamment que la réalité de l'infraction est établie par le paiement de la taxe dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction, alors que dans ce cas la personne concernée aurait reconnu en être l'auteur. Cette reconnaissance justifierait alors le retrait „automatique“ des points, la réduction du nombre de points intervenant de plein droit.

Il doit être permis de mettre de manière générale en doute la conclusion des auteurs du projet de loi sous rubrique, lorsqu'ils retiennent que le paiement de la taxe vaut reconnaissance de l'infraction. Une telle conclusion n'est en tout cas pas conforme au principe général de notre droit aux termes duquel les

reconnaisances et les aveux ne se présument pas. A supposer que l'affaire connaisse des suites judiciaires, cette difficulté risque de conduire à des résultats pour le moins surprenants pouvant aller jusqu'à la remise en cause du système du permis à points.

Les alinéas 3 et 4 précisent que la réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable ou, dans le cas d'un avertissement taxé, au moment du paiement de la taxe. L'alinéa 5 retient que lorsque la réalité de l'infraction est établie, le ministre des Transports fait procéder à la réduction conséquente du nombre de points dont le permis se trouve en ce moment affecté, alors que l'alinéa 6 précise que toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé et dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce estime que ces dispositions sont très imparfaites car partiellement imprécises, contradictoires ou encore incompatibles avec les procédures des recours administratifs. Permettent-elles par exemple la sauvegarde des droits des personnes ayant fait l'objet d'un retrait de points qui font en réalité dans un tel cas l'objet d'une décision administrative? D'un point de vue plus général, il y a lieu de poser la question de savoir comment le projet de loi sous avis s'articule par rapport au système de la procédure administrative non contentieuse. Il est en tout état de cause exclu que la matière du permis à points puisse échapper à cette procédure qui est d'ordre public et qui est seule à même d'assurer la sauvegarde des intérêts de l'administré.

Dans ce contexte de recours devant le tribunal administratif, l'existence d'une date certaine de la décision administrative est d'une grande importance et la Chambre de Commerce est d'avis que seule la date à laquelle la personne intéressée est informée par le ministre des Transports peut déclencher les délais de recours. Cela implique que les retraits de points, consécutifs à une infraction puis à son jugement, devront nécessairement être signifiés par recommandé avec accusé de réception. L'avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 (sub 3) prévoit d'ailleurs cette procédure.

Concernant le paragraphe 3

Ce paragraphe a trait à la suspension du permis de conduire qui constitue la mesure administrative retenue pour sanctionner la perte intégrale des points. Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le ministre des Transports; les modalités en seront déterminées par règlement grand-ducal.

L'alinéa 3 précise que la durée de la suspension est de 12 mois. Dans la logique de ses propositions formulées à l'endroit du paragraphe 2 alinéas 3 et 4, la Chambre de Commerce propose de compléter la première phrase de cet alinéa 3 par le bout de phrase „à compter à partir de la date d'information du titulaire“.

En cas de récidive, donc d'une perte de l'intégralité des points, dans les trois ans qui suivent la restitution du permis après une suspension d'un an, la durée de la nouvelle suspension sera de 24 mois. La Chambre de Commerce peut approuver cette approche dès lors qu'elle a souscrit au principe que l'un des buts poursuivis par le permis à points est celui de lutter contre la délinquance chronique de certains automobilistes récidivistes. Toutefois la Chambre de Commerce réitère les questions soulevées plus haut à l'endroit du paragraphe 1er en ce qui concerne le traitement des conducteurs qui sont titulaires d'un permis de conduire étranger. N'y a-t-il pas de risque réel de traitement inégal des résidents par rapport aux non-résidents?

Les autres dispositions prévues au paragraphe 3 n'appellent pas de commentaires de la part de la Chambre de Commerce.

Concernant le paragraphe 4

Ce paragraphe introduit la possibilité de récupérer trois points perdus une fois dans un délai de trois ans si le titulaire justifie avoir participé à un cours de recyclage en matière de sécurité routière. Ce paragraphe n'appelle pas d'observation particulière de la part de la Chambre de Commerce.

Concernant le paragraphe 5

Ce paragraphe prévoit que si pendant le délai de trois ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction donnant lieu à une réduction de points, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points et que ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour une infraction est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté pour la dernière fois d'un avertissement taxé pour une telle infraction.

A cet endroit, la question de la date d'entrée en vigueur du retrait de points du permis se pose à nouveau et la Chambre de Commerce réitère son point de vue que cette date précise ne peut être autre que celle à laquelle le retrait de points, consécutif à une infraction puis à son jugement, aura été signifié à l'intéressé en recommandé avec accusé de réception. L'alinéa 2 du paragraphe 5 est à modifier dans ce sens.

Concernant le paragraphe 6

Ce paragraphe dispose que les dispositions du présent projet de loi n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables, ainsi que pour les avertissements taxés dressés pour des faits commis à partir de la date de leur entrée en vigueur, en l'occurrence le premier jour du troisième mois qui suit leur publication au Mémorial. Ce paragraphe qui trouve l'accord de la Chambre de Commerce est en contradiction avec une partie des dispositions du dernier alinéa du paragraphe 1er pour lequel la Chambre de Commerce a formulé des commentaires détaillés.

Concernant l'article III

Par cet article, la base légale est constituée pour la formation complémentaire dont peut, ou doit, le cas échéant, bénéficier le titulaire d'un permis de conduire ayant subi une perte de points, partielle ou totale, conformément aux paragraphes 2, 3 et 4 du nouvel article 2bis de la loi du 14 février 1955 introduit par le présent projet de loi.

Concernant l'article IV

Cet article vise à remplacer dans une série d'articles de la loi du 14 février 1955 les termes „gendarmerie“ et „police“ par la dénomination „police grand-ducale“ résultant de la loi du 31 mai 1999.

Concernant l'article V

Cet article vise à remplacer l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 par un nouveau texte, par lequel les taux maxima des amendes contraventionnelles, y compris celles pour contraventions graves sont adaptés aux exigences de la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines. Ces dispositions n'appellent pas de commentaires de la part de la Chambre de Commerce.

Concernant l'article VI

Cet article propose de quadrupler les amendes délictuelles prévues en relation avec le commerce, le transport ou l'utilisation de détecteurs de radars et avec le délit de fuite (cf. articles 8bis et 9 de la loi du 14 février 1955).

Concernant l'article VII

Cet article vise à remplacer le texte de l'article 11 de la loi du 14 février 1955 par un nouveau texte et concerne la sanction de la surcharge des véhicules. Le fait d'une surcharge du véhicule de 10% est considéré comme un délit et l'amende y relative sera quadruplée.

Le texte proposé reprend les anciennes dispositions en ce que le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes amendes que le conducteur du véhicule concerné. La Chambre de Commerce s'oppose à ce que le propriétaire ou détenteur du véhicule soit sanctionné de la même manière que le conducteur s'il n'est pas acquis que ce dernier a agi avec l'accord tacite ou la tolérance des premiers. La Chambre de Commerce rappelle ses arguments développés à ce sujet à l'endroit du point 6 du paragraphe 2 de l'article II.

Concernant l'article VIII

Cet article introduit le délit de grande vitesse dans la législation luxembourgeoise. Les auteurs du projet de loi sous avis justifient cette innovation par le fait que les grands excès de vitesse sont de plus en plus souvent la cause d'accidents de circulation très graves. L'exposé des motifs fournit un tableau synoptique des différents degrés de sanction d'un dépassement de la vitesse maximale autorisée. Ainsi, en fonction de l'importance du dépassement de la vitesse autorisée, l'on parlera de contravention simple (sans déduction de points du permis), de contravention grave (avec une déduction de 2 points du permis de conduire) ou de délit (avec une déduction de 4 points du permis de conduire).

La Chambre de Commerce peut se rallier à l'approche préconisée et approuve les nouvelles dispositions.

Concernant l'article IX

Cet article vise le quadruplement de certaines amendes prévues à l'article 12 de la loi du 14 février 1955 et concerne notamment la conduite d'un véhicule ou d'un animal sous l'influence de l'alcool (taux d'alcool d'au moins 0,8 g par litre de sang). La Chambre de Commerce se demande si le maintien de *la conduite d'un animal* a toujours une raison d'être dans le code de la route moderne. A part cette remarque, la Chambre de Commerce peut approuver les modifications proposées.

Concernant l'article X

L'objet de cet article est de préciser les modalités d'exécution du retrait administratif du permis de conduire et de l'interdiction judiciaire de conduire ainsi que de la suspension du droit de conduire en projet et n'appelle pas de commentaires de la part de la Chambre de Commerce.

Concernant l'article XI

Cet article vise à apporter une modification à l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 et par laquelle le délai maximum pour payer un avertissement taxé est porté de 30 à 45 jours.

*

La Chambre de Commerce, après consultation de ses ressortissants, peut marquer son accord au présent projet de loi sous réserve de la prise en compte des observations et propositions de modifications formulées ci-dessus.

*

2) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement
de la circulation sur toutes les voies publiques

L'article II de ce projet de règlement grand-ducal a trait aux formations relatives au permis à points. Il réserve le droit de dispenser cette formation au centre de formation pour conducteurs établi à Colmar-Berg, sous des conditions qui sont précisées dans le projet de règlement grand-ducal.

A priori, la Chambre de Commerce est d'avis que l'activité de formation visée est une activité essentiellement privée et que dès lors il n'est pas souhaitable d'accorder une exclusivité à un organisme de formation spécifique. Néanmoins, la Chambre de Commerce peut souscrire à l'approche retenue par les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous rubrique, étant donné qu'elle permet de protéger les investissements publics dans le centre de formation pour conducteurs à Colmar-Berg. Par ailleurs cette approche est conforme à la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes par laquelle la sécurité routière est reconnue comme objectif de politique publique qui justifie des exceptions aux libertés fondamentales en matière de liberté de faire le commerce.

L'article III du présent projet de règlement grand-ducal concerne la procédure de notification de toutes les modifications du compte „points du permis de conduire“ et n'appelle pas d'observation particulière de la part de la Chambre de Commerce.

L'article IV concerne l'examen obligatoire prévu suite à une interdiction de conduire judiciaire d'au moins six mois, à un retrait administratif du permis de conduire ou à une suspension du droit de conduire dans le cadre du permis à points et n'appelle pas de commentaires de la part de la Chambre de Commerce. Il en est de même pour l'alinéa 3 de cet article qui prévoit que dans les trois cas de figure cités ci-avant, le titulaire d'un permis de conduire établi par les autorités compétentes d'un autre Etat membre et qui a sa résidence normale au Luxembourg, est obligé à échanger ce permis contre un permis de conduire luxembourgeois.

*

La Chambre de Commerce, après consultation de ses ressortissants, peut marquer son accord au projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

*

3) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
modifiant 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

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet, d'une part, de réglementer la transmission des données entre les instances compétentes pour les mesures judiciaires qui déclenchent la mise en oeuvre du mécanisme de réduction des points et le service chargé de la gestion administrative du système auprès du ministère de transports, et, d'autre part, de compléter le relevé des avertissements taxés par l'indication du nombre de points à déduire en relation avec les infractions reprises dans le cadre du permis à points.

Cette dernière partie est couverte par l'article IV du projet de règlement grand-ducal sous avis et ne peut pas trouver l'aval inconditionnel de la Chambre de Commerce du fait que le catalogue des infractions est assorti de réductions de points qui ne répondent pas de manière stricte aux cas prévus à l'article 2bis nouveau de la loi modifiée du 14 février 1955. En plus, il y a décalage par rapport aux modifications proposées par la Chambre de Commerce à l'endroit de cet article 2bis, notamment en ce qui concerne le champ d'application du permis à points.

Aussi la Chambre de Commerce demande-t-elle que la réduction de points soit supprimée pour toutes les infractions listées qui n'ont pas un rapport direct avec la conduite du véhicule par la personne qui doit assumer la sanction. Tel est le cas pour les articles suivants référencés dans la première colonne du relevé:

72-05 (deuxième partie)	92-01	92-03	95-03	95-04
-------------------------	-------	-------	-------	-------

*

La Chambre de Commerce, après consultation de ses ressortissants, peut marquer son accord au présent projet de règlement grand-ducal sous réserve de la prise en compte des observations formulées ci-dessus.

*

4) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres

Ce projet de règlement grand-ducal vise à soumettre les cinémomètres utilisés par les forces de l'ordre à une homologation préalable, à un contrôle initial ainsi qu'à des contrôles périodiques d'au moins une fois tous les douze mois. Le projet sous avis désigne la SNCT-H comme organisme d'homologation et de contrôle. Par ailleurs, les fonctionnalités et les modalités d'utilisation des cinémomètres sont précisées.

*

La Chambre de Commerce, après consultation de ses ressortissants, peut marquer son accord au projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

Service Central des Imprimés de l'Etat

4712/03

N° 4712³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Avis de la Chambre des Employés Privés sur les projets de loi et de règlement grand-ducal afférents (13.2.2001).....	1
2) Avis de la Chambre des Métiers sur les projets de loi et de règlement grand-ducal afférents (16.2.2001).....	14

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(13.2.2001)

Par lettre du 29 septembre 2000, réf. ph/légis/loi/pdc-poin/let/00/081, Monsieur Henri Grethen, Ministre des Transports, a soumis les projets sous rubrique à l'avis de la Chambre des Employés Privés.

1. Lesdits projets ont pour objet d'introduire un moyen mieux approprié pour lutter contre les délinquants routiers récidivistes et pour détecter les conducteurs à risques, qui se caractérisent par la haute fréquence et la gravité des infractions commises en matière de circulation routière.

2. Le permis à points est censé s'ajouter, sous forme d'une troisième possibilité pour les pouvoirs publics de retirer temporairement le droit de conduire, aux deux voies de retrait possibles prévues actuellement par la législation luxembourgeoise.

La première voie trouve son origine dans l'article 13 de la loi du 14 février 1955 qui confère au juge pénal la prérogative de prononcer une interdiction de conduire de 8 jours à 1 an en matière de contraventions et de 3 mois à 15 ans en matière de délits ou de crimes quand il est saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de crimes ou de délits qui se sont joints à ces infractions.

La deuxième voie concerne l'article 2, paragraphe I de la même loi qui prévoit que le Ministre des Transports, qui est l'autorité administrative compétente pour délivrer le permis de conduire, peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:

- présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'autres intoxications;
- n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité routière;
- est dépourvu du sens des responsabilités pour la conduite d'un véhicule;
- souffre d'infirmités ou de troubles qui entravent ses capacités de conduire;
- refuse de produire un certificat médical récent;
- a fait une fausse déclaration pour obtenir le permis de conduire.

3. Le permis à points est un concept où tout conducteur, résident ou non, professionnel ou non, dispose d'un capital initial de 12 points. Certains délits ou contraventions donnent lieu à un retrait de 1 à 6 points. L'épuisement du capital de points conduit à une suspension automatique du droit de conduire.

1. LA PRESENTATION DU PROJET

1.1. La réduction de points

4. La réduction de points est une mesure administrative qui a lieu automatiquement et qui échappe totalement au juge judiciaire et aux organes de police.

Elle a lieu à un moment très précis:

- Soit au moment du paiement de l'avertissement taxé, étant donné que ce paiement équivaut à une reconnaissance implicite par l'auteur de son comportement fautif.
- Soit au moment où la condamnation judiciaire est devenue irrévocable du fait de l'épuisement ou de la déchéance des voies de recours.

5. Les infractions prises en compte pour le retrait de points sont:

- les délits et contraventions graves prévues par la législation routière;
- les contraventions tenant au défaut d'utiliser les dispositifs de sécurité.

Le système proposé exclut expressément le risque de la perte de la totalité du capital maximal de 12 points en un seul coup.

En cas de concours d'infractions, le projet sous avis fait la distinction entre les deux situations suivantes:

- Le concours idéal, qui est un acte unique qui a réalisé la violation de plusieurs dispositions légales. Dans ce cas, seule l'infraction pour laquelle la réduction de points est la plus importante est prise en compte.
- Le concours réel consiste en plusieurs actes constituant plusieurs infractions distinctes qui sont commis simultanément ou dans un laps de temps tel qu'une condamnation définitive pour l'une de ces infractions n'a pas encore été possible. Dans ce cas, toutes les infractions sont retenues et les réductions de points y afférentes sont cumulées. Le cumul est cependant limité à un plafond qui est la moitié du capital maximal (6 points) en présence de contraventions uniquement et les deux tiers du capital maximal (8 points) si au moins un délit a été commis.

Le barème retenu comprend une liste de 20 infractions clairement énoncées avec l'indication du nombre correspondant de points à retrancher.

Un certain nombre des infractions reprises dans le tableau ci-avant, comme par exemple la conduite d'un véhicule sans permis de conduire valable, la mise en circulation d'un véhicule sans assurance responsabilité civile, la conduite d'un véhicule surchargé, la conduite d'un véhicule en état d'ivresse, la conduite d'un véhicule sous l'influence d'alcool et la conduite d'un véhicule avec des pneumatiques défectueux, concernent aussi bien le conducteur que le propriétaire du véhicule qui a toléré l'infraction.

6. Etant donné que le retrait des points est une mesure purement administrative, ni le juge judiciaire, ni les organes de police n'ont accès au fichier tenu par le Ministère des Transports.

Afin de garantir la confidentialité des données et les droits de l'intéressé contre des erreurs administratives éventuelles, le système proposé prévoit une information écrite systématique qui est adressée aux titulaires de permis de conduire pour les avertir de toute perte de points.

La contestation de la réduction de points décidée par le Ministre des Transports peut se faire par un recours devant les juridictions administratives.

1.2. La réduction à zéro des points et la suspension du droit de conduire

7. La perte totale du nombre de points du capital initial de 12 points entraîne la suspension du droit de conduire pour 12 mois. Cette suspension est temporaire et n'affecte pas le permis de conduire.

La durée de la suspension est étendue à 24 mois en cas de nouvelle perte de tous les points endéans les 3 ans.

8. En cas de suspension du droit de conduire, il convient de distinguer deux cas de figure différents:

- Les résidents, qui sont titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois ou d'un permis délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen se voient retirer leur permis de conduire et font l'objet d'un signalement.

- Les non-résidents ainsi que les résidents avec un permis de conduire qui n'est ni délivré par l'Etat luxembourgeois ni par un autre Etat de l'Espace Economique Européen font seulement l'objet d'un signalement.

1.3. La reconstitution du capital de points et la récupération du permis

9. Le capital initial peut être reconstitué si pendant un délai de 3 ans, le titulaire du permis s'abstient de commettre de nouvelles infractions susceptibles de lui faire perdre des points.

10. Le titulaire d'un permis de conduire qui a partiellement perdu les points lui alloués, peut se soumettre tous les 3 ans à un cours de recyclage comportant une éducation psychologique et des exercices pratiques de conduite en vue de récupérer 3 points.

11. Après la perte totale des 12 points initiaux, la restitution du droit de conduire est subordonnée à la participation à un cours de formation spéciale après une période de suspension du droit de conduire de 12 mois.

La restitution du droit de conduire après une deuxième mesure de suspension requiert en plus la réussite d'un examen de contrôle comportant une épreuve théorique et une épreuve pratique. Dans ce cas, le capital de départ est limité à 6 points.

1.4. Les formations spécifiques

12. Les formations spécifiques prévues par le projet de règlement grand-ducal sont au nombre de deux. Ces deux formations ne sont pas dispensées sous forme de cours enseignés, mais elles intègrent les expériences individuelles des participants.

La participation aux formations est constatée par un certificat délivré par le centre de formation. La délivrance de ce certificat est refusée si le participant a fait preuve d'un désintérêt manifeste aux cours dispensés ou a fait preuve d'un manque manifeste de prise de conscience des dangers de la circulation routière ou du sens des responsabilités requis de la part d'un conducteur ou encore d'une inhabilité évidente au cours des exercices pratiques. En cas de refus de délivrance du certificat, le participant est obligé de se soumettre à nouveau à la même formation avec un dédoublement du nombre des heures prévues dans le cadre de l'instruction théorique.

13. En premier lieu, il existe une formation spécifique pour la reconstitution partielle du capital de points. La participation est seulement autorisée tous les 3 ans et elle donne droit à la récupération de 3 points. Le prix de cette formation est de 190 euros ou 7.665 LuF.

La durée de la formation est de 1 jour et elle est subdivisée en 8 unités d'instruction.

Le module théorique qui est composé de 4 unités d'instruction, est dispensé par des psychologues diplômés et agréés par le Ministre des transports et traite les sujets suivants:

- les causes et les circonstances des accidents;
- les conséquences des accidents;
- les enjeux sociaux de la sécurité routière;
- l'analyse de l'attitude générale et individuelle par rapport aux règles de circulation routière.

Le module pratique est aussi composé de 4 unités d'instruction et englobe:

- des exercices de conduite;
- des exercices en rapport avec les lois physiques agissant sur un véhicule en mouvement;
- des démonstrations qui ont pour objet de rendre les participants conscients de la gravité des conséquences potentielles du non-respect des règles de la circulation routière.

14. Deuxièmement, une formation spécifique pour recouvrer le droit de conduire après une suspension est introduite. La participation à cette formation n'est pas autorisée avant le début du 3e mois précédant l'échéance de la suspension. A l'issue de cette formation, le candidat dispose à nouveau d'un capital de départ de 6 points. Le prix de cette formation est de 400 euros ou 16.136 LuF.

La durée de la formation est de 5 jours et elle est subdivisée en 18 unités d'instruction.

L'audit individuel de conduite qui comprend 2 unités d'instruction, est effectué par un instructeur d'auto-école agréé. L'instructeur a pour mission d'apprécier le style de conduite du candidat et de rédiger un rapport décrivant attitude, comportement et habileté technique du candidat. A la suite de cet audit, l'instructeur établit un rapport destiné à être évalué ultérieurement par le chargé de cours dispensant l'enseignement théorique.

Le module théorique est composé de 12 unités d'instruction et comprend:

- un enseignement des facteurs généraux de l'insécurité routière;
- une thérapie de groupe sur les attitudes et les comportements individuels;
- un enseignement individualisé traitant de la nature des infractions à l'origine de la suspension;
- une unité d'instruction spéciale sur les effets de l'alcool sur le champ de vision, le temps de réaction et le comportement du conducteur alcoolisé.

Le cours théorique est dispensé par des psychologues qui disposent d'une copie du dossier du permis de conduire des candidats qui est établi par le Ministère des Transports.

Le module pratique est composé de 4 unités d'instruction et englobe:

- des exercices de conduite;
- des exercices en rapport avec les lois physiques agissant sur un véhicule en mouvement;
- des démonstrations qui ont pour objet de rendre les participants conscients de la gravité des conséquences potentielles du non-respect des règles de la circulation routière;
- une unité d'instruction spéciale sur les effets de la consommation d'alcool sur le comportement d'un conducteur.

1.5. Le délit de grande vitesse

15. Le délit de grande vitesse est un excès de vitesse où les dépassements des limites réglementaires excèdent une valeur de référence qui est établie selon la formule „+20 km/h + 20%“. Par conséquent, tout excès de vitesse qui est supérieur à 1,2 fois le plafond réglementaire, augmenté de 20 km/h, est considéré comme délit de grande vitesse.

L'approche retenue permet de différencier le seuil d'applicabilité du nouveau délit en fonction du maximum autorisé de la vitesse.

Tableau I: Les seuils d'applicabilité du délit de grande vitesse

<i>Situation (pour une voiture particulière)</i>	<i>Plafond réglementaire</i>	<i>„+ 20 km/h“</i>	<i>„+ 20%“</i>	<i>Seuil d'applicabilité du délit de grande vitesse</i>
en zone résidentielle ou en zone piétonne	20 km/h	= 40 km/h	+ 8 km/h	> 48 km/h
zone à 30 km/h	30 km/h	= 50 km/h	+ 10 km/h	> 60 km/h
agglomération	50 km/h	= 70 km/h	+ 14 km/h	> 84 km/h
zone de transition campagne/agglomération	70 km/h	= 90 km/h	+ 18 km/h	> 108 km/h
voirie normale en rase campagne	90 km/h	= 110 km/h	+ 22 km/h	> 132 km/h
autoroute	120 km/h	= 140 km/h	+ 28 km/h	> 168 km/h

Source: Ministère des Transports

*

2. LES DEFAUTS ET INSUFFISANCES DU SYSTEME PROPOSE

16. L'introduction d'un nouveau concept dans la législation nationale ne peut se faire sans analyser son influence sur la sécurité routière et sur les problèmes mis en avant par les analyses existantes.

Or, le système de permis à points présente un certain nombre de problèmes et d'inconvénients que la Chambre des Employés Privés avait d'ailleurs déjà développés dans le cadre de son avis relatif au questionnaire sur le permis à points.

2.1. Le permis à points ne réduit pas la vitesse

17. Les statistiques publiées dans le „Bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 1999“ mettent en évidence que la vitesse vient largement en tête parmi les causes présumées des accidents mortels. En effet, plus de 60% des accidents mortels doivent y être attribués.

Par conséquent, un des objectifs primaires du système de permis à points devrait être de combattre les excès de vitesse et de parvenir par la suite à une réduction des vitesses moyennes.

L'analyse de l'influence du système de permis à points sur la vitesse pratiquée a fait l'objet d'un groupe de travail spécial constitué au XXI^e Congrès mondial de la route qui s'est tenu du 3 au 9 octobre 1999 à Kuala Lumpur.

Après une analyse soignée des recherches conduites dans divers pays, ce groupe de travail en vient à la conclusion que „le système de permis à points n'a pas permis de réduire la vitesse“. Pour confirmer cette affirmation, on cite notamment une étude réalisée au Nord de la France où quelque 79% des conducteurs interpellés pour excès de vitesse, étaient parfaitement informés sur le nombre de points retranchés suite à cette infraction.

2.2. Le permis à points n'atteint pas les catégories d'âge à risque

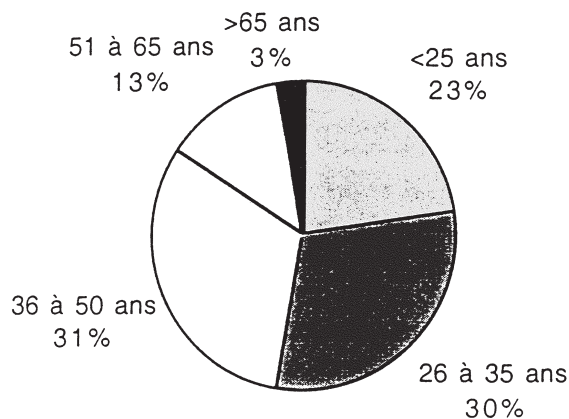
18. En procédant à l'analyse des victimes des accidents mortels au Luxembourg, on remarque qu'en 1999 plus de deux tiers des personnes ayant trouvé la mort sur la route avaient moins de 40 ans. Plus d'un tiers avaient moins de 25 ans.

Les statistiques publiées par la sécurité routière française confirment largement cette tendance. En France, plus de 57% des victimes de la route ont moins de 40 ans. Plus de 30% avaient moins de 25 ans.

Le système de permis à points devrait avoir comme objectif principal d'atteindre cette tranche d'âge étant donné que les accidents de la route constituent la cause principale de mortalité de la tranche d'âge de 15 à 45 ans en Europe.

Or, les expériences pratiques après l'introduction du permis à points en France ne confirment pas la réalisation de cet objectif.

Graphique: Répartition du retrait de points par âge en France en 1999



Source: Bilan annuel de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

Même si les catégories d'âge reprises dans le bilan annuel français ne correspondent pas aux catégories publiées dans le bilan annuel luxembourgeois, on peut affirmer que les catégories d'âge des conducteurs âgés entre 36 et 50 ans et des conducteurs âgés entre 51 et 65 ans sont surreprésentés par rapport à leur implication dans les accidents mortels.

2.3. Le permis à points défavorise les conducteurs résidents

19. En cas de suspension du droit de conduire, le système de permis à points proposé ne traite pas tous les conducteurs de la même façon. Tandis qu'il ne fait aucune différenciation entre chauffeurs professionnels et non professionnels, il différencie les chauffeurs selon leur lieu de résidence et l'origine de leur permis de conduire.

En effet, en cas de suspension du droit de conduire, il convient de distinguer 2 cas différents:

- Si le conducteur sanctionné est un résident et est titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou d'un permis délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, il se voit retirer son permis de conduire et fait l'objet d'un signalement.
- Si le conducteur sanctionné est non-résident ou résident avec un permis de conduire qui n'est ni délivré par l'Etat luxembourgeois ni par un autre Etat de l'Espace Economique Européen, il fait seulement l'objet d'un signalement.

Par conséquent, un ressortissant d'un Etat membre de l'Espace Economique Européen est sanctionné plus sévèrement quand il réside au Luxembourg que quand il réside à l'étranger. Tandis que le conducteur résident fait l'objet d'une suspension pure et simple de son permis de conduire, le non-résident perd seulement le droit de conduire un véhicule à l'intérieur des frontières du Grand-Duché de Luxembourg. Cette différenciation développe surtout ses effets au niveau des chauffeurs professionnels. Le chauffeur professionnel résident perd, avec la suspension du droit de conduire, le droit d'exercer sa profession tandis que le non-résident dispose toujours de la possibilité d'exercer sa profession à l'étranger.

D'une manière générale, le système de permis à points proposé implique un traitement différent des résidents et des non-résidents. Tandis que le droit européen interdit une discrimination en défaveur des non-résidents, on est ici en présence d'une discrimination en défaveur des résidents. Cette discrimination peut avoir des conséquences non négligeables sur le marché du travail où les employeurs vont prioritairement faire appel à des chauffeurs professionnels non-résidents.

Ce problème nécessite une solution au niveau européen. Cette solution est en cours et se base sur l'„Acte du conseil du 17 juin 1998 établissant la convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire“. Dans cette convention, les Etats membres s'engagent à coopérer afin que les conducteurs qui sont déchus de leur droit de conduire dans un Etat membre autre que celui où ils ont leur résidence normale ne puissent se soustraire aux effets de la déchéance lorsqu'ils quittent l'Etat de l'infraction. L'Etat de l'infraction notifie à l'Etat de résidence toute décision de déchéance du droit de conduire et l'Etat de résidence exécute sans délai la décision de déchéance du droit de conduire prise dans l'Etat de l'infraction.

Or, cette convention n'est pas encore appliquée, étant donné qu'elle n'a encore été ratifiée par aucun des Etats signataires.

Afin d'éviter une discrimination basée sur le lieu de résidence, la Chambre des Employés Privés se prononce contre l'introduction du permis à points avant la ratification de cette convention par tous les Etats signataires.

2.4. Le volet éducatif est négligé

20. Etant donné qu'en matière de sécurité routière, il vaut mieux prévenir les problèmes que de les résoudre après coup, le système de permis à points est censé répondre à un double objectif: dissuasif et pédagogique. Ce dernier se veut d'être pédagogique et préventif et tend à responsabiliser les conducteurs en jouant sur deux volets, celui de la dissuasion et celui de la réhabilitation.

Or, l'analyse détaillée du projet sous avis révèle que le volet préventif et éducatif du permis à points se limite aux deux cours de recyclage. Tandis que la participation à la formation spécifique pour recouvrer le droit de conduire après une suspension est obligatoire, la participation à la formation spécifique pour la reconstitution partielle du capital de points est purement volontaire. La participation à ce cours n'est pourtant pas favorisée par le prix de 190 euros ou 7.665 LuF. Les droits d'inscription élevés vont

inciter les conducteurs à réfléchir longuement avant de participer et à favoriser la reconstitution automatique des points après un délai de trois ans sans infraction.

La Chambre des Employés Privés avait déjà relevé le problème des coûts des cours dans son avis sur le questionnaire sur le permis à points. Dans cet avis, la CEP•L avait plaidé en faveur „d’un droit d’inscription modéré qui pourrait être garanti si les cours étaient organisés et cofinancés par le Ministère des Transports“.

Si le Gouvernement entend maintenir les droits d’inscription élevés, notre chambre professionnelle plaide en faveur d’une restitution intégrale de l’avertissement taxé ou de l’amende pénale qui ont été payés pour la contravention ou le délit à la base du retrait de points. Cette mesure aurait pour mérite de réduire la barrière financière qui existe pour la participation volontaire au cours.

2.5. Le problème des chauffeurs professionnels n’est pas résolu

21. Les chauffeurs professionnels sont particulièrement concernés par le système de permis à points. En effet, pour un chauffeur professionnel, le retrait du permis de conduire ne représente pas seulement une sanction dont il souffre dans sa vie privée, mais il équivaut aussi au retrait de l’instrument fondamental pour l’exercice de sa profession.

Dans ce contexte, la CEP•L entend réitérer sa position exprimée dans son avis sur le questionnaire où elle plaide en faveur d’un traitement particulier des chauffeurs professionnels, étant donné qu’ils parcourent des distances beaucoup plus élevées. En effet, notre chambre professionnelle est favorable à un système qui prévoit un permis professionnel et un permis privé, en cas d’introduction du permis à points.

L’émission d’un permis à points professionnel devrait aussi être assortie d’une formation professionnelle de base ainsi que d’une formation continue adéquate.

Cette formation devrait avoir lieu pendant le temps de travail et entièrement être prise en charge par l’employeur.

La suspension du droit de conduire d’un chauffeur professionnel donne en outre lieu à 3 questions fondamentales qui ne trouvent pas de réponse dans le projet.

En premier lieu, le projet sous avis reste muet sur les conséquences en matière d’emploi résultant d’un retrait du permis de conduire d’un chauffeur professionnel. En effet, la suspension du droit de conduire implique que le conducteur n’est plus en mesure d’exercer sa profession. Pour cette raison, la CEP•L réitère sa position exprimée dans son avis sur le questionnaire sur le permis à points dans lequel elle plaide en faveur d’une obligation légale pour l’employeur d’affecter la personne en question prioritairement à un autre poste de travail pendant la période de suspension afin d’éviter tout licenciement. On pourrait même envisager de prévoir la même protection que la loi du 17 juin 1994 concernant les services de santé au travail accorde aux travailleurs déclarés inaptes pour un poste. Ces derniers bénéficient de la garantie que l’employeur doit les affecter à un autre poste s’ils ont été occupés pendant au moins dix ans par l’entreprise et si l’entreprise occupe régulièrement au moins 50 travailleurs. De toute façon, le retrait du permis de conduire ne doit en aucun cas constituer un motif grave au sens de l’article 27 de la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail. Aussi la séparation du permis de conduire en permis professionnel et en permis privé serait-elle une option envisageable pour éviter des problèmes professionnels à un chauffeur qui a commis un délit ou une infraction dans sa vie privée.

En deuxième lieu, le problème du paiement des cours de recyclage n’est pas résolu. Le prix de 400 euros ou 16.136 LuF pour la participation à la formation spécifique pour recouvrer le droit de conduire constitue une charge financière sérieuse pour un chauffeur professionnel. Etant donné que les conditions de travail, souvent à la limite du supportable et hors du cadre légal, sont généralement à la base de la perte de points, la CEP•L plaide en faveur d’une prise en charge des frais des cours de recyclage par les employeurs.

En dernier lieu, la responsabilité pour l’entretien et le chargement du véhicule n’est pas clairement fixée. Il serait en effet injuste de pénaliser un chauffeur professionnel si la maintenance de son véhicule est négligée par son employeur qu’est l’entreprise de transport. En effet, il faut être conscient que dans la pratique un chauffeur professionnel dispose rarement du pouvoir nécessaire pour refuser la conduite d’un véhicule qui n’est pas dans un état de maintenance impeccable.

La Chambre des Employés Privés entend également mettre en évidence l’évolution alarmante des accidents de trajet, recensés par l’Assurance accidents. Entre 1995 et 1999, ces accidents sont passés de

4.090 à 5.581 unités, ce qui équivaut à une augmentation de 36,45%. En 1999, les coûts engendrés par les accidents de trajet s'élevaient à quelque 23,3 milliards de Luf.

La promotion du transport en commun public constitue pour la CEP•L un moyen efficace pour contrer cette évolution.

2.6. Le permis à points rate en partie son propre objectif

22. L'exposé des motifs justifie l'introduction du permis à points de la manière suivante: „l'impunité des multi-infractionnistes ne doit pas pouvoir se laisser „acheter“ par le paiement de l'avertissement taxé sans autre conséquence sur le plan pénal ou en relation avec le droit de conduire.“

Or le système proposé continue dans la même voie que le système existant. Le conducteur qui a perdu des points suite à une infraction peut récupérer 3 points par la participation à une formation spécifique. Bien que cette formation se termine par une évaluation individuelle afin de garantir une participation active et que la délivrance du certificat de participation n'est pas automatique, on peut affirmer que l'obstacle principal à la récupération des 3 points est constitué par les frais d'inscription de 190 euros ou 7.665 LuF. Après le paiement de ce droit d'inscription, le candidat devrait être en mesure de récupérer ses points sans le moindre problème.

2.7. Le problème de la double sanction

23. La suspension du droit de conduire dans le système de permis à points émanant d'une simple mesure administrative et ne nécessitant aucun jugement préalable donne lieu à trois problèmes fondamentaux nouveaux:

En premier lieu, il est parfaitement possible qu'une suspension du droit de conduire suite à une réduction à zéro du capital de points s'ajoute à une interdiction judiciaire de conduire. Par conséquent, une seule infraction peut donner lieu à deux sanctions différentes qui se cumulent.

En deuxième lieu, une simple contravention peut suffire pour un retrait automatique du permis de conduire. Ceci est d'autant plus regrettable quand le retrait du permis de conduire résulte d'un cumul de petites infractions.

En troisième lieu, la suspension du droit de conduire inclut automatiquement le trajet du domicile jusqu'au lieu de travail. Un tel automatisme n'existe pas pour le moment.

Dans ce contexte, la CEP•L entend réitérer sa position exprimée dans son avis sur le questionnaire où elle s'est opposée à la mise en place d'un retrait du permis automatique qui s'applique aussi aux trajets professionnels.

*

3. LES PROPOSITIONS DE LA CEP•L

24. La sécurité routière est un problème d'importance mondiale qui n'a encore trouvé nulle part de solution satisfaisante. Le permis à points ne constitue pas une solution-miracle à tous les problèmes, mais il existe un grand nombre de possibilités reconnues qui peuvent avoir un effet positif et visible. Dans le cadre de cet avis, la CEP•L propose d'en développer quelques-unes.

3.1. Favoriser la sécurité passive des conducteurs

25. Le port de ceintures de sécurité est partout reconnu comme mesure de sécurité routière importante et fait partie de la politique de sécurité routière dans presque tous les pays du monde.

Une étude a révélé que les conséquences du port de ceinture de sécurité sur les sièges à l'avant semblent être d'environ 40%, ce qui signifie que si le port de la ceinture de sécurité augmente de 0% à 100%, le nombre de personnes tuées dans un accident de la voiture diminuera de 40%.

Les sacs de sécurité (airbags) réduisent, sans port de la ceinture de sécurité, de 20% les accidents mortels des conducteurs.

L'association du sac de sécurité avec les ceintures de sécurité donne 5% supplémentaires, donc environ 45%.

Le port des ceintures de sécurité est légalement obligatoire au Luxembourg. Pourtant, plus de la moitié des tués de la route en 1999 n'avaient pas mis la ceinture de sécurité. Ceci résulte du fait que le bouclage d'une ceinture de sécurité relève d'une décision délibérée des différents individus. Au Luxembourg, le taux de port de la ceinture de sécurité est de 73%, ce qui illustre que la grande majorité des automobilistes reconnaît l'efficacité de cette mesure. Ce taux moyen peut encore être augmenté par des contrôles plus rigoureux qui sont nécessaires afin d'atteindre la minorité réfractaire.

Les sacs de sécurité par contre ont l'avantage d'être présents en permanence. La CEP•L plaide en faveur d'un équipement obligatoire de tous les véhicules neufs avec les sacs de sécurité. Cette mesure aurait deux avantages:

- la sécurité des automobilistes qui portent la ceinture de sécurité serait augmentée du fait de la diminution du risque de blessures notamment au visage et à la tête;
- la minorité des automobilistes qui refusent le port de la ceinture de sécurité bénéficieraient d'une amélioration considérable de leur niveau de sécurité.

En outre, la CEP•L est d'avis qu'une meilleure gestion des chantiers à travers une signalisation plus cohérente et non équivoque favoriserait également l'amélioration de la sécurité sur les routes luxembourgeoises.

3.2. Combattre les excès de vitesse

26. La vitesse est un élément essentiel de la sécurité routière. Bien que la relation entre la vitesse et les accidents soit très complexe, on peut considérer que deux lois de physique s'y appliquent.

La première loi est que la distance d'arrêt en cas d'urgence est proportionnelle au carré de la vitesse. En pratique, un doublement de la vitesse implique une multiplication par quatre de la distance d'arrêt. Par conséquent, les automobilistes qui pratiquent des vitesses plus élevées impliquent une probabilité beaucoup plus élevée de se trouver impliqués dans un accident.

La seconde loi est que l'énergie cinétique est proportionnelle au carré de la vitesse du véhicule. Un accident à grande vitesse impliquera plus de dommages et des blessures plus graves. Sur base de données empiriques, le Transport Research Laboratory conclut que si l'on arrive à réduire de 1 km/h les vitesses moyennes, on réduira de 3,2% le nombre total d'accidents avec des blessés et de 4,4% des accidents mortels. La réduction plus importante des accidents mortels résulte des lois de la puissance de Nilsson qui dit qu'on réduira prioritairement les accidents les plus graves (mortels). Par conséquent, des changements mineurs dans la vitesse moyenne ont des conséquences non négligeables pour la sécurité routière.

Cependant, la Chambre des Employés Privés entend attirer l'attention sur la nécessité de garantir une certaine cohérence dans les panneaux de limitation de la vitesse et d'adapter ces limitations de vitesse aux circonstances environnementales.

Cette position a déjà été développée par la CEP•L dans le cadre de son avis du 5 février 1991 relatif à l'introduction de la limitation de la vitesse à 50 km/h en agglomération où elle a remarqué que certains axes routiers principaux du pays présentent l'aspect d'une agglomération étirée. Pour cette raison, la CEP•L s'était posée la question si une limitation de la vitesse à 50 km/h sur ces artères principales ne générerait pas trop la circulation.

3.3. Mettre l'accent sur la prévention

27. La mise en place des campagnes publicitaires sert de base à la sensibilisation du public. Les campagnes publicitaires doivent être le point de départ, pour les collectivités locales, d'une prise de conscience de la sécurité routière. Cette forme de mobilisation sociale, dont les premières phases sont la définition du problème et la reconnaissance du problème, est indispensable. Le soutien du public fondé sur la sensibilisation n'est pourtant pas un concept statique, mais plutôt dynamique. Le soutien du public peut être créé, mais s'il existe un jour, il peut retomber le lendemain, car il faut l'entretenir.

Un des problèmes majeurs de la sécurité routière consiste dans le fait que l'insécurité routière est souvent perçue comme un problème personnel et non comme un problème collectif. Les gens pensent rarement être touchés personnellement par les conséquences des accidents de la route.

Le recours renforcé au marketing social pourrait permettre à la population de mieux reconnaître le problème de l'insécurité routière dans ses proportions réelles: comme problème de santé publique, comme problème économique, comme problème social et comme problème de circulation.

On parle de marketing social si la communication est motivée par un but social comme la santé ou la sécurité. Le marketing social pourrait fournir de nouvelles possibilités pour changer le comportement humain.

La politique traditionnelle de sécurité routière essaie d'imposer au public ce qu'il doit faire, tandis que le marketing social aide à définir les meilleurs moyens de promouvoir le bon type de comportement. Dans le domaine de la sécurité routière, des mesures impopulaires peuvent améliorer la sécurité, mais une meilleure acceptation de ces mesures augmente le respect de la loi.

Les campagnes publicitaires doivent influencer positivement l'acceptation sociale de l'application de la loi et aboutir à terme à des meilleurs résultats en matière de sécurité routière.

28. Dans le cadre du volet préventif, la CEP•L entend réitérer sa position exprimée dans son avis du 11 juillet 2000 relatif à 2 projets de règlements grand-ducaux concernant la profession d'instructeur de candidats conducteurs. Étant donné que ce sont les conducteurs les plus jeunes et les plus inexpérimentés qui causent la plus grande partie des accidents, la Chambre des Employés Privés avait relevé l'importance du rôle des instructeurs en la matière et avait plaidé en faveur d'une formation de haut niveau qui tient compte de l'importance de la qualité de la formation dispensée pour la sécurité routière du pays.

Insistant sur la responsabilité des instructeurs, la CEP•L avait favorisé la mise en place d'un code de déontologie afin de définir clairement les devoirs à remplir par les instructeurs ainsi que les règles régissant leurs rapports avec les candidats au permis de conduire.

Notre chambre professionnelle était d'avis que la mise en place d'un code de déontologie contribuerait certainement à une valorisation de la profession d'instructeur d'auto-école. L'exercice sérieux de la profession n'est pas seulement dans l'intérêt de la profession elle-même, mais aussi dans celui des candidats au permis de conduire ainsi que des autres utilisateurs de la route.

3.4. Mettre en place le concept d'audit de sécurité routière

29. L'audit de sécurité routière (ASR) est une procédure systématique d'insertion du savoir-faire en matière de sécurité dans le processus de planification, de conception et de reconstruction des routes, pour éviter les accidents de la circulation. Un audit de sécurité routière est un examen formel de la route ou du projet routier, réalisé par un expert indépendant, qui étudie les accidents potentiels. La méthode peut être utilisée aussi bien pour les routes existantes que pour les projets de modification ou d'amélioration ou ceux de construction de nouvelles routes. Cette méthode est utile à la fois pour les routes rurales et les routes urbaines.

Le premier objectif de l'audit de sécurité routière est de garantir un haut niveau de sécurité pour tous les nouveaux projets routiers, ses objectifs secondaires étant de:

- réduire le coût d'un projet sur toute sa durée de vie (les projets mal conçus sont chers à modifier une fois construits);
- minimiser les risques d'accident sur le réseau routier adjacent (notamment au niveau des jonctions) ainsi que sur le nouveau projet routier;
- insister sur l'importance et l'opportunité de l'ingénierie de la sécurité routière au niveau de la conception des routes ainsi que sur la prise en compte de la sécurité routière de tous les usagers de tous les complexes routiers existants et à construire.

L'audit de sécurité routière contribue à améliorer la sécurité routière de deux manières:

- en supprimant les causes évitables d'accidents (telles qu'un mauvais aménagement des carrefours), et ce, dès la phase conceptuelle;
- en atténuant les effets des problèmes restants grâce à l'inclusion d'éléments appropriés de réduction des accidents (tels que revêtements antidérapants et glissières de sécurité).

Les avantages de l'audit de sécurité routière vont des avantages spécifiques sur le site, aux avantages plus généraux, couvrant les problèmes plus vastes d'ingénierie de la sécurité routière. Parmi les avantages spécifiques sur le site, on peut citer:

- l'amélioration des méthodes existantes de conception et de construction;
- des avantages pour la société grâce à la réduction du nombre des accidents de la route;
- une diminution des ressources sur la durée de vie d'un projet.

L'audit de sécurité routière, surtout s'il est soutenu au niveau national, pourra contribuer à :

- réduire les coûts des projets routiers sur leur durée de vie;
- promouvoir l'importance de l'ingénierie de la sécurité;
- expliciter la nécessité de prendre en compte les besoins de sécurité de tous les usagers de la route;
- améliorer de manière continue la sécurité au niveau des normes et procédures.

Il est évident que l'audit de sécurité routière ne rendra pas nécessairement tout nouveau projet totalement „sûr“ mais il permet de donner aux questions de sécurité une place importante dans le processus de décision et oblige à prendre des décisions réfléchies sur base de conseils de sécurité soigneusement étudiés.

Actuellement, cette procédure est encore trop peu appliquée. Cela est rarement dû à un manque de bonne volonté, mais plutôt à une mauvaise pondération des considérations de sécurité routière par rapport à la masse des besoins techniques et économiques du processus de planification et de conception.

Si, dès le début, les projets routiers sont correctement préparés, de nombreuses vies peuvent être sauvées et de nombreux accidents graves évités; de même, les coûts des projets seront réduits dans le temps. Bien que le coût initial d'un projet bien conçu soit un peu plus élevé, les dépenses ultérieures de réaménagement des „points noirs“ peuvent être réduites. Dans certains cas, un conflit se manifeste entre le désir d'obtenir une grande capacité à moindre coût et la meilleure solution en matière de sécurité. L'ASR ne peut pas résoudre ces conflits. Il les met en évidence et permet ainsi qu'une décision soit prise en temps utile et au bon stade du projet.

Bien que le concept d'ASR diffère d'un pays à l'autre, il est de plus en plus pratiqué dans le monde entier. La méthodologie utilisée et les situations dans lesquelles les ASR sont appliqués varient fortement. Cette technique constitue par conséquent un bon exemple pour illustrer les effets bénéfiques potentiels qui résultent de la coopération internationale en matière de sécurité routière.

Malgré ces différences dans la mise en pratique de l'ASR, certains principes communs peuvent être mis en avant:

- l'auditeur qui effectue l'ASR doit être indépendant et qualifié;
- la procédure d'ASR se base sur une directive ou un texte de référence;
- l'ASR est un examen effectué systématiquement sur des projets appropriés et à des étapes appropriées;
- l'ASR s'applique à tous les types de routes: les nouvelles routes tout comme le réaménagement des routes existantes. L'ASR peut aussi s'appliquer aux routes existantes pour une évaluation systématique des aspects de sécurité routière.

L'audit d'un projet se fait suivant des étapes spécifiques durant le développement d'un projet. Le nombre des étapes et leur ordre d'exécution dépendent du type de projet à réaliser (nouvelles réalisations de grande envergure ou petits projets de reconstruction). Au maximum, le processus comprend cinq étapes. Chacune d'entre-elles est intégrée de la meilleure manière possible à l'audit de sécurité routière, afin de former un processus intégré de conception. Les cinq étapes d'un ASR sont les suivantes:

- Etape 1: Planification:

L'audit de sécurité routière examine la prise en compte de la sécurité dans le projet initial et a une influence considérable sur le choix du tracé, les normes utilisées, l'impact sur le réseau routier voisin existant et la continuité avec celui-ci, l'aménagement de carrefours et d'échangeurs, etc.

- Etape 2: Avant-projet:

Les grandes lignes du projet sont tracées, mais peuvent être modifiées. Cette étape vient avant les expropriations et l'approbation du projet. Les points à considérer sont notamment les alignements horizontal et vertical et l'aménagement des carrefours. Toute modification importante de l'alignement des routes devient bien plus délicate après cette phase.

- Etape 3: Mise au point fine du projet

Le projet détaillé est terminé, mais la procédure d'appel d'offres reste à établir. Les points à considérer sont l'agencement géométrique, le marquage, l'éclairage, la signalisation, l'aménagement détaillé des carrefours, l'espace libre par rapport aux objets situés en bord de route (glissières de sécurité) et

la prise en compte des usagers vulnérables. Il est important, lors de cette phase de procéder à un examen détaillé, et ce, afin de réduire les coûts et les perturbations associés aux modifications de dernière minute qui pourront être effectuées à la 4^e phase de l'audit. Il est plus facile et moins coûteux de modifier des traits sur un plan que de reconstruire ou de rectifier un élément dangereux.

– Etape 4: Avant la mise en service

Un dernier examen du chantier est réalisé avant la mise en service. L'auditeur emprunte la nouvelle route en voiture, en moto et à pied afin d'assurer que la sécurité de tous les usagers de la route a été prise en compte. Une inspection nocturne est particulièrement importante pour contrôler la signalisation, le tracé ainsi que tout autre aspect ayant une influence sur le trafic de nuit.

– Etape 5: Après la mise en service

Mise en place d'un suivi pour les nouvelles routes après leur construction, ou les routes existantes, afin d'évaluer si les usagers de la route se comportent comme prévu. Les nouvelles routes sont inspectées quelques mois après leur mise en service.

A chaque étape, les auditeurs présentent un rapport avec leurs commentaires et leurs suggestions d'améliorations.

Si le concepteur du projet n'est pas disposé à prendre en compte les suggestions des auditeurs, il reviendra au maître d'ouvrage de décider si ces suggestions auront des conséquences sur le projet.

Le coût d'un audit de sécurité routière comprend:

- les frais d'audit (essentiellement le temps de l'auditeur);
- les frais associés à une nouvelle phase conceptuelle si nécessaire;
- toute augmentation du coût du projet.

Initialement, le concept d'audit de sécurité routière est apparu au Royaume-Uni dans les années 1980. Faisant suite à une loi de 1988 visant à réduire les victimes de la route, l'Institut des Ponts et Chaussées et des Transports de Grande-Bretagne (Institution of Highways and Transportation) a publié, en 1990, des „Principes directeurs en matière d'audit de sécurité routière“. Suit un décret du Ministère des Transports britannique stipulant que tout nouveau projet d'autoroute ou de route nationale devrait être audité par un auditeur indépendant à compter du 1^{er} avril 1991.

En 1992, la Direction des Routes du Danemark a décidé de développer et d'expérimenter sa propre version d'un audit de sécurité routière sur les routes à grande circulation du Danemark. En 1993, la première édition d'un Manuel d'audit de sécurité routière a été publiée et un certain nombre de projets pilotes ont été lancés. L'idée de base était de vérifier si cette procédure pouvait être recommandée comme outil applicable par les autorités routières danoises pour la lutte contre l'insécurité routière. Les projets pilotes étaient terminés fin 1994. Un groupe d'experts indépendants a réalisé une analyse coût-bénéfice et a tiré la conclusion suivante: „... la procédure est bénéfique – avec un taux de rentabilité de 146% la première année. La qualité des projets a été améliorée. La procédure est généralement jugée positive par tous les acteurs.“ Le groupe d'experts a en outre recommandé: „La procédure d'audit de sécurité routière doit être poursuivie et étendue pour inclure tous les grands projets de l'Etat, des comtés et des municipalités.“ L'analyse coût-bénéfice était fondée sur 13 projets types sélectionnés, pour lesquels tous les coûts mesurables résultant de l'audit (par exemple, temps, changements dans les dépenses de réalisation, etc.) étaient comparés à la réduction attendue d'accidents résultant des améliorations proposées par les auditeurs. Suite aux évaluations et recommandations faites par le groupe d'experts, la Direction des Routes danoise a mis au point, en 1997, un nouveau système où l'audit de sécurité devient pratique courante pour tous les projets de routes à grande circulation.

D'une manière générale, l'audit de sécurité routière ne peut être considéré comme un remède-miracle à tous les problèmes de sécurité routière mais il présente des avantages indiscutables dont la majorité peuvent être obtenus à moindre coût. Entrepris tôt dans le processus conceptuel, il permettra généralement d'obtenir des modifications plus faciles et moins coûteuses. Les analyses de son efficacité effectuées au XXI^e Congrès mondial de la route concluent que „les expériences dans ce domaine sont très positives“.

*

4. CONCLUSION

30. Soucieuse de contribuer à la lutte contre l'insécurité routière, la Chambre des Employés Privés salue toute nouvelle initiative en la matière.

En effet, la sécurité routière doit faire l'objet d'une politique bien réfléchie parce que les accidents de la route n'ont pas seulement des conséquences dramatiques en termes humains mais ils coûtent aussi très cher à l'économie. L'Association Mondiale de la Route évalue les coûts à quelque 70.000 millions d'euros par an pour toute l'Union Européenne.

Or, l'introduction du permis à points ne constitue certainement pas la solution idéale pour résoudre le problème de l'insécurité routière au Grand-Duché de Luxembourg. Ceci est d'autant plus vrai que le projet sous avis présente un certain nombre de défauts et d'insuffisances que la CEP•L a développés de manière plus détaillée ci-avant. De toute façon, la CEP•L s'exprime contre l'introduction d'une telle mesure sans analyse préalable de la portée et des répercussions éventuelles sur le comportement des automobilistes.

Notre Chambre Professionnelle est parfaitement consciente que les mesures de sécurité routière sont rarement populaires, ni parmi les usagers de la route ni parmi les hommes politiques, parce qu'elles coûtent cher et restreignent souvent la liberté individuelle, tandis que le résultat, attendu positif, de ces mesures est rarement mesurable. La CEP•L se doit quand même d'émettre de sérieuses réserves concernant l'efficacité du permis à points étant donné qu'il est presque entièrement focalisé sur la répression. La finalité de ce système ne doit pas se limiter à la suspension du droit de conduire.

La Chambre des Employés Privés s'exprime en faveur d'une approche plus positive, davantage axée sur la prévention. En effet, le Gouvernement devrait privilégier la prévention à la répression, cette dernière ne devant être appliquée que si les mesures préventives n'ont pas eu les effets escomptés.

La CEP•L regrette que le Gouvernement se contente de vanter l'introduction du permis à points comme moyen idéal pour lutter contre l'insécurité routière au lieu d'examiner d'autres mécanismes prometteurs appliqués à l'étranger. L'analyse contient ci-avant un certain nombre de propositions, certainement non exhaustives, qui pourraient servir de base à des études plus approfondies. Parmi toutes ses propositions, la Chambre des Employés Privés tient à relever celle de l'audit de la sécurité routière comme une des plus prometteuses.

En effet, le Luxembourg accuse un sérieux retard en cette matière par rapport aux pays anglo-saxons et par rapport aux pays scandinaves. L'audit de sécurité routière devrait faire partie intégrante d'une politique de gestion totale de la qualité en matière de conception des routes et de gestion de la circulation. Il permet de se concentrer sur les principes et usages de sécurité routière et de corriger les insécurités avant que les usagers de la route n'y soient exposés.

Luxembourg, le 13 février 2001.

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Théo WILTGEN

Le Président,
Jos KRATOCHWIL

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(16.2.2001)

Par sa lettre du 29 septembre 2000, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi et des projets de règlements grand-ducaux sous rubrique.

*

1. PROJET DE LOI

modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Le projet de loi a pour objet d'apporter les modifications suivantes à la loi du 14 février 1955:

- introduction du permis à points dans la législation luxembourgeoise,
- introduction d'un délit de grande vitesse,
- alignement de la terminologie de la loi du 14 février 1955 aux notions communautaires et à la nouvelle dénomination du corps de la force publique résultant de la fusion entre gendarmerie grand-ducale et police,
- précisions du libellé légal et de la portée légale des mesures administratives et judiciaires de retrait ou de suspension du droit de conduire,
- adaptations des amendes pénales prévues dans la loi de 1955 à la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines,
- élargissement de la rubrique des contraventions graves.

Les deux innovations majeures du projet de loi sont indéniablement le permis à points et le délit de grande vitesse.

1.1. Observations liminaires

Le développement fulgurant du parc automobile luxembourgeois et la hausse considérable du trafic (transit, résidents, frontaliers) ont largement concouru à ce que l'insécurité routière suivît elle aussi une pente ascendante.

Ainsi, on constate depuis plusieurs années une nette recrudescence des accidents de la circulation. Or, le nombre élevé d'accidents graves respectivement meurtriers a un impact considérable, non seulement en termes de souffrances humaines, mais également en termes de coûts pour l'ensemble de la collectivité.

Un autre phénomène préoccupant est la propagation parmi un nombre important d'automobilistes d'une certaine agressivité au volant, d'une sorte d'acceptation de la violation de règles élémentaires du Code de la Route.

Les nombreuses campagnes de sensibilisation lancées par les autorités compétentes, les contrôles de police intensifs, de même que l'application rigoureuse des retraits administratifs et judiciaires du permis de conduire, sans être dépourvus d'efficacité, n'ont pas vraiment réussi à renforcer de façon significative la sécurité sur nos routes.

L'hécatombe qui perdure depuis le 1er janvier 2000 est là pour rappeler à tout un chacun qu'il est impératif d'intensifier la lutte contre l'insécurité routière par la mise en place de nouveaux instruments légaux.

La Chambre des Métiers note dès lors avec satisfaction que la motion adoptée en 1989 par la Chambre des Députés et invitant le Gouvernement „à examiner l'opportunité d'introduire le permis à points“ est sur le point de devenir enfin une réalité.

Le système de permis à points tel qu'il est proposé devrait a priori, en raison de son caractère à la fois préventif, punitif et éducatif, entraîner une prise de conscience plus large auprès des automobilistes sur les dangers de la circulation et sur la nécessité de respecter le Code de la Route et déboucher ainsi sur un changement tangible de leurs comportements.

Les résultats dans les pays où le permis à points fonctionne d'ores et déjà permettent en effet d'être optimiste sur son impact en termes de renforcement de la sécurité routière.

La Chambre des Métiers, tout en approuvant le modèle de permis à points tel que proposé, largement inspiré du modèle français, se doit cependant de formuler un certain nombre d'observations et de critiques dans le cadre du commentaire des articles.

En complément au permis à points, l'introduction du délit de grande vitesse est présentée par les auteurs du projet de loi comme complément efficace de l'arsenal des mesures prises et à prendre contre la vitesse excessive.

La Chambre des Métiers est d'avis qu'en cas d'introduction de ce nouveau délit un audit des limitations de vitesse existantes s'impose. L'acceptation du délit de grande vitesse auprès des automobilistes ne peut en effet être assurée qu'en présence de limitations de vitesse dites sensées, adaptées à la configuration des lieux, ce qui n'est actuellement pas toujours le cas.

Dans la pratique, le succès des deux innovations que sont le permis à points et le délit de grande vitesse dépend par ailleurs dans une large mesure de la fréquence des contrôles policiers.

Il est dès lors primordial de s'assurer, avant l'entrée en vigueur du permis à points, que la police grand-ducale dispose des effectifs nécessaires pour pouvoir assumer pleinement cette charge.

1.2. Commentaire des articles

Ad article 1er

Il prévoit de relever le taux actuel des amendes et de sanctionner dorénavant le refus par un conducteur de remettre ses documents aux agents chargés de l'exécution du retrait du permis d'une amende se situant dans une fourchette allant de 10.001 à 200.000 LuF.

Cet article ne suscite pas d'observations particulières.

Ad article 2bis

Paragraphe 1er

Il ressort de cet article que le permis de conduire est affecté de 12 points, ce qui constitue aux yeux de la Chambre des Métiers un capital réaliste.

Une affectation plus élevée en points aurait trop diminué l'effet dissuasif de la mesure et dès lors réduit son impact sur le comportement des automobilistes.

La Chambre des Métiers soutient par ailleurs l'approche adoptée dans le projet de loi qui consiste à procéder par voie de réduction de points à partir de ce capital initial. Indépendamment du fait qu'elle s'intègre parfaitement dans le système luxembourgeois actuel (carnet jeunes conducteurs), elle a également une valeur pédagogique plus grande auprès des automobilistes voyant en cas d'infractions leur position fragilisée.

La Chambre des Métiers note avec satisfaction que la loi s'applique à tous les usagers de la route, c'est-à-dire non seulement aux résidents, qu'ils conduisent à titre privé ou professionnel, mais également aux non-résidents et à ceux qui s'établissent au Luxembourg et qui n'ont pas encore transcrit leur permis étranger.

L'application du principe de l'égalité dans le domaine du permis à points est particulièrement importante dans la mesure où elle est de nature à renforcer l'acceptation de cette mesure chez les automobilistes.

Le paragraphe régleme par ailleurs les situations dans lesquelles l'affectation du nombre initial de points a lieu.

Il distingue trois cas de figure:

- la délivrance d'un permis de conduire ou la transcription d'un permis étranger,
- les personnes qui travaillent au Luxembourg et qui n'ont pas leur résidence au Luxembourg (frontaliers) ou qui, arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg.

L'affectation pour ces deux dernières catégories de personnes intervient au moment où celles-ci ont fait l'objet au Luxembourg d'une condamnation judiciaire irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours de leur avertissement taxé.

- Les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Le dernier alinéa du paragraphe 2 prévoit que si, avant l'affectation du nombre initial de points, le titulaire du permis de conduire a déjà fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable (...), le nombre initial de points est réduit en conséquence.

Sauf erreur ou omission, cela voudrait donc par exemple dire qu'une personne d'ores et déjà titulaire d'un permis de conduire, et qui reçoit l'affectation de points au moment de l'entrée en vigueur de la loi, part avec un capital réduit, respectivement avec une suspension du droit de conduire; si elle a fait antérieurement l'objet d'une ou de plusieurs condamnations pénales devenues irrévocables. L'automobiliste voit ainsi sa sanction pénale plusieurs mois ou années plus tard aggravée par une sanction qui n'existait pas au moment des faits.

A supposer que le législateur soit en droit d'introduire dans le domaine du permis à points l'effet rétroactif, quod non, la Chambre des Métiers est cependant d'avis qu'une telle approche n'est pas opportune. On peut dans ce contexte également se demander si cet alinéa est conforme au principe non bis in idem.

Paragraphe 2

Ce paragraphe détermine tout d'abord les infractions prises en compte pour l'application du permis à points et le barème de points à perdre.

La Chambre des Métiers constate que les auteurs du projet de loi se sont basés sur le catalogue d'infractions existantes en introduisant une pondération du nombre de points à perdre sur base de la gravité de l'infraction et de leurs conséquences sur la sécurité routière.

La réduction de points ne s'applique pas seulement aux infractions mettant en danger la vie d'autrui, mais également aux infractions à risque pour les usagers eux-mêmes, tel que le non-port de la ceinture de sécurité, qui s'avère être une des causes majeures d'accidents graves ou mortels.

L'approche retenue a le mérite de la simplicité et de la clarté de sorte à garantir une bonne compréhension par les automobilistes.

La Chambre des Métiers a cependant un certain nombre d'observations à formuler par rapport au principe selon lequel le propriétaire respectivement détenteur d'un véhicule soit sanctionné par une réduction de points pour les infractions commises par le conducteur, qui peut par exemple être un salarié conduisant le véhicule appartenant à son employeur.

L'article 2bis entend sanctionner le propriétaire-employeur tant pour les infractions d'ordre technique que pour celles liées essentiellement au comportement du conducteur salarié.

Pour les premières, on peut effectivement considérer qu'il est avant tout de l'essor de l'employeur-propriétaire de veiller à ce que ses véhicules correspondent aux prescriptions techniques et soient munis de pneumatiques conformes (point 12) ainsi que des documents nécessaires à la circulation (point 17). La Chambre des Métiers peut dès lors être d'accord à ce que le permis à points s'applique dans ces deux domaines.

En revanche, la Chambre des Métiers ne peut être d'accord à ce que le propriétaire soit sanctionné dans le cadre du point 3 (conduite d'un véhicule sans être en droit de le faire), du point 6 (surcharge du véhicule) et des points 8 et 10 (ivresse, respectivement influence d'alcool). Ces infractions relèvent avant tout du comportement du salarié et ne peuvent que difficilement être contrôlées voire évitées par l'employeur.

La Chambre des Métiers, sans vouloir débattre sur le bien-fondé des sanctions pénales actuellement en vigueur à cet effet, est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'alourdir celles-ci à l'égard du propriétaire par l'application du système du permis à points.

Ceci aurait pour conséquence que l'employeur-propriétaire risque de perdre à court/moyen terme son capital points, sans avoir lui-même personnellement commis l'infraction reprochée, avec à la clé l'obligation de suivre une formation respectivement de refaire un examen pour récupérer le droit de conduire, ce qui serait inéquitable et disproportionné par rapport au but poursuivi par la loi.

La Chambre des Métiers, sans vouloir désresponsabiliser les chefs d'entreprises, est dès lors d'avis que les sanctions pénales actuellement prévues par la loi et prononcées par les tribunaux répressifs sanctionnent à suffisance ce droit de genre d'infraction à l'égard d'un employeur-propriétaire.

La Chambre des Métiers exige par conséquent que ces dispositions soient enlevées du projet de loi.

Au cas où ces considérations ne pourraient être retenues, la Chambre des Métiers propose d'introduire dans le cadre des infractions reprises sous les points 3 et 6 le „dol spécial“. D'après le texte dans sa teneur actuelle, la constatation matérielle de l'infraction dans le chef du salarié suffit pour entraîner la sanction de l'employeur indépendamment de toute intention dolosive dans son chef. Il s'agit d'une approche excessive et non fondée.

La Chambre des Métiers propose dès lors que la perte de points, dans ces circonstances, soit subordonnée à la preuve d'une intention dolosive. Il y a par conséquent lieu d'ajouter dans les points 3 et 6, à l'instar des points 8 et 12, le terme „sciemment“.

Le paragraphe précise en dernier lieu les conditions dans lesquelles s'opère la réduction de points.

Dans un souci de cohérence dans la structure juridique du projet de loi, la Chambre des Métiers suggère de limiter le paragraphe 2 au barème de points et de consacrer un paragraphe distinct à la procédure relative à la réduction de points.

Il ressort du texte que la réduction de points intervient de plein droit si la réalité de l'infraction entraînant une perte de points est établie.

L'infraction est tout d'abord établie en cas de paiement de l'avertissement taxé, synonyme d'aveu ou de reconnaissance. Même si la Chambre des Métiers partage ce point de vue, elle entend cependant rendre attentive à une certaine incohérence dans la rédaction de l'article 14 de la loi de 1955.

Ce paragraphe, en disposant d'une part que le versement de la taxe dans un délai de 30 jours a pour effet d'arrêter toute poursuite, mais en précisant d'autre part (voir dernier alinéa) que le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice, laisse penser que le paiement peut éventuellement ne pas être considéré comme une reconnaissance de l'infraction.

L'infraction est également établie si la décision judiciaire émanant des tribunaux pénaux est devenue irrévocable.

Dans ces deux cas de figure, l'administration n'a qu'une compétence liée. Le rôle du Ministère des Transports se limite ainsi à appliquer, sur base de jugements définitifs ou d'avertissements taxés payés, la réduction de points adéquate et à en informer l'automobiliste intéressé. L'administration peut cependant être amenée à résoudre certains problèmes d'interprétation posés dans l'hypothèse d'un concours réel ou idéal d'infractions retenue dans un jugement pénal.

L'effet automatique de la réduction de points dans les conditions prédécrites pose ipso facto la question de la compatibilité avec l'article 6 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme.

La Chambre des Métiers, sur base des références doctrinales françaises reproduites dans l'exposé des motifs, est d'accord pour dire avec les auteurs du projet de loi que le système du permis à points tel que proposé est compatible avec les exigences de l'article 6 précité.

Il est bien évident que la réduction opérée par le Ministère sur base d'un avertissement taxé payé par l'intéressé ou sur base d'un jugement pénal devenu définitif est un acte de nature administrative, susceptible de faire l'objet d'un recours devant la juridiction administrative.

Un point qui mérite cependant d'être abordé dans ce contexte est celui de la procédure administrative non contentieuse (PANC).

L'article 9 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes dispose que „sauf s'il y a péril en la demeure, l'autorité qui se propose de révoquer ou de modifier d'office pour l'avenir une décision ayant créé ou reconnu des droits à une partie; ou qui se propose de prendre une décision en dehors de l'initiative de la partie concernée, doit informer de son intention la partie concernée en lui communiquant les éléments de fait et de droit qui l'amènent à agir. (...) Un délai de 8 jours doit être accordé à la partie concernée pour présenter ses observations. (...)“

Eu égard au libellé général de la loi du 1er décembre 1978 sur la PANC et du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 précité et compte tenu de l'intention du législateur, il semble constant que ces règles de la PANC ont „vocation générale à s'appliquer dans tout le domaine administratif“ et „suppléeront ou remplaceront celles contraires des textes en vigueur“ à l'exception des „procédures particulières organisées d'après des règles assurant au moins une égale protection des administrés“ (travaux préparatoires de la loi du 1er 1978, commentaire des articles, doc. pari. No 2209, p. 5).

La Chambre des Métiers se demande dès lors s'il n'y a pas lieu de déterminer comment le projet de loi s'articule par rapport à cette procédure non contentieuse.

Elle est par ailleurs d'avis qu'à l'instar de la France, chaque titulaire d'un permis à points devrait se voir donner la possibilité de consulter à tout moment son dossier dans le fichier central pour connaître son capital de points.

Paragraphe 3

L'article régleme les modalités de la suspension du permis de conduire, dont la durée est fixée à 12 mois. Pour récupérer le droit de conduire au terme de la suspension, l'automobiliste doit participer à un cours de formation dont les modalités sont réglées par règlement grand-ducal.

La durée de la suspension est étendue à 24 mois en cas de nouvelle suspension intervenant endéans un délai de trois ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure a pris fin.

Dans ce cas, la récupération du droit de conduire est subordonnée à l'obligation de se soumettre à un examen de contrôle théorique et pratique selon les modalités réglementaires usitées en la matière.

La Chambre des Métiers, tout en étant d'accord avec le principe que la durée d'une deuxième suspension est plus longue que la première suspension, est cependant d'avis que les durées sont exagérées.

Une durée de 6 mois, susceptible d'être étendue à 12 mois, solution retenue notamment en France, paraît plus adéquate.

Au moment où l'automobiliste recouvre le droit de conduire à la fin de la période de suspension, son permis de conduire sera seulement affecté dans un premier temps d'un capital de six points.

Ce principe d'une récupération partielle de points a une valeur psychologique et éducative importante dans la mesure où l'automobiliste, au sortir de la suspension, est ainsi fortement incité à respecter à l'avenir scrupuleusement le Code de la Route. La Chambre des Métiers approuve cette approche.

Paragraphe 4

Ce paragraphe prévoit la possibilité pour un automobiliste, à l'instar des modèles de permis de conduire étrangers, de reconstituer partiellement son capital à la suite de la perte de points. Les automobilistes qui veulent remédier à leur capital minoré, sont ainsi admis, sous certaines conditions, à un stage de rattrapage. La participation au stage n'est possible qu'une fois tous les trois ans.

Cette reconstitution partielle ne permet cependant pas de dépasser le plafond maximal de 12 points. Cette disposition, qui combine les volets éducation et sanction, trouve l'accord de la Chambre des Métiers.

Paragraphe 5

Un automobiliste ayant perdu des points peut reconstituer son capital intégral en omettant de commettre pendant une durée de 3 ans de nouvelles infractions tombant sous le coup de la législation sur le permis à points.

Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation est devenue définitive, soit l'avertissement taxé a été payé.

Il est bien évident que cette période de carence est suspendue pendant la durée d'une interdiction judiciaire de conduire, où l'automobiliste ne peut par définition pas violer des règles du Code de la Route.

La Chambre des Métiers n'a pas d'observations particulières à faire.

Paragraphe 6

Il est précisé que la loi ne s'applique qu'à l'encontre d'infractions commises après son entrée en vigueur. Ce paragraphe ne suscite pas d'observations particulières concernant les avertissements taxés. En revanche la Chambre des Métiers réitère ses observations faites sous l'article 2bis paragraphe 2 au sujet des condamnations définitives.

Ad article 3

L'article prévoit un amendement rédactionnel du 13ème alinéa de l'article 4 modifié de la loi du 14 février qui constitue la base légale de la formation postpermis des conducteurs stagiaires et de la formation susceptible d'être imposée à des personnes ayant fait l'objet d'une mesure administrative de retrait ou de restriction du permis de conduire.

Il est inséré une référence explicite au nouvel article 2bis de sorte à assurer que les formations y visées puissent être organisées sur base des mêmes principes et selon les mêmes modalités. Il ne suscite pas d'observations particulières de la part de la Chambre des Métiers.

Ad article 4

L'article a pour objet d'adapter les articles 5, 10, 12, 16 et 17 modifiés de la loi du 14 février 1955 à la nouvelle terminologie des forces de l'ordre résultant de la fusion entre police et gendarmerie.

Les anciennes dénominations police et gendarmerie sont remplacées par la nouvelle dénomination „police grand-ducale“ résultant de la loi du 31 mai 1999.

Ad article 5

L'article 7 vise tout d'abord à adapter les taux minima des amendes transactionnelles, y compris celles pour contraventions graves, aux exigences de la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines. Il remplace par ailleurs les termes police et gendarmerie par police grand-ducale.

L'article érige par ailleurs un certain nombre d'infractions en contraventions graves. Il s'agit notamment de l'infraction consistant à mettre en circulation un véhicule non valablement immatriculé ou non valablement couvert par un certificat de contrôle technique.

Ad article 6

Il est prévu de quadrupler les amendes délictuelles prévues en relation avec le commerce, le transport ou l'utilisation de détecteurs de radar (article 8bis de la loi de 1955) et avec le délit de fuite (article 9).

Ad article 7

Il s'agit de remplacer dans le cadre de l'infraction de surcharge des véhicules le terme „poids“ par „masse“ pour adopter ainsi le même vocabulaire que celui utilisé au niveau communautaire.

Les amendes sont par ailleurs quadruplées. Le paragraphe réglemente par ailleurs les modalités du pesage par la douane d'un véhicule soupçonné de surcharge.

Ad article 8

Par cet article est introduit le délit de grande vitesse dans notre législation.

On est en présence d'un délit de grande vitesse lorsque la vitesse constatée est supérieure à une valeur de référence qui s'établit comme suit:

- le maximum réglementaire de la vitesse autorisée est majoré de 20km/h,
- la somme ainsi obtenue est multipliée par le facteur 1,2.

Le nouveau délit s'ajoute ainsi comme troisième niveau de sanction à côté de la contravention simple de l'excès de vitesse inférieur à 15km/h en agglomération, 20km/h en rase campagne ou 25km/h sur autoroute et de la contravention grave de l'excès de vitesse supérieur à ces niveaux de référence.

Il s'agit d'une approche qui garantit une bonne proportionnalité, une juste relation entre le comportement fautif et la peine à appliquer.

La Chambre des Métiers soutient cette approche sévère mais juste, qui, dans le contexte de l'hécatombe sur nos routes ces dernières années, liée en grande partie aux excès de vitesse, semble malheureusement être le seul moyen susceptible d'améliorer la sécurité routière. La situation sur les routes est en effet telle qu'il n'y a plus lieu à compromis, à des demi-mesures.

Ad article 9

Cet article qui vise le quadruplement du taux maximal de l'amende prévue à l'article 13 ayant trait aux délits d'ivresse au volant et de récidive en matière d'influence d'alcool, en application de la loi du 13 juin 1994 sur le régime des peines, n'appelle pas de commentaire.

Ad article 10

Cet article précise les modalités d'exécution du retrait administratif du permis de conduire et de l'interdiction judiciaire de conduire ainsi que de la suspension du droit de conduire. De ce fait, certaines modifications aux chiffres 10, 11 et 12 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 s'imposent.

Ad article 11

En vue de faciliter dans la pratique au Ministère des Transports la réduction de points consécutivement au paiement d'un avertissement taxé, le délai maximum pour payer est porté de 30 à 45 jours.

1.3. Observations finales

L'introduction du permis à points est une étape importante dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière.

Tout comme l'interdiction judiciaire de conduire, le permis à points est cependant confronté à l'absence d'un système de reconnaissance au niveau communautaire dans ce domaine.

Dans l'optique d'une meilleure efficacité, il est par conséquent important à ce que les Etats membres prennent enfin les dispositions nécessaires pour garantir qu'une interdiction judiciaire de conduire ou une suspension du permis ne soit pas seulement d'application sur le territoire national où elle est prononcée, mais applicable sur le territoire de tous les pays de l'Union Européenne.

La Chambre des Métiers estime par ailleurs qu'après l'adoption du projet de loi un comité de suivi devrait être mis en place pour suivre l'effet du permis à points en terme de renforcement de la sécurité routière et pour dégager le cas échéant les rectifications ou adaptations qui s'avéreraient nécessaires.

Il ne faut en tout état de cause pas perdre de vue que s'il s'agit d'un outil complémentaire utile, le permis à points n'est pas une recette miracle qui nous dispenserait de réfléchir sur les autres volets du problème, à commencer par une meilleure éducation à la sécurité routière dans le cadre de l'enseignement primaire et secondaire.

Les campagnes de sensibilisation analogues à celles qui ont été menées ces dernières années par les autorités publiques et les différentes organisations privées doivent bien entendu être continuées à l'avenir.

*

2. PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant
règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Le droit de dispenser les formations dans le cadre de la suspension du permis de conduire ou de la reconstitution partielle de points est réservé au centre de formation pour conducteurs à Colmar-Berg.

La Chambre des Métiers constate que le texte réserve peu de place pour les maîtres instructeurs de conducteurs de véhicules automoteurs, pourtant parfaitement qualifiés dans cette matière. Ainsi, ils interviennent seulement dans le cadre des examens de contrôle prévus lors d'une deuxième suspension du permis.

La Chambre des Métiers ne peut être d'accord avec cette approche et entend voir subordonner la restitution du permis de conduire dès la première suspension à un examen de contrôle théorique et pratique obligatoire précédé d'au moins 8 heures de recyclage pratique et théorique dans une auto-école légalement établie.

L'article 3 qui régleme les modalités de notifications aux différentes catégories d'automobilistes des décisions de réduction de points et de suspension du permis ne suscite pas d'observations particulières.

*

**3. PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
modifiant 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**

Les amendements au règlement grand-ducal précité complètent le relevé des avertissements taxés par l'indication du nombre de points à déduire en relation avec les infractions reprises dans le cadre du permis à points.

Les auteurs du projet de loi entendent ainsi appliquer le permis à points non seulement aux infractions énumérées à l'article 2bis du projet de loi, mais également aux infractions énumérées dans l'annexe du règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Force est cependant de constater que l'article 2bis ne spécifie pas que d'autres infractions que celles qu'il énumère peuvent se voir attribuer des points par règlement grand-ducal. Dans ces circonstances, la Chambre des Métiers se demande s'il ne se pose pas ici un problème de défaut de base légale.

En ce qui concerne l'infraction No 72-05, la Chambre des Métiers renvoie à ses observations formulées dans le cadre de l'article 2bis du projet de loi.

Les amendements précisent par ailleurs les mesures d'exécution en relation avec le permis à points telles que la transmission d'informations entre les différentes administrations, l'information des automobilistes (résidents et non-résidents) soumis à une réduction de points etc.

*

**4. PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
concernant les modalités d'homologation et de contrôle des cinémomètres**

Il vise à soumettre les cinémomètres utilisés par la police grand-ducale à une homologation préalable, à un contrôle initial ainsi qu'à des contrôles périodiques d'au moins une fois tous les douze mois. L'organisme affecté à cette tâche est la SNCT -H. Le règlement précise enfin les modalités d'utilisation de ces appareils de contrôle.

La Chambre des Métiers, après consultation de ses ressortissants, ne peut marquer son accord que sous réserve des observations qui précèdent, et plus particulièrement sous réserve de celles ayant trait à l'article 2bis du projet de loi.

Luxembourg, le 16 février 2001.

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Paul RECKINGER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4712/04

N° 4712⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT**sur le projet de loi et les projets de règlement
grand-ducal afférents**

(15.5.2001)

Par dépêche en date du 9 octobre 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat les projets de loi et de règlement grand-ducal sous rubrique.

Au texte des projets, élaborés par le ministre des Transports, étaient joints à chaque fois un exposé des motifs et un commentaire des articles.

Les avis des chambres professionnelles sur ces projets ont été communiqués au Conseil d'Etat comme suit:

- par dépêche du 26 janvier 2001, l'avis de la Chambre de travail du 15 décembre 2000 et l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics du 17 novembre 2000;
- par dépêche du 6 février 2001, l'avis de la Chambre de commerce du 17 janvier 2001;
- par dépêche du 20 mars 2001, l'avis de la Chambre des employés privés du 13 février 2001 ainsi que l'avis de la Chambre des métiers du 16 février 2001.

L'avis de la Chambre d'agriculture n'a pas encore été reçu par le Conseil d'Etat au moment de l'adoption du présent avis.

*

1) PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

Le projet de loi se propose d'introduire dans la législation luxembourgeoise le système du „permis à points“. Une deuxième innovation consiste dans l'introduction du „délit de grande vitesse“.

A) Le permis à points

Le système consiste à affecter à tout permis de conduire un capital de points. Ce capital de 12 points est entamé toutes les fois que le titulaire du permis se rend coupable d'infractions au Code de la Route, parmi celles énumérées par le projet de loi sous rubrique, ou encore de lésions corporelles involontaires ou d'un homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions au Code de la Route, étant précisé que dans ce cas il peut s'agir de n'importe quelle infraction au Code de la Route.

La réduction de points intervient dès que l'infraction y donnant lieu aura été irrévocablement constatée. Cette réduction s'opère de plein droit suivant le barème légal à établir. Si le capital initial est entamé de manière à tomber à zéro point, le titulaire du permis de conduire voit son droit de conduire un véhicule automoteur sur la voie publique suspendu.

Certains aménagements sont prévus destinés à permettre au titulaire du permis de reconstituer son capital points: il peut ainsi se soumettre à des cours de formation complémentaire. Le titulaire du permis de conduire bénéficie par ailleurs d'une sorte de „bonus“ dès lors qu'il ne commet endéans un certain laps de temps aucune infraction donnant lieu à réduction de points.

Les titulaires de permis qui voient leur droit de conduire suspendu, en raison de réductions de points successives ramenant leur capital de points à zéro, ne se verront restituer leur permis qu'après accomplissement d'une formation complémentaire, voire d'un examen de contrôle spécifique.

Le permis à points est, d'après l'exposé des motifs, un choix de politique de sécurité routière, et les auteurs du projet d'ajouter que le système du permis à points s'est montré dans de nombreux pays un instrument approprié afin d'améliorer la sécurité routière par l'augmentation du respect des normes imposées. Les auteurs s'attendent à voir ainsi réduire le nombre des accidents de la route. Le dispositif à mettre en place se veut pédagogique et préventif. Il s'agit donc de mettre en œuvre une politique volontariste en matière de lutte contre l'insécurité routière.

Du rapport du ministère des Transports pour l'année 1999 il résulte que les causes présumées des accidents mortels sont, sur un total de 53 accidents, avant tout la vitesse (dans 32 accidents) et l'alcool/les drogues (dans 9 accidents). Dans la mesure où la finalité primordiale du permis à points est d'arriver à une décroissance des accidents corporels et en particulier du nombre d'accidents corporels avec suites mortelles, la question se pose s'il faut effectivement retenir toutes les infractions que les auteurs du projet de loi entendent faire rentrer dans le nouveau mécanisme à mettre en place. N'aurait-il pas été plus opportun de limiter dans un premier temps le nombre d'infractions à prendre en considération, en se limitant à celles qui peuvent être considérées comme étant à l'origine de la très grande majorité des accidents corporels?

L'objectif de la réforme à mettre en place est, selon l'exposé des motifs, „d'agir de façon ciblée contre les récidivistes“. Est-ce que la multiplication des infractions à prendre en considération pour le mécanisme du permis à points est bien la meilleure solution permettant d'atteindre ce but, à moins d'admettre qu'en ratissant aussi large que possible on finira bien par attraper dans les mailles du filet ceux qui sont en définitive visés?

Les auteurs du projet de loi se sont largement inspirés de la réglementation française en matière de permis à points. Force est de constater que cette réglementation a été et reste toujours très controversée.

a) Une controverse majeure a trait à *la nature juridique du retrait de points et de la suspension du droit de conduire*. A l'instar du législateur français, les auteurs du projet de loi sous avis proposent d'ancrer le système du permis à points dans le droit administratif.

Il n'en reste pas moins que le retrait de points intervient dans le cadre et à l'issue d'une accusation en matière pénale et résulte de plein droit de la condamnation prononcée par le juge pénal. La réglementation à mettre en place concerne l'ensemble des titulaires de permis de conduire circulant sur le territoire national: la nouvelle réglementation aura donc, par rapport aux personnes qui y sont assujetties, les mêmes effets que la loi pénale *stricto sensu*. Le retrait de points, s'il se veut avant tout être une mesure pédagogique et préventive, n'en a pas moins également une fonction dissuasive, puisque les retraits de points successifs peuvent aboutir à la suspension du droit de conduire. La Cour européenne des droits de l'homme a conclu, au regard de ces éléments, que la mesure de retrait de points s'apparente à une peine accessoire, ce qui rend applicable les dispositions de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (arrêt du 23 septembre 1998, *Malige c/ France*).

Affirmer dans ces conditions le caractère administratif des mesures auxquelles la nouvelle réglementation peut donner lieu revient en définitive uniquement à soustraire à la compétence des juridictions judiciaires, et en particulier des juridictions répressives, le contentieux auquel cette réglementation est susceptible de donner lieu. Par contre, l'affirmation du caractère administratif de ces mesures n'est pas de nature à les soustraire à l'applicabilité des dispositions de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales destinées à protéger toute personne faisant l'objet d'une accusation en matière pénale. Une autre conséquence de l'affirmation du caractère administratif des mesures consiste à les faire échapper au droit de grâce.

L'exposé des motifs laisse entendre que le débat au sujet de la compatibilité de la nouvelle réglementation avec les dispositions de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales est clos, suite à l'arrêt de la Cour européenne des droits de

l'homme dans l'affaire *Malige*, d'une part, à un deuxième arrêt rendu par cette même juridiction le 2 février 1999 (*Roche c/ France*), d'autre part. Dans cette dernière affaire, la Cour européenne a eu à statuer sur la compatibilité de l'annulation du permis de conduire, suite à des retraits successifs de points ramenant le capital de points à zéro. La Cour européenne a conclu à la non-violation de la Convention pour une décision d'annulation du permis.

Les auteurs du projet de loi estiment qu'il est satisfait aux exigences de la Convention européenne par les garanties dont le justiciable bénéficie au titre du procès pénal, d'une part, par l'existence d'un recours devant le juge administratif, qui sera plus particulièrement appelé à contrôler la régularité de la procédure, d'autre part.

S'il est exact que les décisions de retrait de points ou de suspension du droit de conduire sont susceptibles d'être déférées au contrôle du juge administratif, ce contrôle ne portera toutefois que sur la régularité de la procédure. Encore faudrait-il savoir de quelle procédure il est question. Dans l'affaire *Malige*, la Commission européenne des droits de l'homme avait constaté que le requérant pouvait introduire un recours pour excès de pouvoir devant la juridiction administrative afin de faire contrôler que l'autorité administrative a agi à l'issue d'une procédure régulière et notamment que le titulaire du permis de conduire a été mis à même de saisir le juge pénal. A cet égard le système français du permis à points diffère du système que le projet sous avis entend mettre en place: dans le système français, le contrevenant est informé, dès la constatation de l'infraction, de ce qu'il est susceptible de perdre des points en raison de l'infraction qu'il a commise et de l'existence d'un traitement automatisé des pertes et reconstitutions de points. Ainsi, le contrevenant peut saisir le juge pénal pour réfuter la réalité des faits qui pourraient servir de fondement à un retrait de points. Dans le système luxembourgeois, par contre, l'information intervient après que l'avertissement taxé a été décerné et payé ou après que la condamnation judiciaire est devenue irrévocable, c'est-à-dire à un moment où le contrevenant n'a plus aucune possibilité de saisir le juge judiciaire. Or dans l'affaire *Malige*, la Commission européenne des droits de l'homme (voir *Gazette du Palais*, 1997, 2, pages 1020 et ss.) avait précisément relevé que l'information du contrevenant lors de la constatation d'une infraction met celui-ci en mesure de contester la réalité de l'infraction et de ses éléments constitutifs pouvant servir de fondement à un retrait de points.

Le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait que la Cour européenne des droits de l'homme ne s'est pas prononcée sur le système français du permis à points en tant que tel, mais elle a recherché si, dans les circonstances de l'espèce, le droit du titulaire de permis d'avoir accès à un Tribunal, au sens de l'article 6 § 1 de la Convention, a été respecté. Il ne résulte donc pas des arrêts rendus par la Cour européenne dans les affaires *Malige* et *Roche* que le système luxembourgeois du permis à points à mettre en place est *a priori* à l'abri de toute critique au regard de sa compatibilité avec les dispositions de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

b) A l'instar du système français, le régime du permis à points à mettre en place au Luxembourg se caractérise par son *automaticité*.

Le Conseil d'Etat n'entend pas critiquer en soi cette orientation du système. Mettre en cause l'automatisme qui caractérise le système reviendrait d'ailleurs à mettre en cause le mécanisme en tant que tel: dans la mesure où le projet de loi sous avis n'entend pas abolir la possibilité, pour le ministre des Transports, de prendre des mesures administratives à l'encontre du titulaire d'un permis, sur base de l'article 2 de la loi modifiée de 1955, il ne servirait à rien d'introduire un nouveau système qui se caractériserait par la simple possibilité d'un retrait de points ou d'une suspension du droit de conduire, sur base d'une appréciation à effectuer de cas en cas par le ministre. La question se pose toutefois si l'automatisme n'est pas trop absolue. En définitive, ce ne sera que la menace de l'annulation automatique du permis de conduire qui sera perçue comme le point fort de la réforme. L'effet dissuasif prend ainsi le pas sur l'aspect pédagogique qui, selon les auteurs, est aussi une caractéristique du nouveau dispositif.

Pour faire ressortir plus clairement cet aspect pédagogique, il serait possible de prévoir une étape intermédiaire avant la suspension du droit de conduire, tels des cours de recyclage théoriques ou pratiques.

Dans une optique davantage pédagogique, il serait également indiqué de relever le capital points. Le Conseil d'Etat pourrait ainsi concevoir un capital de 15 points, avec une étape intermédiaire à 8 points: si le titulaire d'un permis de conduire a entamé son capital de manière à le ramener à 8 points, il devrait se soumettre à des cours de recyclage, dont la nature serait déterminée par le ministre des Transports compte tenu des infractions ayant donné lieu aux retraits de points. D'une manière plus générale, il peut

être remarqué que le nombre de points dont les retraits successifs entraînent la suspension du droit de conduire est moins élevé que dans d'autres pays, telle par exemple l'Allemagne. Telle que conçue actuellement, la réforme risque d'être perçue uniquement comme une tentative de renforcer la dissuasion exercée par le système traditionnel de sanctions des infractions au Code de la Route (voir article de *Henri-Vincent Amouroux, Gazette du Palais, 1990, 2, doctrine, pages 371 et ss.*).

Le Conseil d'Etat tient encore à relever que l'automatisme qui caractérise le dispositif à mettre en place n'est cependant pas générale. En la présente matière, comme en matière pénale tout court, joue le principe de l'opportunité des poursuites. Les contrevenants ne feront dès lors pas tous l'objet de poursuites pénales. Une politique de classement sans suite, quels qu'en soient les critères, doit toujours être éclairée à la lueur du phénomène de surcharge du système de justice pénale. N'est-ce pas d'ailleurs la raison qui a amené le législateur à explorer d'autres voies, telles que l'avertissement taxé, l'ordonnance pénale, ou encore la médiation pénale?

Le Conseil d'Etat propose dans l'immédiat de relever le capital points, tout en laissant aux instances compétentes le soin d'élaborer le cas échéant une solution intermédiaire, faisant intervenir une épreuve-stage en cas de réduction d'environ de la moitié du nombre de points.

B) Le „délit de grande vitesse“

A l'heure actuelle, le droit pénal routier connaît la contravention d'inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse. Cette contravention est sanctionnée au titre de l'article 7 de la loi modifiée de 1955 d'une amende de 1.000 à 20.000 francs. En application de l'article 13 de cette même loi, une interdiction de conduire de huit jours à un an peut également être prononcée par le juge.

C'est dans le cadre de la réglementation relative aux avertissements taxés qu'une distinction fut introduite, la taxe à percevoir variant suivant que le dépassement de certaines limitations de vitesse est inférieur ou égal à certains seuils. Il y a cependant lieu de retenir qu'il s'agit toujours d'une même et unique incrimination qui, si elle fait l'objet de poursuites judiciaires, est punissable des peines d'amende et d'interdiction de conduire ci-dessus précisées.

Le projet sous avis entend créer une nouvelle incrimination s'agissant des dépassements de vitesse qui sont supérieurs à une valeur de référence. Ces dépassements de vitesse seraient sanctionnés de peines correctionnelles, à savoir d'une amende de 10.001 à 200.000 francs, et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans, ou d'une de ces peines seulement.

Le Conseil d'Etat retient que désormais les limitations de vitesse, sinon en droit, du moins en fait, seront les suivantes:

- à l'intérieur des agglomérations:
 - de 50 km/h à 65 km/h
 - de 66 km/h à 84 km/h
 - à partir de 85 km/h
- à l'extérieur des agglomérations, étant précisé qu'il faut encore distinguer suivant la catégorie de conducteur (p.ex. un conducteur en période de stage au titre de l'article 83 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955), ou le genre de véhicule:

<ul style="list-style-type: none"> <i>a) norme générale</i> de 90 km/h à 110 km/h de 111 km/h à 132 km/h à partir de 133 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> <i>b) normes particulières</i> de 75 km/h à 95 km/h de 96 km/h à 114 km/h à partir de 115 km/h
---	---
- sur autoroute (avec distinction suivant la catégorie de conducteur ou le genre de véhicule):

<ul style="list-style-type: none"> de 120 km/h à 145 km/h de 146 km/h à 168 km/h à partir de 169 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> de 90 km/h à 110 km/h de 111 km/h à 132 km/h à partir de 133 km/h.
--	--

Le Conseil d'Etat n'a aucune difficulté à suivre les auteurs du projet de loi lorsqu'ils font valoir que la vitesse excessive ou inadaptée reste le premier facteur d'accidents graves. Il ne s'oppose dès lors pas non plus à voir compléter l'arsenal législatif et réglementaire à l'effet de lutter plus efficacement contre la vitesse excessive.

Il semble toutefois au Conseil d'Etat que la nouvelle réglementation à mettre en place n'est pas à la hauteur des ambitions de ses auteurs.

Cette nouvelle réglementation se caractérise tout d'abord par son opacité, ce que le Conseil pense avoir illustré par les exemples cités ci-dessus. Même si nul n'est censé ignorer la loi, osera-t-on encore affirmer que tout conducteur aura continuellement à l'esprit les différentes limitations à ne pas dépasser? En définitive la norme elle-même risque de ne plus être perçue comme s'imposant aux conducteurs en tant que telle.

Au lieu d'avoir un effet pédagogique, la multiplication de seuils limites rend difficilement perceptible ce que le législateur a réellement voulu: quelle est la portée du message que le législateur entend voir passer auprès des automobilistes en distinguant suivant „petits“, „moyens“ et „grands“ excès de vitesse? Ne risque-t-on pas d'aboutir en fait à une certaine banalisation du phénomène, du moment que l'excès de vitesse ne se situe pas dans la tranche des „grands“ excès de vitesse?

D'un autre côté, les résultats auxquels un tel „saucissonnage“ peut conduire risquent d'être sans proportion avec la gravité objective de la faute individuelle commise: les seuils limites, tout en assurant en apparence une certaine flexibilité, peuvent en fait conduire à une répression tous azimuts: suivant l'endroit où s'effectue un contrôle, il sera possible d'attraper une grande majorité d'automobilistes en flagrant délit de grande vitesse. Or le but du législateur ne peut pas être de „faire sans discernement de l'automobiliste un délinquant“, ainsi qu'un membre du Sénat français s'était exprimé au sujet de l'introduction en France du délit de grande vitesse.

Faut-il par ailleurs vraiment prévoir des sanctions qui justifient la délivrance d'un mandat de dépôt (article 94 du code d'instruction criminelle)?

Le Conseil d'Etat est donc plus que réticent à suivre les auteurs du projet de loi dans leur démarche et il proposera en conséquence des solutions alternatives lors de l'examen des textes.

Il va cependant sans dire que pour imposer le respect de la norme, il est nécessaire que toutes les autorités concernées fassent preuve d'une discipline certaine. Le Conseil d'Etat voudrait faire état dans ce contexte de la notion allemande de „Rechtstatsache: Gesetzgebung bedarf grundsätzlich der rechtstatsächlichen Begründung. Rechtstatsachen verbessern die Akzeptanz von Normen in der Öffentlichkeit. Begründungsfreie, emotionale, prestigefördernde, grundsätzlich auch symbolische Gesetzgebung sollte vermieden werden“. Pour assurer le respect de la norme, c'est-à-dire de la limitation de vitesse, il y a lieu de s'abstenir de multiplier à l'infini les limitations de vitesse. A cet égard, tous les intervenants, Etat et communes, sont également sollicités.

Examen des articles du projet de loi

Article I

La modification proposée à l'endroit du deuxième alinéa du paragraphe 4 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 a pour objet de rétablir un parallélisme avec le retrait du permis de conduire: il semble en effet difficilement concevable que le refus de remettre les documents de bord (carte d'immatriculation, carte d'identité) soit sanctionné d'une peine d'emprisonnement et/ou d'une peine d'amende, alors que le refus de remettre le permis de conduire n'est sanctionné que d'une peine d'amende (article 13, point 12 de la loi modifiée du 14 février 1955).

Le maximum de l'amende correctionnelle est quadruplé, ce qui ne constitue pas de modification par rapport aux dispositions de la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines (article X).

Article II

Les dispositions faisant l'objet de l'article sous avis introduisent en droit luxembourgeois le permis à points, et en déterminent le champ d'application, et ce en complétant la loi de 1955 par un article *2bis*, divisé en six paragraphes:

Paragraphe 1er

Le Conseil d'Etat propose tout d'abord de relever le capital points, pour le porter à 15 points. Il est renvoyé à ce sujet aux considérations générales du présent avis.

S'agissant du champ d'application *ratione personae* du nouveau dispositif, le Conseil d'Etat se rallie en principe à l'approche des auteurs du projet de loi de soumettre à la nouvelle réglementation tous les

titulaires d'un permis de conduire circulant sur les voies publiques nationales, sans égard à leur nationalité et à leur lieu de résidence normale. Le Conseil d'Etat est cependant à s'interroger sur la mise en œuvre pratique du nouveau dispositif, s'agissant notamment de la notification aux intéressés des retraits de points, question à laquelle le Conseil d'Etat reviendra ultérieurement.

Les auteurs prévoient de fixer dans la loi elle-même l'essentiel des règles de fonctionnement du permis à points. Le Conseil d'Etat se rallie à cette approche, au regard du caractère de peine du retrait de points et de la suspension du droit de conduire. Il n'en reste pas moins que le système à mettre en place risque d'être caractérisé par sa lourdeur administrative.

Une première difficulté consiste à déterminer le moment auquel intervient l'affectation du nombre initial du capital points. Les auteurs proposent de faire la distinction entre les titulaires d'un permis de conduire délivré par les autorités luxembourgeoises ou qui a fait l'objet au Luxembourg d'une transcription, d'une part, et les titulaires de permis de conduire délivrés par une autorité étrangère et qui ne sont pas obligés de l'échanger contre un document luxembourgeois, d'autre part. Pour les premiers, l'affectation initiale a lieu lors de la délivrance ou de la transcription du permis. Pour les seconds, l'affectation a lieu, soit au moment de l'établissement de la résidence normale au Luxembourg (ressortissants communautaires ou ressortissants d'un Etat membre de l'Espace économique européen qui ne sont en principe pas tenus de transcrire leur permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen), soit au moment du retrait de points suite à une infraction y donnant lieu et qui a fait l'objet, soit d'un avertissement taxé, soit d'une condamnation judiciaire (sont visés tous les titulaires de permis de conduire étrangers qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg). Les auteurs du projet de loi tablent manifestement sur l'observation, en particulier par les titulaires d'un permis de conduire délivré par les autorités d'un Etat membre de l'Espace économique européen (incluant donc les Etats membres de l'Union européenne), des dispositions de l'article 84, paragraphe 1er de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, qui oblige les intéressés à remettre au ministère des Transports, au moment de l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, une copie certifiée conforme de leur permis de conduire par l'intermédiaire des autorités communales du lieu de cette résidence. Il y a donc certaines „variables“ à la mise en œuvre des critères ci-avant précisés.

L'alinéa 3 du paragraphe 1er dispose ensuite que „si avant l'affectation du nombre initial de points dans les conditions qui précèdent, le titulaire du permis de conduire a déjà fait l'objet d'une condamnation judiciaire ..., d'un avertissement taxé ..., ou d'une sanction étrangère administrative ou pénale ..., le nombre initial de points est réduit en conséquence“. D'après le commentaire, cette disposition a pour objet de garantir que des infractions commises avant l'obtention du permis de conduire seront également prises en compte. Pour le moins y a-t-il une divergence certaine entre les termes mêmes de la disposition sous avis et le commentaire. Le Conseil d'Etat doit en tout cas s'opposer formellement à la disposition telle qu'elle est apparemment comprise par ses auteurs.

Le retrait de points ayant été reconnu par les organes appelés à veiller au respect des dispositions de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales comme constituant une peine, et participant ainsi, de par sa nature de la „matière pénale“ au sens de l'article 6, § 1er de la Convention, il est clair que le dispositif à mettre en place doit satisfaire à certaines exigences.

Il n'est pas concevable, aux yeux du Conseil d'Etat, de faire peser sur des contrevenants la menace d'une sanction, qui ne deviendra effective qu'une fois que le contrevenant se verra affecter son capital points. Ce ne sont donc plus les faits dont le contrevenant a été reconnu coupable qui déclenchent l'application du mécanisme, mais l'affectation du capital points qui correspondra dans la majorité des cas à l'obtention du permis de conduire. Une telle lecture du texte aboutit à faire rétroagir une mesure à des situations auxquelles elle ne s'appliquait pas au moment de la commission des faits, une des conditions d'application du dispositif faisant précisément défaut. Le Conseil d'Etat ne saurait d'aucune façon y marquer son accord.

Le Conseil d'Etat donne encore à considérer que l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 permet déjà actuellement de tenir compte du comportement passé d'une personne en tant qu'usager de la voie publique, et notamment au niveau de l'admission aux épreuves pour l'obtention du permis ou lors de la transcription d'un permis. Il n'y a pas lieu, aux yeux du Conseil d'Etat, d'étendre l'automatisme qui caractérise le dispositif du permis à points aux infractions commises avant l'obtention du permis ou avant la transcription.

Il y a donc lieu de supprimer l'alinéa 3 du paragraphe 1er de l'article II sous avis.

Paragraphe 2

a) Ce paragraphe établit le tableau des infractions donnant lieu à retrait de points ainsi que le barème à appliquer.

D'une manière générale, le Conseil d'Etat propose de faire précéder tous les substantifs placés en première position de l'article correspondant, ce qui permettra une meilleure lecture de certaines rubriques. A titre d'exemple, le Conseil d'Etat signale le point 3) „conduite d'un véhicule – sans permis de conduire valable, ... – fait, comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule, de laisser ou de faire conduire ...“. Il serait préférable de dire „la conduite d'un véhicule ...“ et „- le fait, comme propriétaire ou détenteur, de laisser ou de faire conduire ...“.

L'énumération des différentes infractions entrant en ligne de compte pour un retrait de points devrait correspondre autant que possible au libellé de ces infractions, sous peine de faire surgir des discussions au sujet du sens et de la portée de certaines infractions énumérées. C'est ainsi que le point 9) fait état du „refus de se prêter comme conducteur d'un véhicule ou d'un animal au dépistage de l'alcoolémie“. Il se recommanderait de mentionner pour le moins entre parenthèses l'examen sommaire de l'haleine, l'examen de l'air expiré, la prise de sang, l'examen médical.

La même observation vaut également pour les points 8) et 10): en visant la conduite, „en état d'ivresse“, d'un véhicule ou d'un animal, les auteurs du projet de loi n'entendent-ils viser que les conducteurs dont le taux d'alcoolémie est d'au moins 1,2 g par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg par litre d'air expiré, ou est-ce que sont visés également les conducteurs dont les taux sont inférieurs à ces seuils ou pour lesquels il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, mais qui présentent des signes manifestes d'ivresse (point 8), premier tiret)? A l'inverse, le point 10), en ne mentionnant que les conducteurs présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, exclut-il les conducteurs dont le taux d'alcoolémie a été déterminé soit par l'examen de l'air expiré, soit par la prise de sang?

Le Conseil d'Etat donne encore à considérer s'il faut vraiment maintenir au tableau des infractions celles qui sont le fait de conducteurs d'animaux, de même que celles qui sont le fait de conducteurs de véhicules non automoteurs (en particulier celles qui sont le fait de conducteurs de cycles). Le Conseil d'Etat réitère ses observations ci-dessus, comme quoi de toute façon une réduction de points ne se conçoit que dans l'hypothèse où ces conducteurs sont par ailleurs titulaires d'un permis de conduire.

Que signifient au point 13) les termes „signal lumineux rouge ou assimilé“? *A priori* il y a lieu d'admettre que sont visés aussi les signaux colorés qui se présentent sous forme de flèches, ainsi que les feux rouges aux passages à niveau. Mais y a-t-il lieu d'y inclure également les signaux lumineux à l'attention de certaines catégories d'usagers, tels les autobus?

Le point 18) est également caractérisé par un flou certain: quelle est la portée des termes „qui règlent la circulation“? Est-ce seulement l'hypothèse de l'article 115, dernier alinéa, du Code de la Route qui est visée (les injonctions prévalant sur les règles de circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux ou non, et des signaux routiers)? Ou est-ce que d'une manière générale les fonctions de contrôle de la police et de la douane sont visées?

S'agissant du point 7), le Conseil d'Etat proposera un nouveau libellé dans le cadre de l'examen des articles V et VII du projet sous avis.

S'agissant du point 3), premier tiret du paragraphe 2 sous examen, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations à l'endroit de l'alinéa final du paragraphe 1er du nouvel article 2bis. Une personne qui n'est pas titulaire du tout d'un permis de conduire ne saurait se voir sanctionner virtuellement par un retrait du capital points. Le Conseil estime encore que ne devraient pas être visées les hypothèses où le conducteur, suite à une négligence de sa part, ne remplit pas les conditions auxquelles la validité de son permis est subordonnée: il s'agit en particulier du non-respect de la mention „seulement valable avec verres correcteurs“. Il peut raisonnablement être soutenu que dans la presque totalité de ces hypothèses, un retrait de 4 points constitue une sanction tout à fait démesurée. Il n'y aurait donc lieu de maintenir le premier tiret que dans l'hypothèse où les auteurs du projet de loi entendent sanctionner ceux qui conduisent un véhicule automoteur d'une catégorie pour laquelle ils ne disposent pas d'un permis de conduire valable. Le tiret en question serait alors à libeller comme suit:

„conduite d'un véhicule (automoteur)

– sans permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause.“

Sans préjudice des observations formulées dans la partie générale du présent avis, quant à l'étendue du champ d'application du mécanisme du permis à points pour ce qui est des infractions prises en

considération, le Conseil d'Etat estime qu'il y a plusieurs infractions figurant dans l'énumération du paragraphe 2 qui prêtent plus particulièrement à discussion quant à leur inclusion dans le catalogue des infractions donnant lieu à retrait de points: il s'agit du défaut de suivre les injonctions des membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises, du non-port de la ceinture de sécurité, du non-port du casque par le conducteur d'un motocycle ou d'un cyclomoteur, et de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque sans immatriculation régulière.

Pour l'inobservation des injonctions de la Police et de l'Administration des douanes et accises (et à supposer que soit visé d'une manière générale le contrôle de la circulation), la sécurité routière n'est dans bien des cas pas mise en cause par le fait de ne pas suivre ces injonctions, mais par le fait que le conducteur a commis une autre infraction à la constatation de laquelle il tente de se soustraire. Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de cette infraction dans l'énumération.

S'agissant du non-port, par le conducteur d'un véhicule, de la ceinture de sécurité, le Conseil d'Etat donne à considérer que l'inobservation de cette prescription a avant tout trait à la sécurité personnelle du conducteur. Faut-il sanctionner le conducteur en faute par un retrait de points? Il est vrai qu'on pourrait argumenter que celui, qui ne se soucie pas de sa sécurité personnelle, ne se soucie guère davantage de la sécurité des autres usagers de la voie publique. Il reste qu'une sanction pénale, même en tenant compte de sa fonction dissuasive, ne peut pas prétendre à une prévention tous azimuts. Le Conseil d'Etat donne dès lors à considérer s'il ne conviendrait pas de renforcer la répression pénale proprement dite, s'agissant du non-port de la ceinture de sécurité, et de ne pas s'engager dans la voie de sanctions „administratives“ supplémentaires. L'avertissement taxé pourrait être porté à 6.000 francs en cas de contravention aux prescriptions afférentes.

Les considérations qui précèdent valent également pour le non-port par le conducteur d'un motocycle ou d'un cyclomoteur du casque.

Un retrait de points ne serait dès lors à envisager qu'en cas de transport d'un enfant de moins de 12 ans sans les dispositifs de sécurité afférents.

Pour ce qui est du défaut d'immatriculation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, le Conseil d'Etat ne perçoit pas la nécessité de sanctionner de tels faits par un retrait de points. Le Conseil d'Etat signale par ailleurs de nouveau l'imprécision de la terminologie employée: pour le moins faudrait-il écrire „qui n'a pas été régulièrement présenté à l'immatriculation“.

b) Le paragraphe 2 sous avis détaille ensuite le mécanisme du retrait de points.

Il précise tout d'abord que la réduction de points intervient de plein droit après une condamnation judiciaire devenue irrévocable (c'est-à-dire à partir du moment où la décision judiciaire n'est plus susceptible d'être attaquée par une voie de recours ordinaire ou extraordinaire) ou après l'écoulement d'un délai de 45 jours depuis le paiement de l'avertissement taxé. Le Conseil d'Etat note que l'avant-dernier alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955, qui traite du délai dans lequel l'avertissement taxé doit être payé, est adapté en conséquence. Le Conseil d'Etat relève toutefois que les auteurs du projet de loi ne proposent pas de modifier l'alinéa final de l'article 15 aux termes duquel „le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice“. Cet alinéa final a été ajouté à l'article 15 de la loi modifiée de 1955 par la loi du 26 août 1993 (*doc. parl. 3486*) qui s'est à cet égard inspirée de la proposition de loi concernant les avertissements taxés (*doc. parl. 2905*). Le but poursuivi par le législateur était d'éviter que le paiement de l'avertissement taxé ne puisse être interprété comme aveu de la part du contrevenant si ultérieurement le ministère public décidait de ne pas accepter la transaction et de porter l'affaire devant les tribunaux. Or la possibilité jadis réservée au ministère public de ne pas accepter la transaction et d'exercer des poursuites (quel que soit le délai dans lequel est intervenu le paiement) n'a pas été maintenue. Afin d'éviter toutes discussions au sujet de la portée de cet alinéa final, le Conseil d'Etat proposera à l'endroit de l'article XI d'intégrer cet alinéa dans le nouvel alinéa 7, qui serait à compléter *in fine* par la phrase suivante:

„... Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort de l'action en justice.“

Le projet de loi prévoit des dispositions concernant le retrait de points à opérer en cas de concours idéal d'infractions ou en cas de concours réel d'infractions. Les juridictions judiciaires appliqueront bien évidemment les règles du concours, les juridictions de première instance sous le contrôle, le cas échéant, des juridictions d'appel. La loi de 1955 prévoit aussi les règles de concours à appliquer par la Police en décernant des avertissements taxés. Un contrôle par une juridiction quant à l'application correcte des règles du concours n'est plus possible une fois que l'avertissement taxé aura été payé. Il est incontestable

que dans la très grande majorité des cas ces règles sont correctement appliquées. Même s'il devait y avoir des erreurs dans l'application de ces règles, les conséquences n'en sont que pécuniaires, sans que le Conseil d'Etat veuille en minimiser l'impact. Mais du moment que le projet de loi sous avis dispose que „la réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe“, les conséquences ne seront plus seulement pécuniaires. Des contestations quant à l'application des règles de concours ne sont donc pas exclues. Ces contestations relèvent-elles du contentieux administratif?

Le projet ne contient pas de dispositions au sujet de la „confusion des peines“. Les règles prévues en matière de concours réel ne semblent donc être que des règles „verticales“, limitées aux faits faisant l'objet d'une même décision judiciaire ou d'un même avertissement taxé, mais ne semblent pas avoir de portée „horizontale“ étendant leur empire à une pluralité de faits, espacés dans le temps, faisant l'objet de décisions judiciaires distinctes ou de plusieurs avertissements taxés.

L'alinéa final est, pour les raisons développées dans la partie générale du présent avis, d'une importance particulière, puisqu'il a trait à l'*information* du conducteur. Il est un fait que cette information n'est pas préalable. D'après le projet de règlement grand-ducal modifiant 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, auquel renvoie le dernier alinéa du paragraphe 2 sous avis s'agissant des modalités de l'information, „le ministre des Transports procède à l'imputation des points retirés et en informe l'intéressé endéans les huit jours ouvrables ... Cette information est faite sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception dans le cas d'une déduction de points ... L'information ... mentionne le libellé de l'infraction et le nombre de points déduits ainsi que les date et lieu des faits. Elle indique en outre si la déduction des points intervient sur base d'une décision judiciaire ou sur base d'un avertissement taxé. Dans le premier cas l'instance judiciaire, la date de la décision ainsi que la date où cette décision est devenue irrévocable sont mentionnées. Dans le second cas, la date du paiement de la taxe est mentionnée“. Force est de constater que sous le couvert d'une „information“, il est en réalité question tantôt de la notification de la décision administrative, tantôt de la motivation de cette même décision.

Si l'on peut encore concevoir que l'absence d'information préalable ne porte pas à conséquence dans les cas où procès-verbal est dressé, puisque le contrevenant sera alors cité à l'audience (sous réserve du principe de l'opportunité des poursuites) et bénéficiera à cet égard des garanties de l'article 6 § 1er de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, l'absence d'information préalable risque de poser problème s'agissant des avertissements taxés.

La législation française impose une information du conducteur en infraction sur le retrait de points qu'il encourt. Cette information est consignée dans un document à remettre au conducteur par les forces de l'ordre.

En l'état actuel de la législation luxembourgeoise, l'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement la taxe due ou s'en acquitte dans le délai lui imparti. En partant de l'idée que l'information préalable du contrevenant est inhérente au mécanisme de l'avertissement taxé, cette information devrait à l'avenir porter non seulement sur le montant de la taxe à acquitter, mais aussi sur une éventuelle réduction de points. Les directives nécessaires devront être données aux membres des forces de l'ordre. Le Conseil d'Etat proposera à l'endroit du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés de prévoir des modifications concernant la formule spéciale moyennant laquelle l'avertissement taxé est perçu. La formule spéciale devrait comporter une rubrique qui pourrait être intitulée „*Permis à points – Perte points: ___*“, et qui serait à compléter, par l'indication du nombre de points dont la perte est encourue, par les agents des forces de l'ordre décernant l'avertissement taxé. Cette indication documenterait en conséquence l'information du contrevenant et son acceptation des conséquences découlant du paiement de la taxe au niveau du capital points dont son permis de conduire est affecté.

Cette information devrait être donnée au contrevenant dans tous les cas, c'est-à-dire aussi dans les cas où le contrevenant ne s'acquitte pas sur les lieux mêmes de l'infraction du montant de la taxe.

Le règlement grand-ducal du 26 août 1993 serait en conséquence à modifier à l'effet de préciser que le „reçu“, qui devrait à l'avenir comporter l'apposition des termes „Information/Reçu“, est dans tous les cas à remettre par le verbalisant au contrevenant. S'il n'y a pas de paiement immédiat du montant de la taxe, il y aurait lieu de biffer „Reçu“.

Il y aurait encore lieu de prévoir qu'à l'information écrite prévue par le paragraphe sous rubrique devrait être jointe une photocopie certifiée conforme de la copie de la formule spéciale envoyée au

ministre des Transports. Il y aurait donc lieu de prévoir en matière d'avertissements taxés, comme en matière de consignations, une formule spéciale comportant *deux* copies.

Le Conseil d'Etat est parfaitement conscient de ce que ces propositions pourraient être perçues comme renforçant encore la lourdeur administrative du mécanisme, et que leur mise en œuvre risque de se révéler, du moins au début, malaisée. Le Conseil est toutefois à s'interroger s'il sera plus facile de prévoir, à côté de la formule spéciale utilisée pour les avertissements taxés, une deuxième formule spécifique pour l'information du contrevenant.

Il y a lieu de conclure les observations à l'endroit du paragraphe 2 de l'article II, par la constatation que le rapport d'activité de 1999 du ministère de l'Intérieur renseigne plus de 14.000 avertissements taxés décernés par la police à raison d'infractions qui à première vue pourraient donner lieu à réduction de points. S'y ajoutent les 4.578 avertissements taxés pour infractions graves décernés par la Gendarmerie, et dont on peut raisonnablement admettre que la majorité serait également de nature à entraîner une réduction de points. Il s'agit à l'évidence d'un nombre élevé d'infractions dont il n'est guère concevable qu'elles puissent toutes donner lieu à un contentieux judiciaire. Si le fait de rattacher dorénavant au paiement de la taxe une réduction du capital points du contrevenant devait inciter un grand nombre de contrevenants à ne plus consentir à payer la taxe, il en résulterait un risque de paralysie des forces de l'ordre (devant alors dresser procès-verbal) et de l'appareil judiciaire et en tout cas un risque de voir nombre de comportements délictueux rester sans sanction (par le biais d'un nombre plus élevé de classements sans suites). Dans une telle éventualité, et en cas d'impossibilité avérée des forces de l'ordre et des autorités judiciaires de pouvoir contrecarrer les vellétés de contrevenants de faire „sauter“ le procès-verbal, les fondements mêmes du permis à points seraient remis en cause.

Paragraphe 3

Le paragraphe sous rubrique prévoit que la durée de la suspension du droit de conduire est de 12 mois. En cas de „récidive“ dans le délai de trois ans, à partir du jour où une première suspension a pris fin, le délai de la suspension sera de 24 mois.

La restitution du permis est subordonnée à la participation à une formation complémentaire, voire à la réussite à un examen de contrôle, pour les cas de „récidive“.

Ces dispositions, combinées avec les dispositions du projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, soulèvent des problèmes majeurs:

- ne peuvent manifestement être visés que les cas où la suspension du droit de conduire s'accompagne d'un retrait matériel du permis de conduire. Or un tel retrait matériel systématique s'avère dans bien des cas impossible. En définitive, seuls les résidents pourront se voir retirer matériellement le permis. Pour tous les titulaires de permis non résidents, les autorités luxembourgeoises pourront certes décréter la suspension du droit de conduire sur le territoire luxembourgeois, mais cette suspension ne sera pas matérialisée par le retrait du permis.
- le projet de loi prévoit que la restitution du permis est subordonnée à la participation à une formation complémentaire. Le projet de règlement grand-ducal prévoit que la participation à cette formation est constatée par un certificat, dont la délivrance peut toutefois être refusée. En cas de refus de délivrance du certificat, l'intéressé est obligé de se soumettre à nouveau à la même formation, avec dédoublement du nombre des heures prévues pour l'enseignement individualisé spécial de l'instruction théorique. Un nouveau refus de délivrance du certificat n'est pas prévu.
- le projet de loi prévoit qu'en cas de „récidive“, la restitution du permis est subordonnée, non seulement à la participation à la formation complémentaire (dans les conditions ci-avant détaillées), mais encore à la réussite à un examen de contrôle.

Le Conseil d'Etat rappelle que la suspension du droit de conduire participe de la nature d'une peine: il ne saurait dès lors être question d'en prolonger les effets au-delà des limites tracées par le législateur. A l'expiration des délais de respectivement 12 et 24 mois, le titulaire du permis de conduire doit recouvrer son droit de conduire. Toute autre solution serait inadmissible, comme procédant d'une confusion des genres et conduisant à des sanctions à géométrie variable. Aussi le texte sous rubrique doit-il, sous peine d'opposition formelle du Conseil d'Etat, être modifié.

Aux alinéas 3 et 4 actuels, il y aurait lieu d'ajouter à chaque fois après les termes „la restitution du permis“, „ , dans les cas où la suspension du droit de conduire s'accompagne d'un retrait matériel du permis de conduire“. A l'alinéa 4 actuel, il y aurait de plus lieu de prévoir la participation à un examen

de contrôle, mais sans faire dépendre la restitution du permis à la réussite à cet examen de contrôle. Le terme „réussir“ est en conséquence à supprimer.

Il y aurait encore lieu d'ajouter au paragraphe 2 un nouvel alinéa 5 (les alinéas 5 à 7 actuels étant recalés d'une unité) à l'effet de dire:

„La restitution du permis, à l'échéance des durées de suspension prévues aux alinéas 3 et 4, s'effectue sans préjudice du droit du ministre des Transports de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 de la présente loi.“

Lors de la restitution, le permis de conduire serait affecté seulement de 6 points. La raison à cette limitation est, d'après les auteurs du projet, tout d'abord pédagogique. Un souci d'équité vient s'y ajouter. Le Conseil d'Etat ne partage pas les vues des auteurs du projet de loi sous ce rapport. Du moment que la suspension du droit de conduire est à considérer comme une peine, il n'y a pas lieu d'en prolonger les effets au-delà des limites fixées par la loi. Il n'y a donc pas lieu de maintenir le conducteur dans un premier temps „dans une situation précaire“, comme l'expriment les auteurs du projet de loi. Si des mesures „pédagogiques“ semblent de mise au ministre, et cette appréciation serait à faire de cas en cas, mais non pas „*in globo*“, il lui est loisible de prendre l'une des mesures administratives prévues à l'article 2 de la loi modifiée de 1955. Le Conseil d'Etat a par ailleurs du mal à comprendre l'argument d'équité développé à l'appui de la solution retenue: on ne peut pas comparer ce qui n'est pas comparable. Celui qui se voit restituer son permis a subi sa peine. On ne peut pas raisonner à son égard en termes de reconstitution du capital points. Le Conseil d'Etat se prononce dès lors pour la suppression de l'alinéa 5, et ce sous peine d'opposition formelle, sinon pour sa modification à l'effet de dire que

„Lors de la restitution, le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 (15 selon le Conseil d'Etat) points.“

Paragraphe 4

A l'alinéa premier du paragraphe 4, il est prévu que le délai de trois ans est suspendu pendant la durée d'une interdiction de conduire judiciaire, d'un retrait administratif du permis ou d'une suspension du droit de conduire. Le commentaire de la disposition sous rubrique ne fait pas état de la suspension du droit de conduire. Le Conseil d'Etat est d'ailleurs à se demander s'il n'y a pas lieu de supprimer le bout de phrase „ou d'une suspension du droit de conduire“, dès lors que l'alinéa 2 du paragraphe 4 prend soin de préciser qu'une reconstitution partielle du capital points n'est de toute façon plus possible en cas de suspension du droit de conduire et qu'une reconstitution ultérieure ne peut pas être envisagée avant l'écoulement d'un délai de 12 mois suivant le terme d'une suspension du droit de conduire.

Le délai de carence de 12 mois prévu par le texte sous avis est à rapprocher de la disposition du paragraphe 3 limitant, en cas de restitution du permis après une suspension du droit de conduire, le nouveau capital à 6 points. Dans la mesure où le Conseil d'Etat demande de faire abstraction de cette limitation du nouveau capital points, il y aurait lieu d'adapter le délai de carence, qui pourrait être porté à 24 mois.

Le Conseil d'Etat est à s'interroger sur la distinction opérée par le texte entre les interdictions de conduire judiciaires et les retraits administratifs du permis. Tandis que les interdictions judiciaires ne sont appréhendées que pour autant qu'elles ne comportent aucune modulation, aucune distinction n'est opérée s'agissant des retraits administratifs du permis. Le Conseil d'Etat part de la prémisse que ne sont visées que les décisions administratives portant retrait du permis de conduire, mais non pas les décisions administratives restreignant l'emploi ou la validité du permis de conduire. Le cas échéant les auteurs du projet de loi apporteront à cet égard les éclaircissements nécessaires.

Du point de vue terminologie, le Conseil d'Etat recommande de remplacer à chaque fois le terme „restitution“ par celui de „reconstitution“, afin de ne pas mélanger restitution du permis et restitution de points.

Paragraphe 5

Le Conseil d'Etat propose d'écrire au deuxième alinéa:

„Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.“

Il y a lieu de faire la même observation que ci-dessus à propos du paragraphe 4, s'agissant de la signification des termes „retrait administratif du permis de conduire“.

Paragraphe 6

Sans observation.

Article III

Sans observation.

Article IV

Cette adaptation de la terminologie, suite à l'entrée en vigueur de la loi sur la Police et l'Inspection générale de la Police, ne donne pas lieu à observations.

Article V

Le Conseil d'Etat se prononce pour la suppression, à l'alinéa 2 du nouvel article 7, des termes „appelées contraventions graves“. Il n'y a pas lieu d'opérer à l'intérieur d'une des catégories d'infractions (contraventions, délits, crimes) des distinguos qui n'emportent aucune conséquence juridique.

Au premier tiret de l'énumération des contraventions „graves“, il y a lieu de ne reprendre que la contravention „vitesse dangereuse selon les circonstances“. Pour les dépassements de la limitation de vitesse, le Conseil d'Etat proposera un article à part.

Le septième tiret de l'énumération fait état des prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes *et les routes pour véhicules automoteur*“. Cet ajout vise les prescriptions spéciales de l'article 156ter de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

A l'avant-dernier tiret, le Conseil d'Etat propose d'écrire:

- „mise en circulation, ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation ...“

Article VI

Sans observation.

Article VII

Le texte actuel de l'article 11 de la loi modifiée de 1955 fait l'objet d'adaptations qui ne suscitent pas d'observations.

Article VIII

Au regard des développements de la partie générale du présent avis, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction du délit de grande vitesse.

Le texte tel que proposé n'est d'ailleurs pas sans soulever certaines interrogations, notamment pour ce qui est de l'incrimination du comportement des occupants d'un véhicule, qui inviteraient le conducteur à dépasser les limitations de vitesse prescrites, le lui conseilleraient ou l'y aideraient. Il n'y a pas, en principe, de corréité ou de complicité d'une contravention. Si le législateur peut ériger le comportement des occupants du véhicule, autres que le conducteur, en infraction spéciale, encore faudrait-il préciser quels comportements seront à considérer comme pénalement répréhensibles. Les termes „inviter“ et „conseiller“ ne permettent pas de cerner avec la précision requise la faute imputable aux occupants: cette „invitation“ ou ce „conseil“ doivent-ils être déterminants du comportement du conducteur? Quel degré de précision cette „invitation“ et ce „conseil“ doivent-ils revêtir (le fait d'inviter le conducteur, qui roule à 100 km/h sur une autoroute, à rouler plus vite, constitue-t-il l'occupant en faute, si le conducteur imprime à la suite de cette invitation à son véhicule une vitesse de 150 km/h; l'occupant ne pourrait-il pas soutenir qu'il n'avait voulu inviter le conducteur qu'à rouler à la vitesse maximale autorisée?)? Le Conseil d'Etat devrait en tout état de cause s'opposer formellement à la disposition en question.

Il est encore proposé de dire que les dépassements de la limitation réglementaire de la vitesse sont établis par tous les moyens de preuve en matière pénale. Il n'est pas nécessaire de rappeler spécialement

à propos des excès de vitesse le principe qu'en matière pénale la preuve n'est assujettie à aucune forme spéciale et systématique. S'il est dans les intentions des auteurs du projet de loi de donner une base légale au dépistage d'excès de vitesse au moyen de cinémomètres, alors il faudrait mentionner spécialement ces appareils comme pouvant être utilisés pour détecter les excès de vitesse. Le Conseil d'Etat part par ailleurs de l'idée qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs du projet de loi de déroger en la matière aux règles de droit commun régissant la force probante des modes de preuve admissibles en matière pénale: la constatation de l'excès de vitesse au moyen d'appareils cinémomètres n'aura donc force probante que jusqu'à preuve du contraire. D'où d'ailleurs l'importance de prévoir les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils.

Le Conseil d'Etat, tout en recommandant de ne pas s'engager dans la voie préconisée par les auteurs du projet de loi, propose de compléter, par l'article VIII sous avis, la loi modifiée de 1955 par un article *7bis* nouveau:

„Article VIII

La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un nouvel article *7bis*, libellé comme suit:

„**Art. 7bis.**– Le dépassement des limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1er, 3 et 5 de la présente loi, est puni d'une amende de 1.000 à 20.000 francs, cette amende ayant le caractère d'une peine de police.

Toutefois, l'amende encourue sera de 10.000 à 50.000 francs, cette amende ayant le caractère d'une peine de police, pour tout dépassement supérieur à une valeur de référence qui s'établit comme suit:

- le maximum réglementaire de la vitesse autorisée est majoré de 20 km/h;
- la somme ainsi obtenue est multipliée par le facteur 1,2.

En cas de récidive, le maximum de l'amende est prononcé.

Dans les infractions visées à l'alinéa 2, le juge saisi pourra prononcer une interdiction de conduire de 3 mois à 3 ans. Les dispositions de l'article 13, paragraphes 3 à 6 de la présente loi sont également applicables auxdites infractions.

Le dépassement des limitations de vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.“ “

Le Conseil d'Etat proposera par ailleurs de fixer l'avertissement taxé uniformément à 6.000 francs pour tous les dépassements des limitations de vitesse n'excédant pas le seuil de référence prévu à l'alinéa 2 du nouvel article *7bis*.

De par l'adjonction d'un nouvel article *7bis*, il faudrait par ailleurs modifier l'article 8 actuel de la loi modifiée de 1955 à l'effet d'y inclure les infractions punies par l'article *7bis*.

Ledit article 8 serait en conséquence à modifier comme suit:

„Les articles 58, 565 et 566 du code pénal sont applicables aux infractions punies par les articles 7 et *7bis* de la présente loi.“

Si la Chambre des députés décidait de s'engager dans la voie préconisée, le Conseil d'Etat pourrait marquer d'ores et déjà son accord à une modification de l'emplacement du nouveau texte (et de la modification à opérer à l'article 8 de la loi de 1955) dans l'agencement du projet de loi sous rubrique, et à la nouvelle numérotation des articles qui en découlerait.

Le Conseil d'Etat, qui propose donc d'étendre le domaine d'application de l'interdiction de conduire provisoire aux excès de vitesse caractérisés, voudrait signaler que pour qu'une telle interdiction de conduire provisoire ait un sens, elle doit intervenir dans un délai rapproché de la commission des faits. Il appartiendra donc aux forces de l'ordre de veiller à ce que les procès-verbaux parviennent en temps utile au Parquet, et à ce dernier de veiller à ce que le juge d'instruction soit saisi sans retard.

Article IX

L'adaptation des taux de l'amende, opérée par le point 1, ne suscite pas d'observations.

Au point 2, le Conseil d'Etat propose la suppression de l'ajout „L'infraction en question est considérée comme contravention grave“, comme étant inutile. Il est renvoyé aux observations à l'endroit de l'article V.

Article X

Les auteurs du projet de loi entendent préciser que les interdictions de conduire judiciaires et les décisions administratives en matière de permis de conduire produisent leurs effets aussi à l'étranger, du moment qu'est en cause un titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou un titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace économique européen, si ce titulaire a sa résidence normale au Luxembourg.

Aux termes de l'article 5, alinéa 2 du code d'instruction criminelle, tout Luxembourgeois qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'un fait qualifié de délit par la loi luxembourgeoise peut être poursuivi et jugé dans le Grand-Duché si le fait est puni par la législation du pays où il a été commis. En interprétant le texte sous avis comme incriminant la conduite d'un véhicule automoteur, à l'étranger, malgré une interdiction de conduire prononcée par une juridiction luxembourgeoise ou malgré retrait, suspension ou annulation du permis par l'autorité administrative luxembourgeoise, il n'en reste pas moins qu'il appartient à l'Etat étranger sur le territoire duquel les faits se sont produits de se prononcer sur le caractère délictueux ou non de ces faits. Par ailleurs, les juridictions luxembourgeoises ne seront, en l'état actuel du droit positif, pas compétentes pour juger des faits commis à l'étranger par un étranger, eût-il sa résidence normale au Luxembourg. Le Conseil d'Etat est dans ces conditions à s'interroger sur l'utilité de vouloir régler l'application dans l'espace des mesures judiciaires et administratives luxembourgeoises, au regard du principe de territorialité des lois pénales et de police. En conséquence, et en l'absence de plus amples justifications quant à l'utilité de ce texte, il y a lieu de faire abstraction du point 1.

Le point 3 de l'article sous rubrique a trait à l'exécution des mesures judiciaires et administratives.

En somme, il est simplement proposé de remplacer les termes actuels de „de retrait ou de suspension du permis de conduire par décision administrative“ par ceux de „de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative“.

L'exécution des décisions administratives continuerait à être effectuée par le procureur général d'Etat.

C'est sur proposition du Conseil d'Etat que l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 avait confié l'exécution des décisions du ministre des Transports portant retrait du permis de conduire au procureur d'Etat (ancien article 91). Cette compétence a été maintenue depuis lors au bénéfice du ministère public, quitte à ce que le procureur général d'Etat ait été substitué au procureur d'Etat. Cette solution, qui à l'origine était certainement une solution pragmatique, semble jusqu'ici avoir donné satisfaction. Le Conseil d'Etat ignore si l'extension de cette solution aux décisions portant suspension du droit de conduire a fait l'objet d'une concertation avec l'autorité judiciaire concernée, concertation qui semble d'autant plus nécessaire au Conseil d'Etat que les tâches à confier au procureur général comporteraient également la notification des décisions de suspension du droit de conduire, avec tout ce que cela comporte comme travail administratif, vu notamment que la notification revêt une importance particulière pour la détermination de la prise d'effet des décisions de suspension (il est renvoyé à ce sujet au projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques).

Il est en tout cas permis de s'interroger sur l'opportunité de faire intervenir le procureur général d'Etat comme une sorte d'interface entre le ministre des Transports et les forces de l'ordre. La voie directe ne serait-elle pas plus appropriée pour assurer l'échange d'informations? Au lieu de voir gérer les suspensions du droit de conduire à trois échelons différents, la transmission pourrait s'effectuer directement du ministère des Transports aux forces de l'ordre.

Le Conseil d'Etat donne dès lors à considérer s'il ne vaudrait pas mieux modifier le point 12 de l'article 13 à l'effet de distinguer dorénavant entre l'exécution des interdictions de conduire judiciaire, qui continuerait à relever du procureur général d'Etat, et l'exécution des mesures administratives au titre de l'article 2 de la loi modifiée de 1955 et des décisions portant suspension du droit de conduire, qui elle relèverait de l'autorité administrative ayant pris la décision. Le point 12 de l'article 13 pourrait alors être libellé comme suit:

„12. En cas d'interdiction de conduire judiciaire, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.

En cas de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le ministre des Transports fait retirer, par les membres de la Police grand-ducale, le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne concernée par la mesure. Cette personne fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre. Lorsque la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre, à la demande du ministre des Transports.

Les refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait ... (suit le texte tel que proposé)."

Le Conseil d'Etat tient toutefois à relever, pour être complet, que tous les problèmes de coordination des mesures judiciaires et administratives ne s'en trouveraient pas pour autant résolus, dans la mesure où il est prévu que les suspensions du droit de conduire ne produiront pas leurs effets pendant le temps d'une interdiction de conduire judiciaire ferme ou d'un retrait administratif du permis de conduire.

Le point 4 de l'article sous avis ne donne pas lieu à observations.

Article XI

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler à l'endroit des modifications proposées. Il renvoie aux développements consacrés au paragraphe 2 de l'article II, et recommande de compléter le point 2 de l'article XI par l'ajout *in fine*:

„ ... Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.“

L'article XI serait ensuite à compléter d'un nouveau point 3 à libeller comme suit:

„3. L'alinéa final actuel de l'article 15 est supprimé.“

*

2) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

L'article I ne donne pas lieu à observations.

L'article II a trait aux formations à accomplir, d'une part, par les personnes qui font l'objet d'une réduction du nombre de points dont leur permis est affecté en vue de la reconstitution du capital points, d'autre part, par les personnes qui font l'objet d'une suspension du droit de conduire.

Le point 1 du nouvel article 85 à insérer au Code de la Route est à supprimer. La précision des finalités pédagogiques des formations est en effet superflète.

Compte tenu des observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du paragraphe 3 du nouvel article 2bis (article II du projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques), il y aurait lieu d'apporter des modifications au point 2 du nouvel article 85 à introduire au Code de la Route. Le Conseil d'Etat propose de prévoir une formation unique, qui serait sanctionnée dans tous les cas par la délivrance d'un certificat de participation, quitte à ce que ce certificat mentionne le désintérêt manifeste aux cours dispensés, le manque manifeste de prise de conscience des dangers de la circulation routière, le manque manifeste du sens des responsabilités requis, ou encore l'inhabileté évidente au cours des exercices pratiques.

Le Conseil d'Etat est à s'interroger sur le prix des formations: le prix de 400 euros correspond-il effectivement à la formation „de recyclage“ qui ne s'étend que sur un jour, tandis que la formation complémentaire requise pour la restitution du permis après une suspension du droit de conduire, formation qui s'étale sur 5 jours et comporte le double des unités d'instruction, ne serait tarifée qu'avec 190 euros?

Au regard des développements à l'endroit de l'article X du projet de loi précité, le Conseil d'Etat propose, s'agissant de l'article III du projet de règlement grand-ducal sous avis, de ne plus passer par l'intermédiaire du procureur général d'Etat pour la notification des retraits administratifs du permis de conduire et des décisions de suspension du droit de conduire.

Le même article III suscite des problèmes relatifs à la prise d'effet de la décision de retrait administratif ou de suspension du droit de conduire.

Le Conseil d'Etat ne saurait admettre une dérogation au principe que les mesures administratives défavorables ne sont opposables aux intéressés que lorsque s'ouvre le délai de recours contentieux, c'est-à-dire après notification de la décision.

Il y aurait dès lors lieu de prévoir:

- que les mesures visées (retrait administratif et suspension du droit de conduire) ne prennent effet qu'à partir de leur notification aux intéressés;
- que cette notification est faite, soit par voie postale, soit par les forces de l'ordre auquel cas elle peut être opérée soit à l'adresse du destinataire, soit en tout lieu où le destinataire a pu être trouvé au Luxembourg;
- que cette notification est faite par voie postale, si le destinataire n'a ni domicile, ni résidence, ni lieu de travail connus au Luxembourg;
- que dans tous les cas de notification par voie postale, celle-ci s'effectue par pli recommandé, avec avis de réception, et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire. Le paragraphe 3 de l'article 90 du Code de la Route prévoit certes que la décision du ministre portant restriction de la validité du droit de conduire devient effective, en cas d'omission du destinataire de retirer la lettre recommandée dans le délai lui imparti par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, 15 jours après la date d'échéance de ce délai. Le Conseil d'Etat est cependant plus que réticent à voir généraliser pareille disposition s'agissant des retraits administratifs et des suspensions du droit de conduire;
- que dans tous les autres cas, l'intéressé faisant l'objet d'une des mesures visées sera signalé aux fins de notification de la décision, dont les effets seront ainsi tenus en suspens.

Faire produire à ces décisions des effets, sans que l'intéressé n'ait été effectivement touché, pourrait avoir des conséquences notamment au niveau de la couverture d'assurance en cas d'accident. Le Conseil d'Etat part de la prémisse qu'il n'a pas été dans les intentions des auteurs du présent projet de faire supporter à un titulaire de permis de telles conséquences. Il semble que la jurisprudence en France, aussi bien administrative que judiciaire, s'oriente dans le sens que l'opposabilité est liée à la notification effective (*Gazette du Palais*, 14.-15. 4. 1999, doctrine, page 6).

Les dispositions de l'article III seraient en conséquence à reprendre sur le métier.

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat à l'endroit du projet de loi susmentionné, en relation avec la restitution du permis à l'échéance de la suspension du droit de conduire, l'article IV du projet de règlement grand-ducal ne saurait étendre tel quel aux „récidivistes“, visés au paragraphe 3 du nouvel article 2bis à introduire dans la loi modifiée de 1955, les dispositions de l'article 91 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

Cet article est donc également à revoir.

L'article V ne donne pas lieu à observations.

*

3) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

modifiant 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

Article I

La modification de l'intitulé du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 ne donne pas lieu à observations.

Article II

Pour ce qui est de l'ajout au prédit règlement grand-ducal d'un chapitre IV nouveau traitant des mesures d'exécution en matière de permis à points, le Conseil d'Etat peut y marquer son accord sous réserve des observations suivantes:

- pour ce qui est du premier alinéa de l'article 13, le Conseil d'Etat propose de prévoir une information mensuelle du ministre des Transports, qui se verra à ces fins transmettre un des relevés à établir sur

base de l'article 5 du règlement grand-ducal du 26 août 1993. Multiplier les communications en cette matière conduit à un travail administratif disproportionné.

- pour ce qui est de l'alinéa final du nouvel article 13, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations à l'endroit du point 3, premier tiret, du paragraphe 2 du nouvel article *2bis* à ajouter à la loi de 1955. Il y aurait lieu, le cas échéant, de libeller l'alinéa en question comme suit:

„Lorsque le contrevenant n'est pas en possession d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule qu'il a conduit, ou lorsqu'il ne satisfait pas aux réquisitions des agents chargés du contrôle d'exhiber son permis de conduire, la communication comporte, outre l'adresse exacte de l'intéressé ainsi que les indications mentionnées à l'alinéa 2, la mention des catégories de véhicules pour lesquelles le contrevenant dispose d'un permis de conduire valable ou la mention de la cause de l'omission de présenter le permis de conduire.“

- au paragraphe 1er, alinéa 2 de l'article 15, il y a lieu d'écrire que „(Dans le cas d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg,) cette information est valablement faite...“ au lieu de „... est réputée valablement faite ...“.
- au paragraphe 2, dernier alinéa de l'article 15, le Conseil d'Etat propose de ne pas prévoir l'énonciation sommaire des principes légaux sur les permis à points. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à son avis sur le projet de loi sous rubrique pour ce qui est de l'information du conducteur, en tant qu'élément du mécanisme du retrait de points.
- la même observation que ci-dessus vaut pour les paragraphes 3 et 4 de l'article 15. Le ministre n'a dans ces hypothèses qu'à appliquer la loi, sans devoir encore expliciter ne fût-ce que sommairement les textes légaux qu'il applique ou les autres principes légaux sur les permis à points.

Article III

Sans observation.

Article IV

Le catalogue des avertissements taxés précise les infractions qui peuvent donner lieu, outre à l'avertissement taxé, à une réduction de points.

Le Conseil d'Etat rend attentif au fait que la légalité de ce catalogue complété par l'ajout de la réduction de points est fonction de la précision avec laquelle les infractions donnant lieu à retrait de points sont énumérées au paragraphe 2 du nouvel article *2bis* à ajouter à la loi de 1955. A ce titre, des incertitudes demeurent au sujet des rubriques 109-04, 109-05, 109-06, 115-116-02, par exemple. La rubrique 72-05 n'a aux yeux du Conseil d'Etat aucune base légale.

Si par ailleurs les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans ses propositions, concernant l'alternative par lui proposée au délit de grande vitesse, d'une part, concernant l'élimination par lui proposée de certaines autres infractions, d'autre part, il y aurait lieu de revoir le catalogue des avertissements taxés en ce sens.

Il y aurait par ailleurs lieu d'apporter un certain nombre d'autres modifications au règlement grand-ducal de 1993, tel que modifié, pour tenir compte des observations formulées par le Conseil d'Etat en relation avec l'information à donner au contrevenant par les forces de l'ordre lorsque le contrevenant se voit décerner un avertissement taxé dont le paiement aura pour effet d'entraîner une réduction de points.

Il y aurait ainsi lieu de modifier les articles 3 et 5 du règlement grand-ducal du 26 août 1993 et d'ajouter audit règlement grand-ducal un nouvel article *4bis*:

„L'alinéa 1 de l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 est remplacé par le texte suivant:

„Sans préjudice des dispositions spéciales des articles 4 et *4bis* applicables en cas de règlement par versement ou virement postal, l'avertissement taxé est donné d'après les formules spéciales publiées en annexe du présent règlement, composées respectivement d'un reçu, d'une copie et d'une souche, d'une information/reçu, de deux copies et d'une souche.“

„Il est ajouté au règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 un article *4bis* de la teneur suivante:

„**Art. 4bis.**– 1. Lorsque le paiement de l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction du capital points dont le permis de conduire du contrevenant est affecté, le

contrevenant se voit remettre immédiatement l'information/reçu contre paiement de la somme due en vertu du catalogue des avertissements taxés repris en annexe.

Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant se verra remettre immédiatement l'information/reçu, après radiation du terme „reçu“.

Lorsque la taxe est réglée par versement ou par virement à un des comptes chèques postaux prévus à l'article 2, le récépissé en cas de versement et la copie en cas de virement servent de reçu au contrevenant.

2. Une copie est remise au directeur général de la Police ou au directeur de l'Administration des douanes et accises, l'autre copie est transmise au ministre des Transports.

3. L'information au procureur d'Etat des avertissements taxés donnés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la Police et par le directeur de l'Administration des douanes et accises de relevés mensuels.

4. La souche reste dans le carnet de formules.

Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches et les quittances de dépôt y relatives, par les membres de la Police au directeur général de la Police et par les membres de l'Administration des douanes et accises au directeur de cette administration.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à l'établissement d'un avertissement taxé, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

En cas de versement ou de virement de la taxe à l'un des comptes-chèques postaux prévus à l'article 2, le titre de virement ou de versement fait fonction de souche.“ “

„L'alinéa 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 est remplacé par le texte suivant:

„Le directeur général de la Police et le directeur de l'Administration des douanes et accises établissent au début de chaque mois, en quadruple exemplaire, un bordereau récapitulatif portant sur les perceptions du mois précédent; ce bordereau récapitulatif indique les nom et prénoms du contrevenant, le cas échéant l'indication de ses date et lieu de naissance, du numéro de son permis de conduire et de son adresse exacte, la date et l'heure de l'infraction, le montant de la taxe perçue et la date du paiement, la réduction encourue selon les cas du capital points dont le permis de conduire du contrevenant est affecté, ainsi que, le cas échéant, le numéro d'immatriculation ayant servi à commettre l'infraction. Un exemplaire de ce bordereau est transmis à l'Administration de l'enregistrement et des domaines, un autre exemplaire sert de relevé d'information au procureur d'Etat dans les conditions du paragraphe 3 des articles 4 et 4bis, un troisième sert de relevé à l'attention du ministre des Transports.“ “

„Il est intercalé entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3 actuels de l'article 5 du règlement grand-ducal du 26 août 1993 un nouvel alinéa de la teneur suivante:

„Le directeur général de la Police et le directeur de l'Administration des douanes et accises établissent au début de chaque troisième mois en triple exemplaire un relevé des avertissements taxés donnés, susceptibles d'entraîner une réduction du capital points dont le permis de conduire des contrevenants est affecté, pour lesquels le paiement de la taxe n'a pas eu lieu. Tant le procureur d'Etat que le ministre des Transports reçoivent un exemplaire de ce relevé.“ “

Il y aurait encore lieu de compléter les annexes du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 par l'insertion de la formule spéciale à utiliser pour les avertissements taxés susceptibles de donner lieu à réduction de points.

A
Information / Reçu

INFORMATION / RECU* A biffer en cas de versement/virement postal
PERMIS A POINTS Perte points: _____

B
Copie 1

--

C
Copie 2

--

D
Souche

--

Le Conseil d'Etat n'entend pas entrer dans le détail de la formule spéciale qui sera à compléter par les auteurs du projet de règlement grand-ducal.

*

**4) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
concernant les modalités d'utilisation, d'homologation
et de contrôle des cinémomètres**

Le projet de règlement grand-ducal ne donne pas lieu à observation, si ce n'est qu'à l'article 7 il y aurait lieu d'écrire au dernier alinéa „ ... suivant un barème tarifaire approuvé par le ministre“ au lieu de „ ... suivant un barème tarifaire établi par le ministre“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 15 mai 2001.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

4712/05

N° 4712⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques

* * *

**AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA COMMISSION DE L'ECONOMIE,
DE L'ENERGIE, DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(10.12.2001)

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(14.12.2001)

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 19 (2) de la loi portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique adoptés par la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports dans sa réunion du 10 décembre 2001:

1. *Modification de l'article 1er – modification du 2e alinéa du paragraphe 4 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955*

Les montants minimal et maximal de l'amende prévue, seront exprimés en euros. Le texte proposé se lira comme suit:

„Le refus de remettre les documents aux agents chargés de l'exécution du retrait sera puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.“

2. *Modification de l'article II – suppression du 3e alinéa du paragraphe 1 de l'article 2bis nouveau*

Suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat quant à l'insertion des dispositions en question le 3e alinéa du paragraphe 1 du nouvel article 2bis est abandonné. Le paragraphe 1 se lira dès lors comme suit:

Paragraphe 1

Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points.

L'affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d'un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l'établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou, qui arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d'effets de ces dispositions.

~~Si avant l'affectation du nombre initial de points dans les conditions qui précèdent, le titulaire du permis de conduire a déjà fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable, d'un~~

avertissement taxé payé endéans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction qui en est à l'origine, ou d'une sanction étrangère administrative ou pénale qui comportent une réduction de points en vertu du présent article, le nombre initial de points est réduit en conséquence. Cette réduction intervient sans préjudice des dispositions du paragraphe 5.

3. Modification de l'article II – modification du relevé des infractions retenues pour donner lieu à un retrait de points prévu au paragraphe 2 du nouvel article 2bis

Tout en tenant compte des propositions afférentes du Conseil d'Etat les modifications proposées sont les suivantes:

- Le libellé des infractions figurant sur le relevé est complété selon le souhait du Conseil d'Etat par l'ajout de l'article correspondant.
- Le souci de limiter la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur d'un véhicule à l'hypothèse où il a activement incité le conducteur à commettre l'infraction ou fait preuve de négligence en ne l'en empêchant pas, conduit à l'introduction d'un nouveau libellé limitant cette responsabilité du propriétaire/détenteur aux cas où celui-ci a toléré l'infraction. En vue de transposer ce principe il y a lieu d'adapter en conséquence le relevé des infractions retenues pour le permis à points (cf. rubriques 3), 4), 6), 8), 9), 11) et 16) du relevé) ainsi que l'ensemble des dispositions afférentes dans les autres articles concernés de la loi du 14 février 1955.
- Plutôt que d'énumérer l'ensemble des situations légales où la validité d'un permis de conduire n'est plus donnée – énumération qui d'après le Conseil d'Etat prête à confusion –, le texte amendé de la rubrique 3) se limite à énoncer le fait de conduire ou de tolérer (comme propriétaire/détenteur) la conduite d'un véhicule sans permis valable (sachant que cette formule englobe toutes les hypothèses où la conduite a lieu en dehors des limites du droit de conduire documenté par le permis.
- Consciente des difficultés de cerner dans le relevé sous examen l'ensemble des infractions – délits et contraventions graves – inventoriées à l'article 12 et notant qu'en tout état de cause la constatation de l'une quelconque de ces infractions donnera lieu à un procès pénal (l'avertissement taxé étant a priori exclu), la Commission propose de remplacer les rubriques 8, 9 et 10 par deux nouvelles rubriques 8 et 9 comportant un simple renvoi, la première pour les délits et la seconde pour les contraventions graves, à l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955.
- Comme à la rubrique 13 (rubrique 12 selon la nouvelle numérotation) l'expression „signal lumineux rouge ou assimilé“ a donné lieu à critique de la part du Conseil d'Etat le nouveau libellé retenu énumérera les 3 hypothèses prévues à cet effet par le Code de la Route: le feu rouge communément en place aux intersections et aux passages pour piétons, le feu rouge clignotant aux passages à niveau et la barre horizontale de couleur blanche ou jaune pour signifier l'arrêt aux véhicules empruntant les couloirs d'autobus.
- Aux rubriques 19 et 20 (rubriques 18 et 19 selon la nouvelle numérotation) le texte amendé parle de „mineurs“ et non de „mineurs de moins de 12 ans“ pour éviter de créer un vide juridique pour des mineurs âgés de 12 ans ou plus.

Le relevé du paragraphe 2 de l'article 2bis se lira comme suit:

- | | |
|---|----------|
| 1) l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution | 6 points |
| 2) les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution | 4 points |
| 3) la conduite d'un véhicule | |
| – sans permis de conduire valable, | |
| – malgré une interdiction de conduire judiciaire ou un retrait administratif du permis de conduire, malgré une suspension du droit de conduire par décision administrative, ou | |
| – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne d'un véhicule de laisser ou de faire sciemment conduire ce véhicule par une personne se trouvant dans une des situations énumérées ci avant non titulaire d'un permis de conduire valable | 4 points |

- 4) *la mise en circulation ou le fait de tolérer*, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte 4 points
- 5) *le délit de fuite* 4 points
- 6) *la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer*, comme propriétaire ou détenteur, *la mise en circulation* d'un véhicule ainsi surchargé, ~~de laisser ou de faire sciemment~~ conduit ce véhicule par un tiers 4 points
- 7) *le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis* 4 points
- 8) *le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal un des délits prévus à l'article 12* 4 points
- 8) ~~conduite d'un véhicule ou d'un animal~~
- ~~– en état d'ivresse,~~
 - ~~– en récidivant dans le délai d'un an en matière d'influence d'alcool,~~
 - ~~– en manifestant un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues, ayant rendu ou pouvant rendre dangereuse la circulation routière sur la voie publique, ou après avoir 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, en n'étant pas en possession des qualités physiques requises, ou~~
- 9) ~~fait, comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal, de laisser ou de faire conduire sciemment ce véhicule ou cet animal par une personne se trouvant dans un des états énumérés ci avant~~ 4 points
- 10) ~~refus de se prêter comme conducteur d'un véhicule ou d'un animal au dépistage de l'alcoolémie~~ 4 points
- 9) ~~conduite d'un véhicule ou d'un animal en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool ou fait, comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal, de laisser ou de faire conduire sciemment ce véhicule ou cet animal par une personne se trouvant sous l'influence d'alcool~~ 2 points
- le fait de commettre, comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal une des contraventions graves prévues à l'article 12*.....
- 10) *le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7* 2 points
- 11) *la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait de tolérer*, par le propriétaire ou détenteur, la mise en circulation ~~de laisser ou de faire sciemment conduire~~ d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés..... 2 points
- 12) *l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou assimilé ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale* 2 points
- 13) *l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité* ... 2 points
- 14) *l'inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit* . 2 points

- | | |
|--|----------|
| 15) l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les auto-
routes et les routes pour véhicules automoteurs | 2 points |
| 16) la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou fait,
comme propriétaire ou détenteur de tolérer la mise en circulation d'un véhicule
automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou
couvert par un certificat de contrôle technique valable | 2 points |
| 17) le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou de
l'administration des douanes et accises qui contrôlent la circulation. | 2 points |
| 18) le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de
sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule auto-
moteur de transporter un mineur de moins de 12 ans qui, selon le cas, ne porte
pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon
réglementaire dans un dispositif de retenue homologué | 1 point |
| 19) le défaut pour le conducteur d'un motorcycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule
assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire
un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces
véhicules de transporter un mineur de moins de 12 ans qui ne porte pas de façon
réglementaire un casque de protection homologué | 1 point |

4. *Modification de l'article II – ajout au paragraphe 2 du nouvel article 2bis d'une disposition arrêtant le principe de l'information préalable du contrevenant sur le nombre de points retirés dans le cas d'un avertissement taxé*

Conformément à la recommandation du Conseil d'Etat le principe de cette information préalable est ajouté au 5e alinéa dudit paragraphe 2. La Commission a noté que par ailleurs le Gouvernement a prévu de régler les modalités d'application dans le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés qui prévoira dans sa version amendée notamment une déclaration écrite du contrevenant moyennant laquelle il atteste sous sa signature avoir été informé du nombre de points retirés.

Le 5e alinéa du paragraphe 2 se lira comme suit:

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

5. *Modification de l'article II – adaptation des dispositions du paragraphe 3 du nouvel article 2bis relatives à la suspension du droit de conduire et à la restitution du permis à la fin de la période de suspension*

- Il convient de préciser à l'alinéa 1er qu'en aucun cas le retrait de points ne pourra aboutir à un capital négatif.
- Au regard de l'opposition formelle du Conseil d'Etat quant à l'idée d'assortir la restitution du permis à la fin de la suspension de conditions supplémentaires, les alinéas 3 et 4 du paragraphe 2 sont revus.
La condition de la réussite d'un examen de contrôle à la fin d'une 2e suspension intervenant endéans un délai de 3 ans est abandonnée. Par ailleurs, le nouveau texte se limitera à énoncer l'obligation pour l'intéressé de participer à un cours de formation complémentaire au cours de la période de suspension, car la Commission est convaincue de la nécessité de cet élément qui a fait ses preuves tant en Allemagne qu'en France et qui est essentiel pour assurer la dimension pédagogique du permis à points. Par ailleurs, la Commission fait sienne la proposition du Conseil d'Etat d'appliquer parallèlement à la suspension automatique du permis de conduire, suite à la perte intégrale des points, la faculté du Ministre des Transports de retirer ou de restreindre le permis de conduire par la voie administrative.
- Enfin, pour éviter des non-conformités avec les articles de la loi du 14 février 1955 réglant le retrait administratif du permis de conduire ou l'interdiction de conduire, il est retenu que pendant la

suspension du droit de conduire le retrait administratif du permis et l'interdiction de conduire judiciaire resteront sans effet (voir aussi le point 14 ci-après).

Le paragraphe 3 aura dès lors la teneur suivante:

Paragraphe 3

La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. *Des points négatifs ne sont pas mis en compte.*

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le ministre des Transports; les modalités en sont déterminées par règlement grand-ducal.

~~La durée de la suspension est de 12 mois. La restitution du permis de conduire après ce délai est subordonnée à la participation préalable du titulaire du permis à la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4. La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai de 3 ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension prévue à l'alinéa qui précède est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre Elle comporte en outre pour le titulaire du permis l'obligation de se soumettre au cours de la durée de la suspension à la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4.~~

~~La durée prévue à l'alinéa qui précède est portée à 24 mois dans le cas d'une nouvelle suspension intervenant dans les conditions du présent article endéans un délai de trois ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure a pris fin. Dans ce cas, le titulaire doit, en vue de la restitution de son permis de conduire, participer à la formation précitée et réussir en outre à un examen de contrôle dont les modalités sont fixées par règlement grand-ducal.~~

~~La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues aux l'alinéas qui précède 3 et 4 s'effectue sans préjudice du droit du ministre des Transports de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2.~~

~~Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points. Cette reconstitution partielle des points intervient sans préjudice des dispositions des paragraphes 4 et 5.~~

~~Pendant le temps d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie de sursis intervenant en dehors des conditions du chiffre 1er. de l'article 13 ou d'un retrait administratif du permis de conduire, la suspension du droit de conduire ne produit pas ses effets.~~

~~Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 restent sans effet.~~

~~La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au treizième alinéa de l'article 4, d'y participer et de rentrer. Il en est de même pour préparer et faire l'examen de contrôle prévu au quatrième alinéa du présent paragraphe.~~

6. *Modification de l'article II – adaptation rédactionnelle du paragraphe 4 du nouvel article 2bis*

La Commission entend suivre le Conseil d'Etat dans ses suggestions rédactionnelles concernant le 1er alinéa ainsi que dans sa proposition de porter de 12 à 24 mois le délai de carence après une suspension du droit de conduire, délai pendant lequel la participation à un cours de formation prévu pour récupérer 3 points restera interdite.

Le paragraphe 4 aura dès lors la teneur suivante:

Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4, a droit à la *reconstitution* de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette *reconstitution* puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. Le temps d'une interdiction de conduire judiciaire, non assortie de sursis, et intervenant en dehors des conditions du chiffre 1er. de l'article 13, d'un retrait administratif du permis de conduire d'une des mesures prévue au paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne compte pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette *reconstitution* de points.

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

7. *Modification de l'article II – modification des alinéas 2 et 3 du paragraphe 5 du nouvel article 2bis*

La Commission reprend les observations du Conseil d'Etat concernant les alinéas 2 et 3 du paragraphe 5 qui se liront dès lors comme suit:

Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté *du dernier* avertissement taxé pour l'une de ces infractions.

La durée d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis ~~et intervenant en dehors des conditions du chiffre 1er. de l'article 13~~ et la durée d'une ~~retrait administratif du permis de conduire des mesures du paragraphe 1er de l'article 2~~ ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.

8. *Modification de l'article III – amendement du 13e alinéa de l'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955*

La Commission propose de compléter le texte afférent du projet gouvernemental en précisant qu'un règlement grand-ducal pourra déterminer dans quelles limites l'Administration pourra communiquer à un centre agréé pour l'enseignement de la formation complémentaire des données personnelles sur les candidats en vue de permettre au centre d'adapter la formation à dispenser de façon ciblée par rapport au profil des participants. Elle propose en conséquence de compléter comme suit le nouveau libellé du 13e alinéa de l'article 4 précité:

Il (= le règlement grand-ducal) déterminera en outre les informations relatives au permis de conduire et au casier judiciaire de ces conducteurs que le ministre des Transports est autorisé à communiquer aux personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire. Ces personnes sont liées par le secret professionnel.

9. *Modification de l'article V – amendements à apporter à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 relatif aux contraventions graves*

La Commission estime indiqué d'exprimer le montant des amendes en euros, soit un montant de 25 à 250 euros pour les contraventions simples et un montant de 25 à 500 euros pour les contraventions graves.

Se rattachant à une observation du Conseil d'Etat relative à la rubrique 13 (rubrique 12 selon la nouvelle énumération) du relevé des infractions donnant lieu à un retrait de points il y a lieu de parler au 4e tiret du 2e alinéa de l'article 7 de l'

- inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge *ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;*

Aux 8e et 9e tirets il y a lieu de préciser, conformément aux observations ci-avant, que la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur d'un véhicule est engagée si celui-ci tolère la mise en circulation d'un véhicule qui est équipé de pneus non réglementaires ou qui n'est pas couvert par une carte d'immatriculation ou un certificat de contrôle technique valable.

Lesdits tirets se liront comme suit:

- conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur de ~~laisser ou de faire conduire un~~ *tolérer la conduite d'un* tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- mise en circulation ou *tolérance par* le propriétaire ou le détenteur, *de* la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis.

10. *Modification de l'article VI – expression en euros des amendes prévues par les articles 8bis et 9 de la loi du 14 février 1955 et réduction du maximum de la peine d'emprisonnement de 3 ans à 1 an*

Par analogie aux modifications afférentes apportées à d'autres articles de la loi du 14 février 1955 prévoyant des amendes, les amendes prévues aux articles 8bis et 9 seront exprimées en euros. Par souci d'aligner le maximum des peines d'emprisonnement retenues pour les délits routiers à l'ordre de grandeur d'autres peines d'emprisonnement prévues dans le Code pénal, ce maximum sera ramené de 3 à 1 an auxdits articles 8bis et 9.

Le texte de l'article VI se lira comme suit:

Au premier alinéa de l'article 8bis et à l'article 9 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum des amendes sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

11. *Modification de l'article VII – modification du paragraphe 1 de l'article 11 de la loi du 14 février 1955*

Eu égard aux remarques précédentes relatives à l'euro comme monnaie d'expression des amendes, à l'intérêt de réduire le maximum des peines d'emprisonnement et au souci de préciser la portée de la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur, il y a lieu de donner la réduction suivante audit paragraphe 1:

1. Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse totale maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes **peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.**

12. *Modification de l'article VIII – introduction d'une nouvelle définition du délit de grande vitesse au nouvel article 11bis de la loi du 14 février 1955*

Les propositions de la Commission sont de 3 ordres:

- Le deuxième alinéa du paragraphe 1 est supprimé pour tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat.
- Au paragraphe 2 le texte est adapté conformément aux propositions rédactionnelles du Conseil d'Etat.
- Au paragraphe 3 les remarques formulées antérieurement au sujet de l'expression en euros des amendes et de la réduction du maximum de la peine d'emprisonnement pour les délits routiers, valent également pour le délit de grande vitesse qui par ailleurs ne sera plus constitué sur base de la formule du „20 km/h + 20%“, mais qui sera défini par une nouvelle formule considérant comme délit les excès de vitesse
 - supérieurs de 50% par rapport au plafond réglementaire (la différence étant d'au moins 20 km/h), et
 - qui interviennent endéans 1 an après une 1^{ère} condamnation ou un 1^{er} avertissement taxé pour un excès de vitesse considéré comme contravention grave.

Cette solution s'inspire de la législation française qui elle aussi ne retient le délit qu'en cas de récidive. La récidive sera définie comme en matière d'alcoolémie prohibée au volant où une première influence d'alcool (alcoolémie entre 0,8‰ et 1,2‰) est considérée comme contravention grave et où il y a récidive sanctionnée comme délit, lorsqu'une même personne commet encore une fois la même infraction au cours de l'année qui suit une première condamnation.

La solution proposée introduit une progressivité plus prononcée dans l'application des sanctions graves, car la formule „+50%“ présente – au-delà de sa meilleure compréhensibilité – l'avantage d'être plus sévère en agglomération et en rase campagne et plus bénigne sur autoroute (jugée 4x plus sûre qu'une route ordinaire à 2 voies), sans préjudice du fait que le délit ne sera donné qu'en cas de récidive.

Le texte de l'article VIII se lira comme suit:

Article VIII

La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un nouvel article 11bis, libellé comme suit:

„**Art. 11bis.**– 1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou de dépasser les limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1er, 3 et 5 de la présente loi.

~~Il est de même interdit d'y inviter les conducteurs, de le leur conseiller ou de les y aider.~~

2. Le dépassement des limitations réglementaires *de la vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.*

3. Les infractions au chiffre 1. sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la présente loi.

Sera toutefois punie d'une amende de 251 à 5.000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura commis de nouveau 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, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave.“

13. *Modification de l'article IX – modifications à apporter aux paragraphes 1er, 2 et 5 de l'article 12 de la loi du 14 février 1955*

Eu égard aux remarques qui précèdent au sujet de l'euro comme monnaie d'expression des amendes et de l'intérêt de réduire le maximum des peines d'emprisonnement pour les délits routiers, d'une part, et tenant compte des observations rédactionnelles du Conseil d'Etat, d'autre part, la Commission propose de retenir le libellé suivant pour l'article IX:

Article IX

1. Au paragraphe 1er de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum de l'amende sont remplacés par respectivement *251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.*

2. Le chiffre **4.** du paragraphe 2 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

„Sera punie d'une amende de *25 à 500 euros* ayant le caractère d'une peine de police, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg par litre d'air expiré. L'infraction en question est considérée comme contravention grave.“

3. Le paragraphe 5 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

„Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, ~~d'une amende de 1000 à 20.000 francs ayant le caractère d'une peine de police,~~ tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui aura toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2 ou 4 ait conduit ce véhicule ou cet animal.“

14. *Modification de l'article X – modification à apporter aux chiffres 2, 10, 11, 12, 13 et 14 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955*

Les modifications à intervenir sont conditionnées comme suit:

- Les remarques relatives à l'euro comme monnaie d'expression des amendes et la réduction du maximum des peines d'emprisonnement pour les délits routiers valent également dans le contexte sous examen.

- Il en est de même du souci de limiter la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur à la situation où il a toléré que son véhicule soit conduit par une personne non titulaire d'un permis valable.
- Conformément à la proposition d'amendement sous 4. ci-avant prévoyant de reporter les effets d'une interdiction de conduire judiciaire ou d'un retrait administratif du permis de conduire au-delà du terme d'une suspension du droit de conduire, il y a lieu de modifier le 2e alinéa du chiffre 2 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 pour assurer la concordance avec le nouvel article 2bis.
- La Commission entend suivre la proposition du Conseil d'Etat d'abandonner l'obligation pour le Ministre des Transports de passer par l'intermédiaire du Procureur Général d'Etat en vue de faire exécuter par la police les mesures administratives en matière de permis de conduire.

La Commission propose dès lors de donner le libellé suivant aux modifications à apporter à l'article 13:

Article X

1. *Le deuxième alinéa du chiffre 2. de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par le texte suivant:*

„L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis.“

1. 2. ~~Le chiffre 10. dudit article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée~~ est remplacé par le texte suivant:

„10. L'interdiction de conduire judiciaire des véhicules emporte retrait des permis de conduire nationaux, civils et militaires, délivrés par les autorités luxembourgeoises et du permis de conduire international. Les modalités de ce retrait seront déterminées par règlement grand-ducal.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.“

2. 3. ~~Le chiffre 11. dudit article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée~~ est remplacé par le texte suivant:

„11. Le permis de conduire délivré à une personne dont le droit de conduire a été retiré, suspendu ou annulé, ou à qui l'obtention, le renouvellement ou la transcription de ce permis a été refusé en application de la loi luxembourgeoise, n'est pas valable au Luxembourg aussi longtemps que la décision de retrait, de suspension, d'annulation ou de refus produit ses effets. Cette décision comporte l'interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur toutes les voies publiques et vaut même à l'égard de titulaires de permis de conduire nationaux étrangers ou de permis de conduire internationaux délivrés à l'étranger.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.“

3. 4. Le chiffre 12. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

~~*„12. En cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire ou la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.*~~

En cas de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le ministre des Transports fait retirer par les membres de la police grand-ducale le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne concernée par la

mesure. Cette personne fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre. Lorsque la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre, à la demande du ministre des Transports.

Le refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait est puni d'une amende de 251 à 5000 euros. Sont punis de la même peine ceux qui omettent de faire inscrire sur le permis de conduire, dans le délai imparti respectivement par le procureur général d'Etat ou le ministre des Transports, la mention de la restriction de son droit de conduire prononcée par décision judiciaire ou administrative ou la mention de la prorogation ou du renouvellement de la période de stage.“

4. 5. *Le chiffre 13 dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:*

„Le permis de conduire d'une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire, d'un retrait ou d'une restriction du permis de conduire par décision administrative et d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.

Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable ou qui est frappée d'une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire ou d'une décision administrative prise sur la base de l'article 2, est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et à une amende de 251 à 5.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable ou par une personne frappée d'une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire ou d'une décision administrative prise sur la base de l'article 2.

Si toutefois le conducteur du véhicule est en possession d'un permis périmé correspondant au genre de véhicule conduit, une amende de 25 à 250 euros est prononcée.“

6. *Le chiffre 14 dudit article 13 est supprimé.*

15. *Modification de l'article XI – amendements rédactionnels concernant l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955*

La Commission se rallie à la proposition rédactionnelle du Conseil d'Etat et propose de remplacer le paragraphe 2 de l'article XI par le texte suivant:

2. Le septième alinéa dudit article 15 est remplacé par le texte suivant:

„Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l'article 17, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.“

3. *L'alinéa final actuel de l'article 15 est supprimé.*

*

A toutes fins utiles la Commission propose une nouvelle version modifiée du projet de loi. La nouvelle version est annexée.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre aux Relations avec le Parlement et au Ministre des Transports.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Jean SPAUTZ

Président de la Chambre des Députés

TEXTE AMENDE ET COORDONNE DU PROJET DE LOI

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des députés;

Vu la décision de la Chambre des députés du ... et celle du Conseil d'Etat du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. I.– Le deuxième alinéa du paragraphe 4 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

„Le refus de remettre les documents aux agents chargés de l'exécution du retrait sera puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.“

Art. II.– La loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complétée par un nouvel article 2bis, libellé comme suit:

„**Art. 2bis.**– *Paragraphe 1er.*– Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points.

L'affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d'un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l'établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou, qui arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d'effets de ces dispositions.

~~Si avant l'affectation du nombre initial de points dans les conditions qui précèdent, le titulaire du permis de conduire a déjà fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable, d'un avertissement taxé payé endéans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction qui en est à l'origine, ou d'une sanction étrangère administrative ou pénale qui comportent une réduction de points en vertu du présent article, le nombre initial de points est réduit en conséquence. Cette réduction intervient sans préjudice des dispositions du paragraphe 5.~~

Paragraphe 2.– Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

- 1) *l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution* 6 points
- 2) *les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution* 4 points
- 3) *la conduite d'un véhicule*
 - sans permis de conduire valable,
 - ~~malgré une interdiction de conduire judiciaire ou un retrait administratif du permis de conduire, malgré une suspension du droit de conduire par décision administrative, ou~~

- le fait de *tolérer*, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne ~~d'un véhicule de laisser ou de faire sciemment conduire ce véhicule par une personne se trouvant dans une des situations énumérées ci avant non titulaire d'un permis de conduire valable~~ 4 points
- 4) la mise en circulation ou le fait de *tolérer*, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte 4 points
- 5) le délit de fuite 4 points
- 6) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de *tolérer*, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, ~~de laisser ou de faire sciemment~~ conduit ce véhicule par un tiers 4 points
- 7) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis 4 points
- 8) le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal un des délits prévus à l'article 12 4 points
- 8) conduite d'un véhicule ou d'un animal
 - en état d'ivresse,
 - en récidivant dans le délai d'un an en matière d'influence d'alcool,
 - en manifestant un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues, ayant rendu ou pouvant rendre dangereuse la circulation routière sur la voie publique, ou après avoir 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, en n'étant pas en possession des qualités physiques requises, ou
- 9 fait, comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal, de laisser ou de faire conduire sciemment ce véhicule ou cet animal par une personne se trouvant dans un des états énumérés ci avant 4 points
- 10 refus de se prêter comme conducteur d'un véhicule ou d'un animal au dépistage de l'alcoolémie 4 points
- 9) conduite d'un véhicule ou d'un animal en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool ou fait, comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal, de laisser ou de faire conduire sciemment ce véhicule ou cet animal par une personne se trouvant sous l'influence d'alcool
le fait de commettre, comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal une des contraventions graves prévues à l'article 12..... 2 points
- 10) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7 2 points
- 11) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou **fait de tolérer**, par le propriétaire ou détenteur, la mise en circulation de laisser ou de faire *sciemment* conduire d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés..... 2 points
- 12) l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ~~ou assimilé~~ ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale 2 points

- | | |
|--|----------|
| 13) l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité ... | 2 points |
| 14) l'inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit . | 2 points |
| 15) l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les auto-routes et les routes pour véhicules automoteurs..... | 2 points |
| 16) la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou fait, comme propriétaire ou détenteur de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable | 2 points |
| 17) le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises qui contrôlent la circulation. | 2 points |
| 18) le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur de moins de 12 ans qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué | 1 point |
| 19) le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur de moins de 12 ans qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué | 1 point |

Pour autant qu'une des infractions mentionnée ci-avant a été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction, entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire. Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée. En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. *Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.*

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le ministre des Transports fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Paragraphe 3. – La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. *Des points négatifs ne sont pas mis en compte.*

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le ministre des Transports; les modalités en sont déterminées par règlement grand-ducal.

La durée de la suspension est de 12 mois. La restitution du permis de conduire après ce délai est subordonnée à la participation préalable du titulaire du permis à la formation complémentaire prévue au ~~treizième alinéa de l'article 4~~. *La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai*

de 3 ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension prévue à l'alinéa qui précède est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre Elle comporte en outre pour le titulaire du permis l'obligation de se soumettre au cours de la durée de la suspension à la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4.

~~La durée prévue à l'alinéa qui précède est portée à 24 mois dans le cas d'une nouvelle suspension intervenant dans les conditions du présent article endéans un délai de trois ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure a pris fin. Dans ce cas, le titulaire doit, en vue de la restitution de son permis de conduire, participer à la formation précitée et réussir en outre à un examen de contrôle dont les modalités sont fixées par règlement grand-ducal.~~

La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues aux à l'alinéas qui précède 3 et 4 s'effectue sans préjudice du droit du ministre des Transports de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2.

~~Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points. Cette reconstitution partielle des points intervient sans préjudice des dispositions des paragraphes 4 et 5.~~

~~Pendant le temps d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis intervenant en dehors des conditions du chiffre 1ter. de l'article 13 ou d'un retrait administratif du permis de conduire, la suspension du droit de conduire ne produit pas ses effets.~~

Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 restent sans effet.

~~La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au treizième alinéa de l'article 4, d'y participer et de rentrer. Il en est de même pour préparer et faire l'examen de contrôle prévu au quatrième alinéa du présent paragraphe.~~

Paragraphe 4.— Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4, a droit à la *reconstitution* de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette *reconstitution* puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. Le temps d'une interdiction de conduire judiciaire, non assortie du sursis, et intervenant en dehors des conditions du chiffre 1ter. de l'article 13, d'un retrait administratif du permis de conduire d'une des mesures prévue au paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne compte pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette *reconstitution* de points.

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

Paragraphe 5.— Si pendant un délai de trois ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.

La durée d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis et intervenant en dehors des conditions du chiffre 1ter. de l'article 13 et la durée d'une retrait administratif du permis de conduire des mesures du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.

Paragraphe 6.— Les dispositions du présent article 2bis entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit leur publication au Mémorial. Elles n'ont d'effet que pour les condamnations

devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés dressés pour des faits commis à partir de la date de leur entrée en vigueur.“

Art. III.– Le treizième alinéa de l’article 4 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„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, détenant le permis de conduire depuis moins de deux ans, 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. *Il déterminera en outre les informations relatives au permis de conduire et au casier judiciaire de ces conducteurs que le ministre des Transports est autorisé à communiquer aux personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire. Ces personnes sont liées par le secret professionnel.*“

Art. IV.– Aux articles 5, 10, 12, 16 et 17 modifiés de la loi du 14 février 1955 précité les termes „véhicules de la gendarmerie et de la police“ et „membre(s) de la gendarmerie et de la police“ et „bureau de gendarmerie ou de police“ sont remplacés par respectivement „véhicules de la police grand-ducale“, „membre(s) de la police grand-ducale“ et „bureau de la police grand-ducale“.

Art. V.– L’article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.**– Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l’article 3, ainsi qu’aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l’article 3 de la présente loi, sont punies d’une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l’amende est de 25 à 250 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- vitesse dangereuse selon les circonstances et inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l’article 11bis;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
- inobservation du signal B, 1, du signal B, 2a ou du signal lumineux rouge *ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale*;
- omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
- inobservation de l’interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
- infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- conduite d’un véhicule ou d’un ensemble de véhicules couplés munis d’un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur de ~~laisser ou de faire conduire un~~ *tolérer la conduite d’un* tel véhicule ou un ensemble de véhicules couplés;
- mise en circulation ou *tolérance par* le propriétaire ou le détenteur, *de* la mise en circulation d’un véhicule automoteur ou d’une remorque qui n’est pas régulièrement immatriculé ou qui n’est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
- défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des agents de l’administration des douanes et accises qui règlent la circulation.

Cette amende a le caractère d’une peine de police.

En cas de récidive le maximum de l’amende est prononcé.“

Art. VI.– Au premier alinéa de l’article 8bis et à l’article 9 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum des amendes sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d’emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

Art. VII.– L'article 11 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„1. Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse ~~totale~~ maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à ~~trois un an~~ et d'une amende de 251 et 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes peines *s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.*

2. S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés à l'alinéa premier, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

3. Si une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée est constatée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont en droit d'interdire la circulation du véhicule.“

Art. VIII.– La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un nouvel article 11bis, libellé comme suit:

„**Art.11bis.**– 1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou de dépasser les limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1er, 3 et 5 de la présente loi.

~~Il est de même interdit d'y inviter les conducteurs, de le leur conseiller ou de les y aider.~~

2. Le dépassement des limitations réglementaires *de la vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.*

3. Les infractions au chiffre 1. sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la présente loi.

Sera toutefois punie d'une amende de 251 à 5.000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura commis de nouveau 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, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave.“

Art. IX.– 1. Au paragraphe 1er de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum de l'amende sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

2. Le chiffre 4. du paragraphe 2 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

„Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros ayant le caractère d'une peine de police, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg par litre d'air expiré. L'infraction en question est considérée comme contravention grave.“

3. Le paragraphe 5 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

„Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant le distinctions qui y sont faites, ~~d'une amende de 1000 à 20.000 francs ayant le caractère d'une peine de police,~~ tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui aura toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2 ou 4 ait conduit ce véhicule ou cet animal.“

Art. X.– 1. *Le deuxième alinéa du chiffre 2. de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par le texte suivant:*

„L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis.“

1. 2. Le chiffre 10. *dudit* article 13 ~~modifié de la loi du 14 février 1955 précitée~~ est remplacé par le texte suivant:

„10. L'interdiction de conduire judiciaire des véhicules emporte retrait des permis de conduire nationaux, civils et militaires, délivrés par les autorités luxembourgeoises et du permis de conduire international. Les modalités de ce retrait seront déterminées par règlement grand-ducal.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.“

2. 3. Le chiffre 11. *dudit* article 13 ~~modifié de la loi du 14 février 1955 précitée~~ est remplacé par le texte suivant:

„11. Le permis de conduire délivré à une personne dont le droit de conduire a été retiré, suspendu ou annulé, ou à qui l'obtention, le renouvellement ou la transcription de ce permis a été refusé en application de la loi luxembourgeoise, n'est pas valable au Luxembourg aussi longtemps que la décision de retrait, de suspension, d'annulation ou de refus produit ses effets. Cette décision comporte l'interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur toutes les voies publiques et vaut même à l'égard de titulaires de permis de conduire nationaux étrangers ou de permis de conduire internationaux délivrés à l'étranger.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.“

3. 4. Le chiffre 12. *dudit* article 13 est remplacé par le texte suivant:

„12. En cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire ou la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.

En cas de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le ministre des Transports fait retirer par les membres de la police grand-ducale le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne concernée par la mesure. Cette personne fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre. Lorsque la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre, à la demande du ministre des Transports.

Le refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait est puni d'une amende de 251 à 5000 euros. Sont punis de la même peine ceux qui omettent de faire inscrire sur le permis de conduire, dans le délai imparti respectivement par le procureur général d'Etat ou le ministre des Transports, la mention de la restriction de son droit de conduire prononcée par décision judiciaire ou administrative ou la mention de la prorogation ou du renouvellement de la période de stage.“

4. 5. Le chiffre 13 dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„Le permis de conduire d’une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d’une décision judiciaire, d’un retrait ou d’une restriction du permis de conduire par décision administrative et d’une suspension du droit de conduire sur base de l’article 2bis n’est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.

Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d’un permis de conduire valable ~~ou qui est frappée d’une interdiction de conduire résultant d’une décision judiciaire ou d’une décision administrative prise sur la base de l’article 2~~, est condamnée à une peine d’emprisonnement de huit jours à un an et à une amende de 251 à 5.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur la mise en circulation d’un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d’un permis de conduire valable ~~ou par une personne frappée d’une interdiction de conduire résultant d’une décision judiciaire ou d’une décision administrative prise sur la base de l’article 2~~.

Si toutefois le conducteur du véhicule est en possession d’un permis périmé correspondant au genre de véhicule conduit, une amende de 25 à 250 euros est prononcée.“

6. Le chiffre 14 dudit article 13 est supprimé.

Art. XI.– 1. Le premier alinéa de l’article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Art. 15.– En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l’article 7 des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.“

2. Le septième alinéa dudit article 15 est remplacé par le texte suivant:

„Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l’infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l’article 17, a pour effet d’arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d’acquiescement, et elle est imputée sur l’amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d’une action en justice.“

3. L’alinéa final actuel de l’article 15 est supprimé.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Service Central des Imprimés de l'Etat

4712/06

N° 4712⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT
sur le projet de loi et les projets de règlement grand-ducal afférents**

(29.1.2002)

Par dépêche en date du 14 décembre 2001, le Président de la Chambre des députés, sur base de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat d'amendements au projet de loi sous rubrique.

Par une dépêche en date du 3 janvier 2002, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a informé le Conseil d'Etat de ce qu'il s'agit d'amendements proposés par le Gouvernement qui ont été repris par la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre. Le Premier Ministre, par sa susdite dépêche, a également saisi le Conseil d'Etat d'amendements aux projets de règlement grand-ducal à prendre en exécution de la loi en projet. Le Conseil d'Etat se propose d'examiner dans le cadre du présent avis complémentaire tant les amendements au projet de loi que les amendements aux projets de règlement d'exécution.

Dans le cadre de sa saisine par le Président de la Chambre des députés, le Conseil d'Etat s'est vu communiquer un commentaire des amendements proposés ainsi qu'une nouvelle version coordonnée du projet.

Les amendements aux projets de règlement grand-ducal étaient pareillement accompagnés de brefs commentaires ainsi que de versions amendées desdits projets.

*

I. AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI

Pour émettre le présent avis, le Conseil d'Etat suivra la numérotation retenue dans la lettre de saisine du Président de la Chambre des députés pour présenter les amendements.

**A. – Les amendements au projet de loi originaire concernent,
d'une part, le permis à points**

Tenant compte de ce que le retrait de points a été reconnu par les organes appelés à veiller au respect des dispositions de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales comme constituant une peine, le dispositif à mettre en place est adapté de manière à tenir compte des exigences en découlant:

- une réduction de points ne peut être opérée que si le contrevenant se trouve par ailleurs dans les conditions d'application du dispositif, c'est-à-dire s'il y a eu affectation, sinon préalablement, du moins concomitamment à la réduction de points encourue, du capital points;
- une information du contrevenant sur la perte de points encourue en cas de règlement d'un avertissement taxé doit intervenir préalablement audit règlement;
- la suspension du droit de conduire consécutive à la perte du capital points prend de plein droit fin à l'expiration de la durée légale de ladite suspension, et le capital points est pleinement reconstitué lors de la restitution du droit de conduire.

S'agissant du nouveau dispositif à mettre en place, les auteurs des amendements maintiennent par ailleurs pour l'essentiel les grandes lignes tracées par le projet de loi originaire.

En particulier, le tableau des infractions donnant lieu à réduction de points est maintenu inchangé, quitte à ce que la présentation soit modifiée à l'effet d'assurer une meilleure lisibilité, d'une part, à l'effet de mieux cerner les responsabilités pénales, d'autre part. A cet effet certains textes d'incrimination de la loi modifiée de 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont adaptés.

Les auteurs des amendements proposent, à l'occasion de cette adaptation des textes d'incrimination, de revoir à la baisse le maximum de la peine d'emprisonnement encourue pour les divers délits prévus par la prédite loi de 1955. Dans la mesure où il s'agit là de modifications qui n'ont *a priori* rien à voir avec l'introduction du permis à points, le Conseil d'Etat, plutôt que de se prononcer au cas par cas, entend prendre position globalement quant à ces modifications.

B. – Les auteurs des amendements proposent, d'autre part, de revoir le „délit de grande vitesse“ que le projet de loi originaire se proposait d'introduire

Les nouvelles dispositions qu'il est proposé d'introduire dans la législation de 1955 peuvent être résumées comme suit:

- en principe, et quel que soit l'excès de vitesse constaté, l'infraction constituera une contravention, quitte à ce qu'elle soit passible des peines aggravées de l'article 7 de la loi modifiée de 1955;
- toutefois, en cas de récidive, et à condition que le dépassement de vitesse soit supérieur de 50% au plafond réglementaire (ce pourcentage devant correspondre en outre à au moins 20 km/h), des peines délictuelles sont encourues.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI

Le Conseil d'Etat n'a, d'une manière générale, pas d'observations à formuler à l'endroit des amendes libellées dorénavant en euros.

S'agissant de la proposition des auteurs des amendements de revoir à la baisse le taux maximum de la peine d'emprisonnement encourue en raison d'un délit de fuite, d'une infraction aux dispositions de l'article 8*bis* („détecteurs de radars“), d'un dépassement de la masse maximale en charge autorisée, de la conduite d'un véhicule sans être en possession, de manière générale ou de manière spécifique, des qualités requises pour ce faire, de la conduite sans permis de conduire valable ou d'un dépassement caractérisé des limitations réglementaires de la vitesse, le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une réduction du maximum de la peine d'emprisonnement encourue.

Le Conseil d'Etat entend toutefois faire à ce sujet les observations suivantes:

- Les modifications envisagées sont justifiées „par le souci d'aligner le maximum des peines d'emprisonnement retenues pour les délits routiers à l'ordre de grandeur d'autres peines d'emprisonnement prévues dans le Code pénal“ (commentaire à l'endroit de l'amendement No 10). Les auteurs des amendements ne précisent pas quelles autres peines d'emprisonnement prévues dans le Code pénal ils ont plus spécialement en vue. Il n'est dès lors guère possible de se prononcer sur les éventuelles parallèles que les auteurs des amendements ont entendu tirer.
- Dans l'ignorance des intentions réelles des auteurs des amendements, le Conseil d'Etat n'entend pas explorer telle ou telle piste. Il ne faudrait toutefois pas que l'abaissement du maximum de la peine d'emprisonnement encourue traduise la volonté des auteurs de faire des délits routiers des délits „contraventionnels“, oblitérant l'exigence de l'élément moral.
- Le Conseil d'Etat signale finalement qu'en abaissant le maximum de la peine d'emprisonnement encourue au-dessous de deux ans, un délinquant (résident) ne pourra plus faire l'objet d'un mandat de dépôt, lequel, aux termes de l'article 94 alinéa 1er du Code d'instruction criminelle, ne peut être décerné que si le fait emporte une peine criminelle ou une peine correctionnelle dont le maximum est égal ou supérieur à deux ans d'emprisonnement. Comme le projet de loi est destiné à réagir contre le nombre de personnes tuées sur les routes et, d'une manière plus générale, contre l'augmentation du nombre des accidents, il ne se recommande pas d'exclure *a priori* (et hormis l'hypothèse d'un

homicide involontaire) la possibilité de voir décerner un mandat de dépôt à l'encontre de chauffards, surtout s'il s'agit de personnes avec des antécédents judiciaires en matière d'infractions routières.

Le Conseil d'Etat se prononce dès lors en tout cas pour une peine d'emprisonnement d'un maximum égal à deux ans d'emprisonnement s'agissant des différents délits routiers visés aux amendements numéros 10, 11, 13 et 14. Cette observation vaut également pour le „délit de grande vitesse“ (amendement No 12), mais à titre tout à fait subsidiaire, le Conseil d'Etat préconisant toujours l'abandon d'une incrimination délictuelle en la matière.

Amendement 1:

Sans observation.

Amendement 2:

La suppression de l'alinéa 3 du paragraphe 1er du nouvel article *2bis* à ajouter à la loi modifiée de 1955 tient compte de l'avis émis le 15 mai 2001 par le Conseil d'Etat. Il ne saurait donc être question d'hypothéquer en quelque sorte un futur capital points: comme relevé ci-dessus, le capital points doit être constitué lors de la perte de points encourue.

Amendement 3:

Les auteurs des amendements n'entendent pas suivre le Conseil d'Etat dans sa suggestion de se limiter, du moins dans un premier temps, à ne sanctionner d'un retrait de points que les infractions qui sont à l'origine de la très grande majorité des accidents.

Une liste moins exhaustive d'infractions, qui pour autant ne se départirait pas de l'objectif poursuivi, permettrait d'alléger la gestion administrative du dispositif à mettre en place. Par ailleurs, le Conseil d'Etat réitère ses observations, que s'il devait y avoir un nombre trop important de contrevenants qui refuseraient de s'acquitter du montant de l'avertissement taxé (en raison de la perte de points résultant du règlement de la taxe), les fondements mêmes du nouveau dispositif risquent d'être ébranlés.

Le Conseil d'Etat retient encore que les auteurs des amendements entendent maintenir au tableau des infractions donnant lieu à réduction de points celles qui sont le fait de conducteurs ou de propriétaires d'animaux. Le Conseil d'Etat persiste à croire que ces infractions ne s'intègrent guère à la philosophie générale à la base du système à mettre en place, dont l'objectif est avant tout de garantir l'observation des règles de conduite par les principaux usagers de la voie publique, c'est-à-dire par les conducteurs de véhicules automoteurs. Le Conseil d'Etat rappelle encore dans ce contexte que le conducteur ou propriétaire d'un animal ne saurait encourir un retrait de points que s'il s'est vu affecter, ou pour le moins est susceptible de se voir affecter, un capital points, en d'autres termes s'il est détenteur d'un permis de conduire. Il est en conséquence proposé de faire abstraction, dans le tableau des infractions, de toutes les infractions qui ne sont pas le fait de conducteurs, de détenteurs ou de propriétaires de véhicules automoteurs.

Pour le surplus, le relevé des infractions donnant lieu à retrait de points est adapté à l'effet de tenir notamment compte de l'observation émise par le Conseil d'Etat, que l'énumération des infractions devrait correspondre autant que possible aux textes d'incrimination. Les auteurs des amendements font valoir qu'il serait difficile d'énumérer toutes les situations légales visées dans les textes d'incrimination. Ils citent à ce sujet les articles 12 et 13 de la loi modifiée de 1955. Le Conseil d'Etat n'est pas insensible à cet argument et peut se rallier en principe à la méthode consistant à renvoyer au texte d'incrimination, en faisant abstraction d'une énumération de chaque hypothèse visée par ledit texte d'incrimination.

Les auteurs des amendements proposent, dans la foulée, de revoir certains textes d'incrimination. Le Conseil d'Etat y reviendra à l'occasion de l'examen des amendements afférents. Il entend toutefois d'ores et déjà aborder le libellé des infractions qui sont le fait, non pas du conducteur, mais du propriétaire ou du détenteur du véhicule, et ce au regard du fait que le tableau des infractions donnant lieu à retrait de points utilise à cet égard le même libellé que les nouveaux textes d'incrimination.

S'agissant plus particulièrement de la conduite d'un véhicule par une personne ne présentant, de manière générale ou de manière spécifique, pas les qualités requises pour ce faire, et de la conduite d'un véhicule sans permis de conduire valable, les auteurs des amendements proposent de remplacer dans les textes d'incrimination actuels les termes „qui aura sciemment fait ou laissé conduire“ (article 12, paragraphe 5) et „qui fait ou laisse conduire“ (article 13, point 13, alinéa 2). Dorénavant le propriétaire ou détenteur d'un véhicule serait pénalement responsable en raison du fait de tolérer la conduite d'un véhi-

culé par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable, en état d'ébriété, en état d'intoxication ou ne présentant de manière générale pas les qualités physiques requises pour conduire. L'article 11 actuel de la loi modifiée de 1955 est adapté dans le même sens.

Les auteurs des amendements font valoir, à l'appui des modifications proposées, „le souci de limiter la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur à l'hypothèse où il a activement incité le conducteur à commettre l'infraction ou fait preuve de négligence en ne l'en empêchant pas“. Le Conseil d'Etat retient qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs des amendements d'instituer à l'égard des propriétaires/détenteurs de véhicules une sorte de responsabilité pénale objective: l'infraction leur reprochée contient donc un élément moral, ne fût-ce que la faute.

Le Conseil d'Etat peut se rallier à l'approche des auteurs des amendements, lesquels peuvent par ailleurs se prévaloir d'ores et déjà d'un précédent en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs.

S'agissant du libellé du relevé des infractions, le Conseil d'Etat propose un certain nombre de modifications:

Au point 3, le Conseil d'Etat propose le libellé suivant:

- „– la conduite d'un véhicule dans l'une des situations visées à l'alinéa 1 du chiffre 13 de l'article 13;
- le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, ... (suit le texte proposé)“

Cette modification proposée est destinée à tenir compte du fait qu'une personne qui conduit un véhicule, sans être titulaire d'un permis de conduire, ne peut pas se voir retirer des points, alors qu'elle ne dispose pas d'un capital points. Par ailleurs, de cette façon il serait également clair que n'est pas visée l'hypothèse d'un conducteur circulant sous le couvert d'un permis de conduire périmé.

Le propriétaire ou détenteur du véhicule peut se voir retirer des points (à condition de disposer d'un capital points), en tolérant que son véhicule soit mis en circulation par une personne non titulaire d'un permis de conduire.

Au point 8, il y aurait lieu de supprimer les termes „ou d'un animal“. Si néanmoins la Chambre décidait de maintenir le texte actuel, il y aurait lieu d'écrire „le fait pour le conducteur, le propriétaire, le détenteur ou le gardien d'un véhicule ou d'un animal ...“, si l'on veut rester en concordance avec le texte d'incrimination.

Il y a lieu de formuler les mêmes observations à propos du point 9. Il y conviendrait encore de faire abstraction du qualificatif „grave“ pour les contraventions prévues à l'article 12.

Cette dernière remarque vaut également pour le point 10.

Au point 11, il y a lieu d'ajouter l'article „le“ avant les termes „fait de tolérer“, et il y aurait également lieu d'écrire, à l'instar des points 3 et 6 par exemple, „comme propriétaire ou détenteur“.

Au point 12, il y a lieu d'écrire „l'omission ... et l'inobservation ...“.

Au point 14, les termes „tentative de dépassement interdit“ sont à précéder de l'article „la“.

Au point 16, il y a lieu d'écrire „ou le fait, comme propriétaire ou détenteur ...“.

Amendement 4:

L'information préalable du contrevenant de la réduction de points encourue en cas de règlement du montant de l'avertissement taxé tient compte des préoccupations exprimées par le Conseil d'Etat dans son premier avis.

Les dispositions sous examen sont complétées par le projet de règlement grand-ducal modifiant 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.

Amendement 5:

L'ajout que „des points négatifs ne sont pas mis en compte“ trouve l'accord du Conseil d'Etat. Pour le surplus, les modifications prennent en considération les exigences découlant de la nature de „peine“ de la suspension du droit de conduire.

Le Conseil d'Etat signale que le fait du ministre des Transports de prendre, à l'expiration de la suspension du droit de conduire, une mesure administrative à l'encontre de l'intéressé, n'a pas d'inci-

dence sur la reconstitution du capital points, qui intervient de plein droit après l'expiration de la durée de la suspension du droit de conduire.

Le projet de loi originaire entendait régler les situations où un conducteur fait l'objet d'une suspension de son droit de conduire, suite à l'épuisement de son capital points, et en même temps d'un retrait administratif du permis ou d'une interdiction de conduire judiciaire. Dans pareil cas, il était prévu que la suspension du droit de conduire cesse de produire ses effets, qui ne reprendraient qu'à l'échéance soit de la mesure judiciaire, soit de la mesure administrative.

Désormais le texte amendé n'envisage plus que le concours d'une suspension du droit de conduire et d'une des mesures administratives prévues à l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée de 1955. La suspension du droit de conduire est alors prioritairement mise en œuvre. Le Conseil d'Etat peut y marquer son accord, ce d'autant plus que ne sont plus seulement visés les retraits administratifs du permis de conduire, mais également les mesures portant restriction de l'emploi ou de la validité du permis.

S'agissant du concours d'une suspension du droit de conduire et d'une interdiction de conduire judiciaire, la situation sera dorénavant réglée par un nouvel alinéa 2 à ajouter au chiffre 2 de l'article 13 de la loi modifiée de 1955 (amendement No 14), qui prévoit également le report de la prise d'effets de l'interdiction de conduire judiciaire.

Amendements 6 et 7:

Les modifications et précisions apportées au texte originaire tiennent compte des suggestions du Conseil d'Etat et ne suscitent pas d'observations complémentaires.

Amendement 8:

Si le Conseil d'Etat comprend le souci des auteurs des amendements à l'origine de la modification présentée, il se prononce toutefois contre le texte proposé qui entend voir confier à un règlement grand-ducal le soin de déterminer les informations „relatives au permis de conduire et au casier judiciaire“ que le ministre des Transports peut communiquer aux personnes agréées pour dispenser cette formation.

Le texte n'est pas adéquat, d'une part: dans la mesure où l'épuisement du capital points peut résulter du seul règlement d'avertissements taxés, les informations y afférentes ne pourraient pas être communiquées, alors qu'elles ne sont ni relatives au permis de conduire ni relatives au casier judiciaire.

Le texte n'est pas opportun, d'autre part. Le Conseil d'Etat rappelle que le casier judiciaire est tenu sous l'autorité du Procureur général d'Etat. Il est à signaler que le projet de loi relatif à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel confirme que le recueil exhaustif des condamnations pénales ne peut être tenu que sous le contrôle de l'autorité publique compétente en la matière.

Abstraction faite de ce que le texte sous avis ne saurait servir de base légale à une modification du mode et de la forme de la tenue du casier judiciaire ainsi que des conditions de délivrance des extraits du casier judiciaire, les auteurs des amendements ne semblent point envisager une telle éventualité à l'occasion de la mise en place du „permis à points“. Il n'y a alors pas lieu d'insérer dans la loi en projet un texte d'une ambiguïté certaine.

Il suffira de prévoir dans le texte légal la possibilité pour le ministre des Transports de communiquer aux chargés de cours les informations utiles pour l'adaptation individuelle de la formation complémentaire. Cette communication devra se faire dans le respect des dispositions légales qui auront par ailleurs vocation à s'appliquer à cette communication, dont le cas échéant les dispositions de la future loi relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Le Conseil d'Etat se prononce dès lors pour la suppression du texte actuellement proposé.

Le texte pourrait être libellé comme suit:

„... (texte originaire). 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.“

Amendement 9:

Le Conseil d'Etat signale que le libellé des 8e et 9e tirets du nouvel article 7 procède plutôt par extrapolation que par reproduction des textes d'incrimination. Cette même observation vaut également pour le nouveau relevé des infractions faisant l'objet de l'amendement No 3.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat recommande une nouvelle fois de faire abstraction des termes „contraventions graves“ pour qualifier les contraventions à l'égard desquelles l'article 7 prévoit des peines aggravées. Il est renvoyé à ce sujet à l'avis du 15 mai 2001.

Amendement 10:

Il est renvoyé à l'observation générale figurant en début d'examen des textes, pour ce qui est du maximum de la peine d'emprisonnement.

Amendement 11:

Il y a lieu de faire la même remarque qu'à propos de l'amendement No 10. Par ailleurs, il est renvoyé aux observations formulées à l'endroit de l'amendement No 3 pour ce qui est du fait du propriétaire ou du détenteur du véhicule de tolérer la mise en circulation d'un véhicule surchargé.

Amendement 12:

L'amendement sous examen adapte le „délit de grande vitesse“. Ainsi qu'il a été relevé dans la partie générale du présent avis, l'excès de vitesse ne sera sanctionné de peines délictuelles que si la limitation réglementaire de vitesse est dépassée de plus de 50%, ce dépassement devant par ailleurs en tout état de cause être de l'ordre de 20 km/h, et si le délinquant est en état de récidive.

Le nouveau choix opéré par les auteurs des amendements ne semble guère plus heureux que celui pour lequel le projet originaire avait opté.

D'avantage encore que le projet originaire, le texte amendé procède à l'amalgame des excès de vitesse et des contrevenants compte tenu du fait que la récidive sera donnée, si avant l'expiration du délai prévu, il y a eu un premier excès de vitesse quel qu'il soit pénalement sanctionné. Pour illustrer ces propos, on peut retenir l'exemple suivant:

- un conducteur qui, à deux reprises, commet un excès de vitesse dans une zone où la vitesse réglementaire est limitée à 30 km/h, risque de se voir appliquer des peines délictuelles, alors même qu'il n'a dépassé que d'1 km/h la limitation réglementaire de vitesse normalement applicable à l'intérieur des agglomérations (en chiffres: premier excès de vitesse 36 km/h, deuxième excès de vitesse 51 km/h);
- un conducteur qui, en rase campagne, commet à deux reprises un excès de vitesse, en roulant à 120 km/h au lieu des 90 km/h (ou à 100 km/h à des endroits dangereux où la vitesse maximale autorisée est abaissée à 70 km/h) ne commettra jamais qu'une contravention. Or d'un point de vue statistique, ce conducteur présente un plus grand risque en matière de sécurité routière que le premier.

Mais ce qui semble encore plus redoutable au Conseil d'Etat, c'est le fait que la situation risque dorénavant de devenir inextricable si l'on combine les dispositions de la loi en projet avec celles du 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.

D'après le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal précité du 26 août 1993, le montant de l'avertissement taxé serait à fixer dorénavant à 145 euros pour les dépassements de vitesse à l'intérieur d'une agglomération (pour ne citer que cet exemple) supérieurs à 15 km/h à la limitation réglementaire de vitesse. Les agents de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises pourront décerner des avertissements taxés à l'encontre de contrevenants, alors même que les dépassements de la limitation réglementaire de vitesse sont supérieurs à 50% du maximum réglementaire, dans la mesure où ces dépassements de vitesse continuent à constituer en principe des contraventions. Ces dépassements de vitesse perdent toutefois le caractère de contraventions, et deviennent des délits, lorsqu'il y a récidive dans le chef du contrevenant. Et dans ce cas, les agents de la Police et de la Douane ne peuvent plus décerner un avertissement taxé. Or comment les agents de la Police et de la Douane pourront-ils savoir si les conditions de la récidive sont données? Si des solutions semblent susceptibles d'être trouvées pour ce qui est des avertissements taxés qui ont été décernés précédemment, la situation est tout autre pour les condamnations judiciaires: il n'est d'un côté pas concevable que les agents verbalisants, auxquels il devrait en règle être assez facile de vérifier si procès-verbal a été dressé précédemment, s'enquière à chaque fois auprès des autorités judiciaires quant aux suites y réservées et quant à la date où une condamnation s'est trouvée coulée en force de chose jugée. D'un autre côté, les informations que les agents pourraient recevoir du casier judiciaire (ce qui pose encore le problème de l'accès au casier: peut-il y avoir un accès direct en ligne au casier judiciaire?) ne sont pas d'une fiabilité

absolue. Primo, les condamnations coulées en force de chose jugée ne sont pas transcrites en temps réel au casier judiciaire, secundo, il ne peut pas être exclu qu'en raison de déficiences dans la communication ou dans la transmission, des condamnations figurent au casier judiciaire en tant que condamnations définitives alors même que l'action publique n'a pas encore été menée à son terme.

Qu'en est-il d'un avertissement taxé décerné alors que le contrevenant était passible de peines délicieuses? Le règlement de la taxe ayant pour effet d'arrêter toute poursuite, il semble difficilement concevable qu'on puisse ultérieurement, après constatation de l'erreur, faire revivre l'action publique. Le ministre des Transports pourrait-il, indépendamment du sort de l'action publique, redresser l'erreur au moment d'informer par écrit le contrevenant et appliquer en conséquence au contrevenant la réduction de points encourue en raison du délit? Là encore il est permis d'en douter sérieusement, dans la mesure où la loi en projet prévoit que la réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. D'ailleurs des difficultés ne manqueraient pas de naître du fait que le contrevenant aurait dans ce cas été mal informé sur la réduction de points encourue. A la limite on pourrait même concevoir que, toute la procédure étant viciée à l'égard de ce contrevenant, sans cependant pouvoir être reprise, il n'y aura pas de réduction de points du tout.

Le choix opéré par les auteurs des amendements conduit également à une autre conséquence: il ne pourra y avoir récidive qu'après une première condamnation judiciaire devenue définitive. Cette constatation, si elle va de soi au regard de la présomption d'innocence, est néanmoins de nature à faire naître de sérieux doutes quant à l'efficacité du nouveau système préconisé par les auteurs des amendements en tant que moyen de lutte contre les excès de vitesse.

Le Conseil d'Etat émet dès lors les réserves les plus nettes à l'encontre du nouveau texte proposé, qu'il recommande avec insistance d'abandonner afin d'éviter le risque d'un imbroglio juridique sans pareil. Le Conseil d'Etat réitère la proposition alternative formulée dans son avis du 15 mai 2001, tout en recommandant de maintenir la formule y figurant pour déterminer l'excès de vitesse déclenchant les peines aggravées. Il conviendrait de préciser la récidive, et le Conseil d'Etat propose de remplacer la phrase „En cas de récidive, le maximum de l'amende est prononcé“ par la phrase „En cas de récidive dans le délai d'un an à partir d'une première condamnation au titre de l'alinéa 2 devenue irrévocable, l'amende peut être portée au double du maximum“.

Amendement 13:

Le Conseil d'Etat fait les mêmes observations qu'à propos de l'amendement No 11.

Il y a lieu d'écrire (point 3 de l'article IX du projet): „Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions ...“

Amendement 14:

Plusieurs modifications sont proposées à l'endroit de dispositions de l'article 13 de la loi modifiée de 1955.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler à l'endroit de la modification apportée au deuxième alinéa du chiffre 2 de l'article 13.

S'agissant de la modification apportée par les auteurs des amendements au chiffre 10 de l'article 13, le Conseil d'Etat renvoie à son premier avis. Il tient à ajouter qu'en particulier l'alinéa 2 nouveau est susceptible d'avoir des répercussions s'agissant d'un éventuel recours contre le preneur d'assurance par l'assureur en matière d'assurance obligatoire de responsabilité civile. En l'absence d'une plus ample justification, le Conseil d'Etat ne saurait recommander à la Chambre l'adoption de ce texte, dont les tenants et aboutissants ne lui semblent pas avoir été examinés suffisamment. Cette même observation vaut pour le chiffre 11 dudit article 13.

Le chiffre 12 de l'article 13 est modifié à l'effet de tenir compte des observations du Conseil d'Etat formulées dans son premier avis. Tout en déclarant vouloir suivre la proposition du Conseil d'Etat d'abandonner l'obligation pour le ministre des Transports de passer par l'intermédiaire du Procureur général d'Etat en vue de faire exécuter par la police les mesures administratives en matière de permis de conduire, les auteurs des amendements maintiennent au premier alinéa du chiffre 12 au Procureur général d'Etat le soin de faire retirer le permis „en cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative“. Le Conseil d'Etat suppose qu'il s'agit d'une inadvertance, alors que le nouvel alinéa 2 du chiffre 12 attribue quant à lui compétence au ministre des Transports pour faire retirer le ou les permis en cas de

retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative. Il y a donc lieu de limiter au premier alinéa dudit chiffre 12 la compétence du Procureur général d'Etat aux seules interdictions de conduire judiciaires.

Pour ce qui est du chiffre 13 de l'article 13, le Conseil d'Etat entend simplement signaler que le délit de conduite d'un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable, englobe évidemment aussi l'hypothèse où un conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire. L'alinéa 2 du nouveau chiffre 13 ne constitue donc pas le corollaire de l'alinéa 1 dudit chiffre 13, et l'incrimination n'est donc pas limitée aux seules hypothèses visées audit alinéa 1.

Pour ce qui est de l'incrimination de tolérer, comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule, la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable, le Conseil d'Etat renvoie aux développements sous l'amendement No 3.

Le Conseil d'Etat approuve par ailleurs la suppression de la faculté accordée au juge qui prononce une interdiction de conduire, de subordonner la restitution du permis à la réussite à un examen théorique et/ou pratique. L'appréciation si un conducteur offre les garanties nécessaires à la sécurité routière, compte tenu des faits constatés à sa charge, relèvera en conséquence de la seule appréciation du ministre des Transports, conformément à l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée de 1955.

Amendement 15:

Sans observation.

*

II. AMENDEMENTS AUX PROJETS DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Le Conseil d'Etat signale, à titre d'observation préliminaire, que dans les trois projets de règlement grand-ducal sous avis, il y a lieu de supprimer à chaque fois le visa de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, et de se limiter en conséquence à ne viser que la loi modifiée du 14 février 1955 qui constitue, dans les trois cas, la seule base légale des règlements grand-ducaux en projet.

A. **Projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**

Les modifications à l'article II du projet de règlement grand-ducal ne suscitent pas d'observations.

A l'article III, les auteurs des amendements entendent suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de ne plus passer par l'intermédiaire du Procureur général d'Etat pour la notification des retraits ou restrictions du permis de conduire par décision administrative, et d'aligner la notification des suspensions du droit de conduire sur ce nouveau régime.

Il y a lieu de préciser à l'alinéa 1 du nouveau paragraphe 3 de l'article 90, que „3. L'arrêté pris par le ministre des Transports ... est notifié, à la demande du ministre, à la personne intéressée par la police grand-ducale dans les formes prévues pour les notifications en matière pénale“. L'article 384 du Code d'instruction criminelle sera en conséquence applicable, ce qui auparavant découlait du fait que la notification était faite à la requête du ministère public.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le 4e alinéa du paragraphe 3 de l'article 90, et de réserver simplement l'application des dispositions du paragraphe 4, en introduisant le premier alinéa du paragraphe 3 de l'article 90 par les termes „Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 du présent article, ...“.

Au dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 90, il y aurait lieu d'écrire „L'impossibilité de procéder au retrait matériel d'un permis de conduire ou à la notification ...“.

Pour ce qui est de l'article IV, le Conseil d'Etat constate que les auteurs des amendements emploient au nouveau paragraphe 1er de l'article 91 les termes „retrait administratif du droit de conduire“. Le Conseil d'Etat ignore pour quelle raison les auteurs entendent se départir des termes „retrait administratif du permis de conduire“, et il se prononce pour le maintien de ces termes, toute innovation non autre-

ment explicitée dans la terminologie étant source d'ambiguïtés. Cette même observation vaut pour la nouvelle rédaction de la première phrase du paragraphe 3 de l'article 91.

A l'article V, le nouvel article 91*bis* ne tient pas compte de la modification proposée, dans le cadre des amendements au projet de loi sous rubrique, à l'endroit du deuxième alinéa du chiffre 2 de l'article 13 de la loi de 1955. Il y aurait lieu de compléter l'article 91*bis*, alinéa 3 par l'ajout „ou de l'expiration d'une suspension du droit de conduire“.

L'article VI vient s'ajouter au projet de règlement grand-ducal et a pour effet de porter la limitation réglementaire de vitesse sur autoroute à respectivement 90 et 130 km/h selon les catégories de véhicules, limites qui redescendent à respectivement 75 et 110 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations. Le Conseil d'Etat n'entend pas s'y opposer. Il va de soi que les conducteurs devront adapter leur vitesse aussi aux conditions atmosphériques non expressément visées, tel le brouillard.

B. Projet de règlement grand-ducal modifiant 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

Le nouvel article II ne suscite pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Il entend simplement signaler que les annexes au projet de règlement grand-ducal utilisent toutes les termes „reçu, souche, copie“. Le Conseil d'Etat suppose que les formules visées par le nouveau texte correspondent au modèle faisant l'objet de l'annexe II-2.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler à l'endroit de l'article III.

Les modifications à l'article 4 du règlement grand-ducal modifié de 1993, faisant l'objet de l'article IV, n'appellent pas d'observations au fond. Quant à la forme, il n'y a pas lieu d'écrire 4.-1., mais tout au plus 4.1.; le Conseil d'Etat estime d'ailleurs que „Art. 4.“ est à supprimer comme étant superfétatoire. Il y a encore lieu d'écrire „... après radiation de la rubrique „permis à points““.

Pour ce qui est du nouvel article 4*bis* que l'article V propose d'ajouter au règlement grand-ducal de 1993, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler.

Le Conseil d'Etat entend toutefois relever qu'il aurait été approprié, dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité, de structurer d'une manière identique les articles 4 et 4*bis*.

L'information du contrevenant sur la perte de points encourue semble au Conseil d'Etat adéquate.

A l'article VI, il y a lieu d'écrire au nouveau deuxième alinéa de l'article 5, *in fine*, „... dans les conditions respectivement des paragraphes 3 et 4 des articles 4 et 4*bis*“.

Au nouvel alinéa à intercaler entre les alinéas 2 et 3 actuels de l'article 5, il y a lieu d'écrire „... en triple exemplaire un relevé des avertissements taxés donnés ...“.

L'article VII ne donne pas lieu à observations, si ce n'est qu'au dernier alinéa de l'article 13 à ajouter au règlement grand-ducal de 1993, il y a lieu d'écrire „... des catégories de véhicules pour lesquelles le contrevenant dispose d'un permis de conduire valable ...“.

L'article VIII ne suscite pas d'observations.

Pour le relevé des contraventions du catalogue des avertissements taxés figurant sous l'article X, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations complémentaires à formuler.

**C. Projet de règlement grand-ducal concernant les modalités d'utilisation,
d'homologation et de contrôle des cinémomètres**

Le Conseil d'Etat peut se rallier à l'ajout proposé à l'endroit de l'article 2 comme quoi „le cinémomètre doit en plus permettre l'enregistrement des données mesurées“. Le Conseil d'Etat part de la prémisse que les appareils visés sont techniquement à même de satisfaire à cette exigence.

D'après le commentaire, les auteurs des amendements semblent s'inspirer des critères techniques requis pour les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air exprimé. Il y a toutefois une certaine discordance entre le commentaire et le texte proposé: tandis que le commentaire fait état d'une preuve écrite, ce qui laisserait supposer que l'appareil doit fournir par écrit la vitesse constatée, le texte proposé exige uniquement que l'appareil enregistre les données mesurées, et reste muet sur la manière de reproduire ces données enregistrées.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 29 janvier 2002.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4712/08

N° 4712⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE, DES POSTES ET DES TRANSPORTS

(11.6.2002)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Willy BOURG, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Ady JUNG, M. Marco SCHANK et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

TABLE DES MATIERES

1. Remarques préliminaires
2. Objet du projet de loi 4712
3. Le permis à points: un choix de politique de sécurité routière
4. La nature juridique de la suspension du permis de conduire
5. Le délit de grande vitesse
6. Les avis des chambres professionnelles
 - 6.1. L'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics
 - 6.2. L'avis de la Chambre de Travail
 - 6.3. L'avis de la Chambre de Commerce
 - 6.4. L'avis de la Chambre des Employés Privés
 - 6.5. L'avis de la Chambre des Métiers
7. Les avis du Conseil d'Etat et les amendements au projet de loi
 - 7.1. Premier avis du Conseil d'Etat
 - 7.2. Avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - 7.3. Commentaires des amendements apportés au projet initial
8. Conclusion

*

1. REMARQUES PRELIMINAIRES

Le projet de loi sous examen a été déposé par le Ministre des Transports à la Chambre des Députés le 12 octobre 2000. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 15 mai 2001.

Dans sa réunion du 24 octobre 2000, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a nommé son président M. John Schummer comme rapporteur du projet de loi 4712. Dans ses réunions du 21 novembre 2001, 10 décembre 2001 et du 16 janvier 2002 la Commission a procédé à un examen détaillé du projet de loi. Dans sa réunion du 10 décembre 2001, la Commission a adopté une série d'amendements qui ont été transmis pour avis au Conseil d'Etat. La Haute Corporation a émis son avis complémentaire le 29 janvier 2002 qui a été examiné par la Commission dans sa réunion du 10 avril 2002.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics a émis son avis le 17 novembre 2000. L'avis de la Chambre de Travail date du 15 décembre 2000. La Chambre de Commerce a présenté son avis le 17 janvier 2001, tandis que les avis de la Chambre des Employés Privés et de la Chambre des Métiers datent respectivement des 13 et 16 février 2001.

*

2. OBJET DU PROJET DE LOI 4712

Le projet de loi sous examen a pour objet d'apporter à la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques plusieurs amendements qui peuvent être résumés comme suit:

- les amendes pénales prévues dans la loi du 14 février 1955 sont formellement adaptées à la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines,
- le permis à points est introduit dans la législation routière luxembourgeoise,
- la terminologie de la loi du 14 février 1955 est alignée aux notions communautaires et à la nouvelle dénomination du corps de la force publique résultant de la fusion entre gendarmerie grand-ducale et police,
- le fait de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule non régulièrement immatriculé ou non conforme d'un point de vue technique est repris parmi les contraventions graves,
- le relevé des délits routiers est complété par un nouveau délit de grande vitesse,
- le libellé et la portée légale des mesures administratives et judiciaires de retrait ou de suspension du droit de conduire sont précisés.

Parmi les innovations prévues, l'introduction du permis à points ainsi que le délit de grande vitesse comportent sans nul doute la portée la plus incisive pour la sécurité routière.

Les nombreux efforts déployés au cours des dernières décennies et les succès indéniables remportés au niveau de l'évolution des accidents marquent autant d'étapes dans la lutte contre l'insécurité routière. L'amélioration de l'infrastructure routière et en particulier la création d'un réseau autoroutier, l'élimination des points noirs sur la voirie normale, l'apaisement du trafic dans les traversées, les innovations ayant permis d'accroître la sécurité active et passive des véhicules, la mise au point d'un réseau de services d'intervention urgente, un ensemble de mesures législatives et réglementaires comprenant l'introduction de limitations générales de la vitesse, l'obligation de porter la ceinture de sécurité ou la mise au point du contrôle périodique des véhicules ainsi que la mise en œuvre d'un ensemble de mesures en matière d'éducation et de formation routières, dont la réalisation d'un centre de formation pour conducteurs, sont les éléments clés de ce travail.

Malgré des résultats encourageants, le bilan publié annuellement par le Ministère des Transports continue à faire état d'un niveau élevé d'accidents corporels, tués et blessés confondus: Même si les chiffres pour l'année 2001 montrent une légère diminution du nombre d'accidents, l'hécatombe meurtrière des 10 personnes tuées dans des accidents de circulation au seul mois de décembre 2001 montre que l'amélioration de la sécurité routière demande encore pendant de nombreuses années d'importants efforts de la part des pouvoirs publics tout comme des usagers de la route.

Parallèlement on assiste à une évolution malsaine, caractérisée par une agressivité de moins en moins contrôlée de la part d'une tranche croissante d'automobilistes et un phénomène d'acceptation quasi collective de la violation des règles de la circulation.

La circulation routière déjà très dense en présence d'un parc véhicule des plus importants d'Europe (ramené au nombre d'habitants) s'en trouve encore gonflée par le trafic de transit et par celui des navetteurs frontaliers effectuant quotidiennement le voyage aller-retour entre leur domicile dans les régions limitrophes et leur lieu de travail au Luxembourg.

La lutte d'intensifier la lutte contre l'insécurité routière fait l'unanimité des gouvernements successifs, de la Chambre des Députés, du Conseil d'Etat ainsi que des nombreuses institutions concernées par la problématique.

Dans un rapport du 19 juin 1992 la Commission des Travaux Publics et des Transports de la Chambre des Députés se dit „*consciente du fait que la majorité des accidents sont dus à la faute humaine (vitesse excessive, alcool au volant, non-respect de la priorité, défaut de maîtrise)*“, et „*estime ensemble avec le Gouvernement que les pouvoirs publics ne sont pas pour autant dégagés de leur responsabilité, mais doivent créer sur le plan pédagogique, infrastructurel, pénal et technique le cadre adéquat pour amener les usagers de la route à adopter un comportement plus responsable vis-à-vis de soi-même et d'autrui et plus conscient des dangers du trafic automobile*“.

Le Gouvernement actuel a fait de la sécurité un des objectifs majeurs de sa politique des transports. Dans le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 il est ainsi retenu que, „*le Gouvernement entend gérer et encadrer les transports de façon cohérente avec les objectifs de sa politique économique et environnementale, tout en réservant une attention particulière à la sécurité*“, question qui est plus particulièrement développée dans le paragraphe relatif à la circulation routière du chapitre traitant du Ministère des Transports.

*

3. LE PERMIS A POINTS: UN CHOIX DE POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

Parmi les initiatives projetées en matière de sécurité routière, le programme de coalition précité a fait de l'introduction du permis à points une des priorités politiques pour combattre l'insécurité de la circulation.

Avec le projet de loi sous examen, le Gouvernement donne également une suite à plusieurs motions adoptées par la Chambre des Députés. Ainsi, dans une motion adoptée le 8 juin 1993, la Chambre a considéré „*que le système du permis à points a fait ses preuves dans un certain nombre de pays, que malgré quelques problèmes administratifs, les résultats sont encourageants au niveau de la prévention des accidents*“ et a demandé au Gouvernement de „*mettre tout en œuvre pour que le permis à points puisse être introduit aussi au Luxembourg*“.

Le système du permis à points, qui comporte un effet de fragilisation progressif du permis de conduire au rythme des infractions commises, rappelle au conducteur la nécessité de respecter les règles élémentaires de la sécurité sur les routes. Il laisse au conducteur le droit à l'erreur sporadique mais il vise la récidive avec pour finalité d'interdire le droit à la conduite aux délinquants routiers multi-récidivistes. L'objectif du permis à points est de promouvoir une conduite moins agressive grâce à la dissuasion et à la pédagogie.

L'expérience de l'ensemble des pays connus pour leur politique avancée dans le domaine de la sécurité routière prouve que c'est en associant répression et éducation que l'on obtient les meilleurs résultats. La réponse qui a fréquemment été donnée à cette constatation a consisté dans l'introduction du permis à points.

Le permis à points a dès lors été introduit dans un grand nombre de pays avec un succès évident pour la sécurité routière: l'Allemagne, la Grande-Bretagne, le Japon, de nombreux Etats fédérés des Etats-Unis (le Connecticut depuis 1947), de certaines provinces du Canada, dont le Québec. En France, le permis à points a été instauré par la loi du 10 juillet 1989 et il est entré en application le 1er juillet 1992.

Les perspectives de la réduction de points, pour ceux qui ont déjà entamé leur capital et la suspension du droit de conduire, pour ceux qui ont gaspillé la quasi-totalité de leurs points, s'avèrent en effet être des arguments convaincants pour amender son comportement.

L'approche retenue pour le mode de fonctionnement juridique du permis à points prend pour modèle la loi française du 10 juillet 1989 élargie qui a introduit le permis à points dans la législation routière française. Le bilan, depuis l'application en 1992 du permis à points en France, confirme une baisse sensible du nombre d'accidents de la route.

A la base du concept tient le souci de disposer d'un moyen mieux approprié pour détecter les conducteurs à risques, qui se caractérisent par la haute fréquence et la gravité des infractions commises en matière de circulation routière. Il s'agit d'organiser une progressivité appropriée des sanctions, car l'impunité des multi-infractionnistes ne doit pas pouvoir se laisser „acheter“ par le paiement de l'avertissement taxé sans autre conséquence sur le plan pénal ou en relation avec le droit de conduire. Le permis à points se présente dans ces conditions comme contribution à la pédagogie de prévention des accidents en responsabilisant le conducteur non seulement sur l'infraction individuelle qu'il risque de commettre, mais également sur son comportement en général face aux exigences de sécurité routière.

Le système à mettre en place repose aussi sur la dissuasion tout en comportant une perspective de réhabilitation pour les délinquants dont le droit de conduire a été ou risque d'être suspendu dans le cadre de l'application du permis à points.

Tout comme dans les modèles légaux étrangers, le permis à points et la suspension du droit de conduire inhérente au concept coexisteront avec le système de répression pénale des infractions routières ainsi qu'avec les mesures administratives de déchéance du droit de conduire.

De ce fait un certain chevauchement du concept tant sur l'organisation judiciaire que sur l'action administrative est inévitable; en effet, le nombre de points à mettre en compte est directement fonction des infractions pour lesquelles l'intéressé a été condamné par les tribunaux pénaux ou en relation avec lesquelles il s'est acquitté d'un avertissement taxé. La gestion du permis à points relève quant à elle du domaine administratif.

Le concept luxembourgeois est fondé sur un capital initial de 12 points qui, à chaque infraction prise en compte, est réduit d'autants de points que prévus par le mécanisme de pondération des points à retirer, qui est clairement énoncé dans la loi. Les infractions prises en compte sont l'ensemble des délits et des contraventions graves prévues par la législation routière ainsi que les contraventions tenant au défaut d'utiliser les dispositifs de sécurité pour les occupants de véhicules – ceinture de sécurité, siège pour enfant, casque de protection.

Tant par la gravité du comportement fautif sanctionné que par la proximité du choix retenu par rapport aux modèles étrangers, la justification de retenir les délits et les contraventions graves est donnée. En notant par ailleurs que les conducteurs de deux-roues sont particulièrement exposés au risque d'accident, tout comme les occupants de voitures qui n'ont pas bouclé leur ceinture, courent un risque de plus de 4 fois plus élevé qu'un occupant „attaché“, la Commission estime que c'était à bon escient que les auteurs du projet de loi sous examen ont ajouté les infractions afférentes au relevé des délits et des contraventions graves.

La pondération par infraction du nombre des points à perdre varie entre 6 points pour un homicide involontaire et 1 point pour le défaut de porter la ceinture ou le casque ou de placer l'enfant dans un siège spécial. Les concours idéal et réel d'infractions sont pris en compte.

La perte totale du nombre de points du capital initial de 12 points entraîne la suspension du droit de conduire pour 12 mois. La restitution du droit de conduire est subordonnée à la participation à un cours de formation spéciale.

Le titulaire d'un permis de conduire qui a partiellement perdu les points lui alloués, peut tous les trois ans se soumettre à un cours de recyclage comportant un cours psychologique et des exercices pratiques de conduite en vue de récupérer 3 points. Le capital initial peut également être reconstitué si pendant un délai de 3 ans l'intéressé s'abstient de commettre de nouvelles infractions susceptibles de lui faire perdre des points.

La législation ne fera pas de différence selon qu'il s'agit d'un conducteur luxembourgeois ou étranger dans la mesure où l'infraction commise a été constatée et sanctionnée au Luxembourg.

En ce qui concerne le traitement des chauffeurs professionnels, la Commission partage le point de vue du Gouvernement qu'il ne faut pas réserver aux professionnels de la conduite un statut particulier. Même si cette question a également été posée dans tous les pays ayant adopté le mécanisme du permis à points. Aucune législation étrangère consultée n'a retenu une telle distinction. Un régime unique fondé sur l'égalité de traitement de tous les conducteurs est la solution standard appliquée par l'ensemble des pays qui connaissent le permis à points.

Accorder une marge de tolérance plus large serait non seulement discriminatoire vis-à-vis des chauffeurs „normaux“, mais constituerait en plus une capitulation de l'action de sécurité routière vis-à-vis des intérêts sociaux et économiques en jeu, au détriment des vies humaines et de l'intégrité physique des usagers de la route que le système a la prétention de protéger.

Le permis à points n'affectera pas les deux voies de retrait possibles du droit de conduire que connaît actuellement la législation luxembourgeoise. Ainsi, l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955 confère au juge pénal „saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de crimes ou de délits qui se sont joints à ces infractions“ la prérogative de „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 délit et de crimes“. L'application de cette peine accessoire est en principe laissée à l'appréciation du juge, mais en cas d'ivresse au volant ou en cas de récidive en matière d'influence d'alcool, l'interdiction doit être prononcée. Dans tous les cas le juge peut moduler l'interdiction de conduire.

En outre, l'article 2, paragraphe 1 de ladite loi prévoit que le Ministre des Transports, autorité administrative compétente pour délivrer les permis de conduire, „peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restriction, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves“, si l'une des causes légales énumérées à cet effet est donnée.

Ces deux voies de retrait du permis de conduire continueront d'exister et de produire leurs effets selon les errements actuels. La suspension du permis de conduire prévu dans le cadre du système de permis à points ne fera que s'ajouter sous forme d'une troisième possibilité pour les pouvoirs publics de retirer temporairement le droit de conduire.

Quant à la question d'un éventuel traitement discriminatoire des résidents luxembourgeois par rapport aux non-résidents, le projet de loi se propose d'instaurer un traitement d'égalité. Le permis à points s'appliquera à tous les conducteurs – résidents luxembourgeois titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois, résidents luxembourgeois titulaires d'un permis étranger, frontaliers et résidents étrangers de passage au Luxembourg – et l'affectation des points aura lieu à la première infraction donnant lieu à une déduction de points, le capital de 12 points étant évidemment réduit du nombre de points perdus en raison de l'infraction en question.

Toutefois, consciente du fait que sur le plan communautaire, le principe de subsidiarité s'applique à la législation du permis à conduire, la Commission parlementaire ne peut qu'encourager le Gouvernement dans sa volonté de donner son soutien à l'introduction d'un système harmonisé du permis à points à l'échelon européen. Cette volonté politique est d'ailleurs illustrée de façon concrète par la signature le 17 juin 1998 par le Conseil de l'Union européenne d'une convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire et qui veut „que les décisions de déchéance du droit de conduire ne soient plus exécutées uniquement sur le territoire d'un seul Etat membre, mais dans l'ensemble de l'Union européenne“.

*

4. LA NATURE JURIDIQUE DE LA SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE

Concernant le choix d'ancrer le concept du permis à points dans le droit administratif, le rapporteur se permet de faire un renvoi à l'argumentaire détaillé avancé dans l'exposé des motifs du projet de loi. Le débat doctrinal qui a eu lieu en France et les solutions jurisprudentielles auxquelles il a finalement abouti, constituent des repères précieux pour déterminer le cadre légal luxembourgeois dans lequel le permis à points évoluera. La référence au droit français est d'autant plus aisée que le projet de loi sous examen entend explicitement s'inspirer du modèle français même si tant la terminologie retenue que la spécification beaucoup plus détaillée des règles légales proposées s'écartent de cette approche.

La question a été examinée en France par la doctrine et par la jurisprudence et le débat a conduit à s'interroger sur la contradiction potentielle entre l'annulation du permis de conduire (selon la terminologie juridique employée en France) par le truchement du permis à points et le Code pénal français ainsi que sur la compatibilité de cette annulation avec les exigences de l'article 6, paragraphe 1 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales.

Dans ce contexte, la Commission parlementaire se réfère à l'arrêt du 23 septembre 1998 Malige c/France, dans lequel la Cour Européenne des Droits de l'Homme a reconnu qu'elle „conclut, avec la Commission, que l'intéressé a bénéficié dans l'ordre interne d'un contrôle juridictionnel suffisant concernant la mesure litigieuse au regard de l'article 6 § 1“. Le 28 juin 1993, un motocycliste a été contrôlé à la vitesse de 172 km/h sur un tronçon de route française où la vitesse maximale a été limitée à

110 km/h. En plus de sa condamnation par le tribunal, le motocycliste s'est vu retirer 4 points de son permis de conduire.

Après avoir épuisé ses possibilités de recours devant les juridictions françaises, y compris la Cour de cassation, qui ont toutes confirmé sa culpabilité et la régularité de la procédure, le motocycliste a saisi les instances judiciaires européennes.

Ce conducteur affirmait que le retrait systématique et automatique de points du permis de conduire sans possibilités de recours devant un organe judiciaire effectif l'aurait privé du droit à un tribunal impartial et indépendant au sens de la Convention qui dispose que „*toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle*“.

La Cour a pourtant estimé que, même si le retrait de points revêt un caractère préventif, il est aussi punitif et dissuasif et qu'il s'apparente à une peine accessoire. Elle conclut cependant que le contrôle juridictionnel qui se trouve incorporé dans la décision pénale de condamnation est suffisant au regard des exigences de la Convention. Autrement dit, le retrait systématique et automatique n'est que la conséquence d'une procédure pénale permettant au contrevenant de prétendre à un procès devant un tribunal indépendant. La Cour ajoute que le conducteur fautif a en plus la possibilité de saisir la juridiction administrative pour faire contrôler que l'autorité administrative qui procède effectivement au retrait de points, a agi à l'issue d'une procédure régulière.

Par son arrêté du 23 septembre 1998, la Cour Européenne des Droits de l'Homme a finalement confirmé la conformité de la procédure française conduisant au retrait de points avec les exigences de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

A l'instar de la solution retenue par la législation française et confirmée par la jurisprudence de la Cour de cassation ainsi que celle du Conseil d'Etat français, le permis à points et les mesures de réduction du capital de points en cas d'infraction et de suspension du droit de conduire en cas d'épuisement de ce capital sont considérés comme relevant du droit administratif. Le paragraphe 2 du nouvel article 2bis proposé pour compléter la loi précitée du 14 février 1955 donne compétence au Ministre des Transports pour procéder à la réduction du nombre de points prévue lorsque la réalité d'une infraction est établie.

C'est encore le Ministre des Transports qui est l'instance responsable pour informer les titulaires du permis de conduire de l'état de leur capital de points après chaque changement intervenu dans les hypothèses légales prévues à cet effet. Enfin, la suspension du droit de conduire en cas de perte de l'ensemble des points est constatée sous forme d'un arrêté du Ministre des Transports, selon le paragraphe 3 du même article 2bis.

*

5. LE DELIT DE GRANDE VITESSE

Les données sur les accidents de la circulation confirment le constat que la majorité des accidents graves, et notamment des accidents mortels, sont dus à un excès de vitesse ou à une vitesse inappropriée. Si la vitesse n'a pas été à l'origine de l'accident, elle n'en a pas moins souvent été responsable des conséquences fatales par l'effet de la multiplication des forces agissant sur le véhicule.

La lutte contre l'insécurité routière a été au cours des dernières décennies largement marquée par un ensemble d'initiatives destinées à amener les conducteurs à faire preuve de modération ou à réduire l'impact de la vitesse.

Force est cependant de constater qu'une dissuasion renforcée due à des sanctions plus sévères et à une présence intensifiée des forces de l'ordre sur les routes permettra de compléter efficacement l'arsenal des mesures prises et à prendre contre la vitesse excessive. L'introduction du délit de grande vitesse répond à cette constatation.

En ce qui concerne le détail et le commentaire de toutes les dispositions introduites par le présent projet de loi dans la législation routière, le rapporteur se permet de renvoyer à l'abondante documentation parlementaire générée par le projet.

*

6. LES AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

6.1. L'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics

L'avis de la chambre professionnelle susindiquée date du 17 novembre 2000. Elle approuve le principe du permis de conduire à points tout en y apportant quelques observations ponctuelles.

En ce qui concerne le traitement „sur un même pied d'égalité“ de tous les usagers, résidents et non-résidents, de nos routes, la chambre professionnelle estime qu'un tel traitement identique ne pourra pas être garanti.

En se focalisant sur les frontaliers et sur la circulation dense aux heures de pointe, la chambre professionnelle relève qu'un contrôle de la circulation, qu'il soit de routine ou ponctuel, serait virtuellement impossible à effectuer. En outre, les intéressés sont soumis à leur réglementation nationale, et il n'y aurait donc aucune comparaison possible avec les résidents.

Ainsi, à titre d'exemple, il serait difficilement imaginable que les infractions au code de la route commises au Grand-Duché de Luxembourg par un résident français affecteraient le capital points de son permis de conduire français. Dans ce contexte, la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics, se prononce pour une législation européenne uniforme et s'interroge sur la nécessité d'introduire, au niveau européen, un système qui prévoit que le retrait du permis de conduire dans un Etat déterminé puisse également produire ses effets dans tout autre Etat.

Au sujet d'un traitement différencié au bénéfice des chauffeurs professionnels, la chambre professionnelle se prononce contre l'approche adoptée par le projet de loi et propose de réintroduire le permis de conduire professionnel. Dans cet ordre d'idées, la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics est d'avis qu'une telle réintroduction permettrait également de sanctionner d'autres manquements comme par exemple le non-respect des dispositions en matière de temps de conduite et de repos.

Finalement, en ce qui concerne la mise en œuvre pratique du permis à points, la chambre professionnelle désire rappeler „que toute extension des missions de l'Etat implique nécessairement un gonflement de ses effectifs. La fonction publique en tant que telle n'ayant pas été demandeur en l'occurrence, elle refuse en conséquence d'endosser la responsabilité des frais supplémentaires de personnel en découlant“.

6.2. L'avis de la Chambre de Travail

La Chambre de Travail a adopté son avis en date du 15 décembre 2000. Elle se montre plus que réticente à l'égard de l'introduction du permis à points et s'exprime contre le projet de loi. Elle affiche cette opposition contre le permis à points en considérant qu'il n'est ni indiqué ni nécessaire d'introduire au Grand-Duché de Luxembourg un tel instrument de sécurité routière.

De prime abord, la Chambre de Travail note, avec des chiffres à l'appui, qu'en termes relatifs, le nombre d'accidents ne cesse de diminuer par rapport à l'augmentation du parc automobile, en raison des dispositifs intégrés de sécurité de plus en plus performants dans les automobiles. Dans cette logique, la chambre professionnelle fait un appel aux gouvernements des Etats membres de l'UE de donner des injonctions à l'industrie automobile de construire des voitures moins rapides, en soulignant qu'une vitesse exagérée est à l'origine de bon nombre d'accidents.

Etant donné que le Gouvernement s'est inspiré du modèle français de permis à points, la Chambre de Travail souligne qu'en France, le permis à points n'aurait pas contribué à une diminution du nombre d'accidents et regrette qu'aucune étude d'impact n'ait été faite par les pouvoirs publics français sur les conséquences du permis à points par rapport à la sécurité routière.

Elle conclut que „compte tenu de l'absence de lien de cause à effet entre le permis à points et la sécurité routière, le projet (de loi) est sans objet“.

Afin d'augmenter la sécurité routière, elle préférerait que le Gouvernement entreprenne des efforts afin d'améliorer le réseau routier. Dans ce contexte, elle regrette que le Gouvernement ait négligé d'entretenir bon nombre de routes en dehors des centres d'agglomérations qui seraient, à son avis souvent à l'origine de nombreux accidents.

Au lieu d'investir dans l'amélioration du réseau routier, le Gouvernement préférerait s'en prendre au comportement des automobilistes afin qu'ils changent leur comportement. Or, selon l'avis de la

chambre, le permis à points n'atteindrait pas l'objectif visé et serait „*dépourvu de tout aspect préventif, éducatif et pédagogique. Il ne sert qu'à ajouter de la répression à la répression*“.

En raison de l'unicité du permis de conduire, la Chambre de Travail rend attentif à une précarisation accrue des conditions de travail des chauffeurs professionnels. Dans la mesure où le permis de conduire constitue l'instrument de travail indispensable des chauffeurs concernés, elle souligne que les chauffeurs professionnels, dont le capital initial a été réduit, risquent de se voir licenciés par leur employeur à défaut de permis de conduire, en observant que „*le marché de travail de ce secteur risquera de se libéraliser davantage et de niveler encore vers le bas les conditions de travail des chauffeurs professionnels*“.

En ce qui concerne la nature juridique du permis à points, la Chambre de Travail qualifie le retrait de points de „*peine*“ et non de „*mesure administrative*“ et observe qu'une telle qualification „*arbitraire*“ priverait „*le contrevenant de la garantie du juge judiciaire*“. Elle se permet par ailleurs de soulever un certain nombre de violations de principes fondamentaux tant de droit public (aucune peine ne peut être appliquée si la juridiction ne l'a pas expressément prononcée; violation de la séparation des pouvoirs entre l'exécutif et le judiciaire; violation de la Convention Européenne des Droits de l'Homme; violation du principe de la proportionnalité entre la sanction et la faute; violation du principe „*non bis in idem*“).

Après avoir analysé les articles du projet de loi, la Chambre de Travail conclut que le „*permis à points est une mesure qui est non seulement dépourvue d'objet, mais également dépourvue de base légale*“ et s'exprime contre le projet de loi et ses règlements d'exécution.

6.3. L'avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 17 janvier 2001, la Chambre de Commerce approuve le choix d'un modèle qui se rapproche de celui appliqué en France. A cet effet, la chambre professionnelle considère qu'une amélioration de la sécurité sur les routes est un impératif majeur pour la collectivité en notant que „*face à la réalité d'une dégradation continue du civisme automobile, l'introduction du permis à points semble une mesure adéquate dans la lutte pour une sécurité routière accrue et la responsabilisation des usagers de la route. En effet le permis à points, tel que conçu par les auteurs du présent projet de loi, a l'avantage de concilier sanction et éducation*“.

La Chambre de Commerce souligne que „*l'effet dissuasif doit dominer, avant même que la sanction n'entre en jeu. L'introduction du permis à points ne peut que renforcer cet effet de responsabilisation et de dissuasion*“. Afin d'augmenter l'effet dissuasif, elle réclame des contrôles plus fréquents de la part des forces de l'ordre. En outre, elle se montre très favorable aux mesures qui permettent de reconstituer des points par la participation à des cours de réhabilitation ou de recyclage.

La chambre professionnelle demande à ce que chaque titulaire d'un permis de conduire devrait pouvoir à tout moment consulter son dossier informatique dans le fichier central afin de se renseigner sur son capital de points. En soulignant qu'à chaque perte de points, le chauffeur en est informé par voie de courrier, il semble utile à la chambre professionnelle de lui faire parvenir à la même occasion un message de sensibilisation et d'information spécifique en rapport avec son infraction (p. ex. brochure d'information sur les conséquences du non-port de la ceinture de sécurité, de l'alcool au volant ou des excès de vitesse).

En ce qui concerne le délit de grande vitesse, la Chambre de Commerce se prononce „*sans restriction*“ en faveur de son introduction. Toutefois, elle estime que l'introduction du délit de grande vitesse devrait aller de pair avec un audit de la signalisation routière en général.

Dans son commentaire des articles, elle s'arrête sur l'effet discriminatoire du permis à points luxembourgeois à l'égard des résidents en donnant à considérer qu'il semble impossible à ses yeux que les autorités administratives luxembourgeoises puissent remettre en cause ou limiter l'utilisation du permis de conduire d'un non-résident sachant que ce permis relève et est soumis à la souveraineté d'un autre Etat.

Finalement, la Chambre de Commerce marque son accord au projet de loi tout en avançant quelques observations ponctuelles sur des dispositions diverses qui, au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur le projet de loi, ont subi des modifications (e. a. incidences sur le permis de conduire d'une infraction commise par une tierce personne).

6.4. L'avis de la Chambre des Employés Privés

La Chambre des Employés Privés a émis son avis en date du 13 février 2001. Elle considère que l'introduction du permis à points présente un certain nombre de problèmes et inconvénients. Ainsi, le permis à points ne réduirait pas la vitesse et n'atteindrait pas les catégories d'âge à risque (tranche d'âge de 15 à 45 ans).

La Chambre des Employés Privés déplore que „*d'une manière générale, le système de permis à points proposé implique un traitement différent des résidents et des non-résidents*“. A cet effet, elle préconise une solution au niveau européen sur base de „*l'Acte du Conseil du 17 juin 1998 établissant la convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire*“, émarginé ci-dessus.

Afin de renforcer le volet éducatif du système de permis à points, la Chambre des Employés Privés estime nécessaire que les droits d'inscription des cours de recyclage devraient être réduits sinon co-financés par le Ministère des Transports.

En ce qui concerne l'application du permis à points et plus particulièrement la suspension du droit de conduire lorsque le capital de points a été épuisé, elle appelle à une différenciation entre les conducteurs privés et les chauffeurs professionnels en avançant que „*pour un chauffeur professionnel, le retrait du permis de conduire ne représente pas seulement une sanction dont il souffre dans sa vie privée, mais il équivaut aussi au retrait de l'instrument fondamental pour l'exercice de sa profession*“. A cet effet, elle plaide pour l'introduction, à côté du permis privé, d'un permis professionnel assorti d'une formation professionnelle spécifique.

Se montrant réticent à l'égard de l'introduction du permis à points, la Chambre des Employés Privés avance encore quelques propositions afin de compléter l'arsenal des initiatives pour une meilleure sécurité routière: favoriser la sécurité passive des conducteurs; combattre les excès de vitesse tout en veillant à garantir une certaine cohérence dans les panneaux de la signalisation routière; mettre l'accent sur la prévention (campagnes publicitaires, élaboration d'un code de déontologie pour les instructeurs); généraliser les audits de sécurité routière dans le processus de planification, de conception et de reconstruction des routes.

6.5. L'avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 16 février 2001, la Chambre des Métiers approuve le modèle du permis à points tel que proposé, en formulant cependant quelques observations. En ce qui concerne le délit de grande vitesse, tout en donnant son soutien à l'approche gouvernementale, jugée „*sévère mais juste*“, elle demande toutefois à ce qu'il soit procédé à un audit des limitations de vitesse existantes.

En ce qui concerne un traitement non discriminatoire dans l'application du système du permis à points, la Chambre des Métiers „*note avec satisfaction que la loi s'applique à tous les usagers de la route, c'est-à-dire non seulement aux résidents, qu'ils conduisent à titre privé ou professionnel, mais également aux non-résidents et à ceux qui s'établissent au Luxembourg et qui n'ont pas encore transcrit leur permis étranger*“.

Toutefois, elle observe que „*tout comme l'interdiction judiciaire de conduire, le permis à points est cependant confronté à l'absence d'un système de reconnaissance au niveau communautaire dans ce domaine*“. A cet effet, elle appelle à ce que les Etats membres de l'Union Européenne prennent enfin les dispositions nécessaires pour garantir qu'une interdiction judiciaire de conduire ou une suspension du permis ne soit pas seulement d'application sur le territoire national où elle est prononcée, mais applicable sur le territoire de tous les pays de l'Union Européenne.

En ce qui concerne le catalogue des infractions prises en compte pour l'application du permis à points, la Chambre des Métiers souligne que l'approche retenue aurait le mérite de la simplicité et de la clarté de sorte à garantir une bonne compréhension par les automobilistes.

En revanche, la Chambre des Métiers se montre critique à l'égard des dispositions qui retiennent que le propriétaire-employeur est également sanctionné pour les infractions liées au comportement du conducteur salarié.

Finalement, elle propose que chaque titulaire d'un permis à points devrait se voir donner la possibilité de consulter à tout moment son dossier dans le fichier central pour connaître son capital de points et estime qu'après l'adoption du projet de loi un comité de suivi devrait être mis en place pour suivre l'effet du permis à points en terme de renforcement de la sécurité routière et pour dégager, le cas échéant, les rectifications ou adaptations qui s'avéreraient nécessaires.

7. LES AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET LES AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI

Suite au premier avis du Conseil d'Etat du 15 mai 2001, le Gouvernement a élaboré un texte modifié tenant compte des oppositions formelles de la Haute Corporation. Dans sa réunion du 10 décembre 2001, la Commission parlementaire a adopté une série d'amendements qui ont été soumis pour avis au Conseil d'Etat. Ce dernier a émis son avis complémentaire en date du 29 janvier 2002.

Dans la suite du rapport, la Commission se propose d'examiner brièvement dans un même chapitre les deux avis du Conseil d'Etat en n'indiquant que les commentaires qui n'ont pas été retenus ni par le Gouvernement et ni par la Commission. Elle se penchera plus en détail sur les amendements susmentionnés qui reprennent dans une large mesure les propositions de modification avancées par la Haute Corporation.

7.1. Premier avis du Conseil d'Etat

De prime abord, le Conseil d'Etat se demande s'il n'aurait pas été opportun de limiter dans un premier temps le nombre d'infractions à prendre en considération, en se limitant à celles qui peuvent être considérées comme étant à l'origine de la très grande majorité des accidents corporels (vitesse et alcool/drogues).

En ce qui concerne la nature juridique du retrait de points et de la suspension du droit de conduire, le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à l'approche retenue par le Gouvernement (ancrer le permis à points dans le droit administratif) tout en attirant l'attention sur le fait que la Cour Européenne des Droits de l'Homme ne se serait pas prononcée sur le système français du permis à points en tant que tel, mais qu'elle aurait recherché si le droit du titulaire de permis d'avoir accès à un tribunal, au sens de l'article 6 §1 de la Convention, a été respecté.

En revenant sur le caractère d'automaticité du permis à points luxembourgeois, le Conseil d'Etat se pose la question de savoir si l'automaticité ne serait pas trop absolue. La Haute Corporation conclut que „*ce ne sera que la menace de l'annulation automatique du permis de conduire qui sera perçue comme le point fort de la réforme*“. L'effet dissuasif prendrait ainsi le pas sur l'aspect pédagogique du nouveau dispositif.

Dans ce contexte, afin de faire ressortir plus clairement cet aspect pédagogique, le Conseil d'Etat propose de relever le capital points (augmentation à 15 points) et de prévoir une étape intermédiaire avant la suspension du droit de conduire (par le biais de cours de recyclages théoriques ou pratiques auxquels le titulaire d'un permis, qui a entamé son capital points, devrait se soumettre afin de le ramener à 8 points).

Au sujet du délit de grande vitesse, le Conseil d'Etat admet qu'une vitesse excessive ou inadaptée reste le premier facteur d'accidents graves. Il ne s'oppose dès lors pas à voir compléter l'arsenal législatif et réglementaire à l'effet de lutter plus efficacement contre la vitesse excessive. Toutefois, le Conseil d'Etat demande „*de faire abstraction du délit de grande vitesse*“ tel qu'il a été proposé dans le texte initial du projet de loi.

S'agissant du champ d'application *ratione personae* du nouveau dispositif, le Conseil d'Etat se rallie en principe à l'approche des auteurs du projet de loi de soumettre à la nouvelle réglementation tous les titulaires d'un permis de conduire circulant sur les voies publiques nationales, sans égard à leur nationalité et à leur lieu de résidence normale.

Le Conseil d'Etat s'interroge cependant sur la mise en oeuvre pratique du nouveau dispositif, s'agissant notamment de la notification aux intéressés des retraits de points. Dans le même contexte, un retrait du permis de points systématique s'avérerait dans bien des cas impossible. Ainsi, seuls les résidents pourraient se voir retirer matériellement le permis, tandis que pour tous les titulaires de permis non résidents, les autorités luxembourgeoises peuvent décréter la suspension du droit de conduire sur le territoire luxembourgeois, alors que cette suspension ne serait pas matérialisée par le retrait du permis.

7.2. Avis complémentaire du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat constate dans l'introduction de son avis complémentaire qu'il a émis le 29 janvier 2002, que les auteurs des amendements maintiennent pour l'essentiel les grandes lignes tracées par le projet de loi originaire. Le Conseil d'Etat regrette en particulier que le tableau des infractions donnant lieu à réduction de points soit maintenu inchangé, tout en modifiant la présentation afin d'assurer une meilleure lisibilité, d'une part, et afin de mieux cerner les responsabilités pénales, d'autre part.

Au sujet des amendements prévoyant une révision à la baisse du taux maximum de la peine d'emprisonnement encourue en raison d'un délit de fuite, d'une infraction aux dispositions de l'article 8bis („détecteurs de radars“), d'un dépassement de la masse maximale en charge autorisée, de la conduite d'un véhicule sans être en possession, de manière générale ou de manière spécifique, des qualités requises pour ce faire, de la conduite sans permis de conduire valable ou d'un dépassement caractérisé des limitations réglementaires de la vitesse, le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une réduction du maximum de la peine d'emprisonnement encourue.

Le Conseil d'Etat s'interroge toutefois sur les éventuels parallèles que les auteurs des amendements ont entendu tirer. La Haute Corporation estime qu'il ne faudrait toutefois pas que l'abaissement du maximum de la peine d'emprisonnement encourue traduise la volonté des auteurs de faire des délits routiers des délits „contraventionnels“, oblitérant l'exigence de l'élément moral.

D'autre part, le Conseil d'Etat signale qu'en abaissant le maximum de la peine d'emprisonnement encourue au-dessous de deux ans, un délinquant (résident) ne pourra plus faire l'objet d'un mandat de dépôt qui, aux termes de l'article 94 alinéa 1er du Code d'instruction criminelle, ne peut être décerné que si le fait emporte une peine criminelle ou une peine correctionnelle dont le maximum est égal ou supérieur à deux ans d'emprisonnement. En soulignant que le projet de loi est destiné à réagir contre le nombre de personnes tuées sur les routes et, d'une manière plus générale, contre l'augmentation du nombre des accidents, il ne se recommande pas, selon l'avis du Conseil d'Etat, d'exclure *a priori* (et hormis l'hypothèse d'un homicide involontaire) la possibilité de voir décerner un mandat de dépôt à l'encontre de chauffards, surtout s'il s'agit de personnes avec des antécédents judiciaires en matière d'infractions routières.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat se prononce dès lors pour une peine d'emprisonnement d'un maximum égal à deux ans d'emprisonnement s'agissant des différents délits routiers visés aux articles VI, VII, IX et X du projet de loi.

Quant aux interrogations du Conseil d'Etat sur les peines de référence du Code pénal auxquelles il est fait allusion pour réduire le maximum de la peine d'emprisonnement de 3 à 1 an, la Commission parlementaire fait siennes les explications du Ministre des Transports, qu'elle a entendues à l'occasion de sa réunion du 10 avril 2002.

Ainsi, l'article 419 du Code pénal prévoit que l'homicide involontaire est puni par une peine d'emprisonnement allant de 3 mois à 2 ans. D'après les articles 420 et 421 du Code pénal, l'infraction des coups et blessures involontaires est punie d'une peine d'emprisonnement allant respectivement de 8 jours à deux mois ou de 8 jours à un an selon que les coups et blessures involontaires n'ont pas ou ont entraîné la mort ou altéré gravement la santé de la victime.

Par ailleurs, dans le domaine ferroviaire pouvant être considéré comme connexe à celui de la circulation routière, l'homicide involontaire et les coups et blessures involontaires (suite à l'accident d'un convoi de chemin de fer) sont punis aux termes de l'article 422 du code pénal, a. par une peine d'emprisonnement allant respectivement de 6 mois à 5 ans et de 1 mois à 3 ans.

7.3. Commentaires des amendements apportés au projet initial

Dans ce chapitre, la Commission ne relève que les seuls articles qui ont donné lieu à des amendements, par ailleurs avisés par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire.

1. *Modification de l'article 1er – modification du 2e alinéa du paragraphe 4 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955*

Les montants minimal et maximal de l'amende prévue, seront exprimés en euros. Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat observe que, d'une manière générale, il n'y a pas d'observations à formuler en ce qui concerne le libellé en euros des amendes.

2. *Modification de l'article II – modification du relevé des infractions retenues pour donner lieu à un retrait de points prévu au paragraphe 2 du nouvel article 2bis*

En tenant compte des propositions afférentes du Conseil d'Etat, les amendements au projet de loi initial sont les suivants:

- Le libellé des infractions figurant sur le relevé est rédigé selon le souhait du Conseil d'Etat en ajoutant l'article correspondant.
- Le souci de limiter la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur d'un véhicule à l'hypothèse où il a activement incité le conducteur à commettre l'infraction ou fait preuve de négligence en ne l'en empêchant pas, conduit à l'introduction d'un nouveau libellé permettant d'appliquer cette responsabilité du propriétaire/détenteur aux cas où celui-ci a toléré l'infraction. En vue de transposer ce principe il y a lieu d'adapter en conséquence le relevé des infractions retenues pour le permis à points (cf. rubriques 3), 4), 6), 8), 9), 11) et 16) du relevé) ainsi que l'ensemble des dispositions afférentes dans les autres articles concernés de la loi du 14 février 1955.
- Plutôt que d'énumérer l'ensemble des situations légales où la validité d'un permis de conduire n'est plus donnée – énumération qui d'après le Conseil d'Etat prête à confusion –, le texte amendé de la rubrique 3) se limite à énoncer le fait de conduire ou de tolérer (comme propriétaire/détenteur) la conduite d'un véhicule sans permis valable (sachant que cette formule englobe toutes les hypothèses où la conduite a lieu en dehors des limites du droit de conduire documenté par le permis).
- Consciente des difficultés de cerner dans le relevé sous examen l'ensemble des infractions – délits et contraventions graves – inventoriées à l'article 12 et notant qu'en tout état de cause la constatation de l'une quelconque de ces infractions donnera lieu à un procès pénal (l'avertissement taxé étant a priori exclu), les rubriques 8, 9 et 10 sont remplacées par deux nouvelles rubriques 8 et 9 comportant un simple renvoi, la première pour les délits et la seconde pour les contraventions graves, à l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 ayant trait à la participation de la circulation routière sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de médicaments.
- Comme à la rubrique 13 (rubrique 12 selon la nouvelle numérotation) l'expression „signal lumineux rouge ou assimilé“ a donné lieu à critique de la part du Conseil d'Etat, le nouveau libellé retenu énumérera les 3 hypothèses prévues à cet effet par le Code de la Route: le feu rouge communément en place aux intersections et aux passages pour piétons, le feu rouge clignotant aux passages à niveau et la barre horizontale de couleur blanche ou jaune pour signifier l'arrêt aux véhicules empruntant les couloirs d'autobus.
- Aux rubriques 19 et 20 (rubriques 18 et 19 selon la nouvelle numérotation) le texte amendé parle de „mineurs“ et non de „mineurs de moins de 12 ans“ pour éviter de créer un vide juridique pour des mineurs âgés de 12 ans ou plus.

En ce qui concerne l'amendement portant sur la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur d'un véhicule qui a toléré une infraction commise par une tierce personne, le Conseil d'Etat se rallie à l'approche des auteurs, qui peuvent par ailleurs se prévaloir d'ores et déjà d'un précédent en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs.

Dans sa réunion du 10 avril 2002, la Commission parlementaire a tenu compte des observations du Conseil d'Etat quant au libellé du relevé des infractions donnant lieu à une réduction de points (rubriques 3), 11), 14), et 16)).

Par contre, la Commission a écarté la proposition du Conseil d'Etat de supprimer les termes „... ou d'un animal ...“ aux rubriques 8) et 9) du relevé des infractions pour des raisons de cohérence des textes légaux et réglementaires régissant la circulation routière. Elle a de même écarté la proposition de faire abstraction aux rubriques 9) et 10) du relevé des infractions pour ce qui est du qualificatif „grave“ pour les infractions considérées comme contraventions graves en vertu des articles 7 et 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

3. *Modification de l'article II – ajout au paragraphe 2 du nouvel article 2bis d'une disposition arrêtant le principe de l'information préalable du contrevenant sur le nombre de points retirés dans le cas d'un avertissement taxé*

Conformément à la recommandation du Conseil d'Etat le principe de cette information préalable est ajouté au 5e alinéa dudit paragraphe 2. La Commission note que par ailleurs le Gouvernement a prévu de régler les modalités d'application dans le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertisse-

ments taxés qui prévoira dans sa version amendée notamment une déclaration écrite du contrevenant moyennant laquelle il atteste sous sa signature avoir été informé du nombre de points retirés.

4. *Modification de l'article II – adaptation des dispositions du paragraphe 3 du nouvel article 2bis relatives à la suspension du droit de conduire et à la restitution du permis à la fin de la période de suspension*

Les modifications apportées par voie d'amendement au texte initial du projet de loi peuvent être résumées comme suit:

- Il est précisé à l'alinéa 1er qu'en aucun cas le retrait de points ne pourra aboutir à un capital négatif.
- Au regard de l'opposition formelle du Conseil d'Etat quant à l'idée d'assortir la restitution du permis à la fin de la suspension de conditions supplémentaires, les alinéas 3 et 4 du paragraphe 2 ont été revus.

La condition de la réussite d'un examen de contrôle à la fin d'une 2e suspension intervenant endéans un délai de 3 ans est abandonnée. Par ailleurs, le nouveau texte se limitera à énoncer l'obligation pour l'intéressé de participer à un cours de formation complémentaire au cours de la période de suspension. En effet cet élément a fait ses preuves tant en Allemagne qu'en France et est essentiel pour assurer la dimension pédagogique du permis à points. Par ailleurs, la Commission a fait sienne la proposition du Conseil d'Etat d'appliquer parallèlement à la suspension automatique du permis de conduire, suite à la perte intégrale des points, la faculté du Ministre des Transports de retirer ou de restreindre le permis de conduire par la voie administrative.

- Pour éviter des non-conformités avec les articles de la loi du 14 février 1955 réglant le retrait administratif du permis de conduire ou l'interdiction de conduire, il est retenu que pendant la suspension du droit de conduire le retrait administratif du permis et l'interdiction de conduire judiciaire resteront sans effet (voir aussi le point 12 ci-après).

5. *Modification de l'article II – adaptation rédactionnelle du paragraphe 4 du nouvel article 2bis*

Le Conseil d'Etat a été suivi dans ses suggestions rédactionnelles concernant le 1er alinéa ainsi que dans sa proposition de porter de 12 à 24 mois le délai de carence après une suspension du droit de conduire, délai pendant lequel la participation à un cours de formation prévu pour récupérer 3 points restera interdite.

6. *Modification de l'article III – amendement du 13e alinéa de l'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955*

Il était prévu par voie d'amendement de confier à un règlement grand-ducal le soin de déterminer les informations „relatives au permis de conduire et au casier judiciaire“ que le Ministre des Transports peut communiquer aux personnes agréées pour dispenser cette formation.

Or, le Conseil d'Etat a estimé dans son avis complémentaire que le projet de loi sur l'introduction du permis à points ne saurait servir de base légale à une modification du mode et de la forme de la tenue du casier judiciaire ainsi que des conditions de délivrance des extraits du casier judiciaire. Il suffira de prévoir dans le texte légal la possibilité pour le Ministre des Transports de communiquer aux chargés de cours les informations utiles pour l'adaptation individuelle de la formation complémentaire. Cette communication devra se faire dans le respect des dispositions légales qui auront par ailleurs vocation à s'appliquer à cette communication, dont le cas échéant les dispositions de la future loi relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Dans sa réunion du 10 avril 2002, la Commission a dès lors fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat et propose de libeller comme suit la disposition concernée:

„ ... 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.“

7. *Modification de l'article V – amendements à apporter à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 relatif aux contraventions graves*

Le montant des amendes est exprimé en euros, soit un montant de 25 à 250 euros pour les contraventions simples et un montant de 25 à 500 euros pour les contraventions graves.

Se ralliant à une observation du Conseil d'Etat relative à la rubrique 13 (rubrique 12 selon la nouvelle énumération) du relevé des infractions donnant lieu à un retrait de points il y a lieu de parler au 4e tiret du 2e alinéa de l'article 7 de l'

- *inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;*

Aux 8e et 9e tirets il a été précisé, conformément aux observations ci-avant, que la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur d'un véhicule est engagée si celui-ci tolère la mise en circulation d'un véhicule qui est équipé de pneus non réglementaires ou qui n'est pas couvert par une carte d'immatriculation ou par un certificat de contrôle technique valable.

8. *Modification de l'article VI – expression en euros des amendes prévues par les articles 8bis et 9 de la loi du 14 février 1955 et réduction du maximum de la peine d'emprisonnement de 3 ans à 1 an*

Par analogie aux modifications afférentes apportées à d'autres articles de la loi du 14 février 1955 prévoyant des amendes, les amendes prévues aux articles 8bis et 9 seront exprimées en euros. Par souci d'aligner le maximum des peines d'emprisonnement retenues pour les délits routiers à l'ordre de grandeur d'autres peines d'emprisonnement prévues dans le Code pénal, ce maximum sera ramené de 3 à 1 an auxdits articles 8bis et 9 (cf. ci-avant point 7.2 in fine).

9. *Modification de l'article VII – modification du paragraphe 1 de l'article 11 de la loi du 14 février 1955*

Eu égard aux remarques précédentes relatives à l'euro comme monnaie d'expression des amendes, à l'intérêt de réduire le maximum des peines d'emprisonnement et au souci de préciser la portée de la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur, l'article VII a été modifié en conséquent.

10. *Modifications de l'article VIII – introduction d'une nouvelle définition du délit de grande vitesse au nouvel article 11bis de la loi du 14 février 1955*

La modification principale intervenue au niveau de cet article concerne le **délit de grande vitesse** qui ne sera plus conçu sur base de la formule du „20 km/h + 20%“, mais sur base d'une nouvelle formule considérant comme délit les excès de vitesse

- supérieurs de 50% par rapport au plafond réglementaire (la différence étant d'au moins 20 km/h), et
- qui interviennent endéans 1 an après une 1ère condamnation ou un 1er avertissement taxé pour un excès de vitesse considéré comme contravention grave.

Cette solution s'inspire de la législation française qui elle aussi ne retient le délit qu'en cas de récidive. La récidive sera définie comme en matière d'alcoolémie prohibée au volant où une première influence d'alcool (alcoolémie entre 0,8‰ et 1,2‰) est considérée comme contravention grave et où il y a récidive sanctionnée comme délit, lorsqu'une même personne commet encore une fois la même infraction au cours de l'année qui suit une première condamnation.

Cette solution introduit une progressivité plus prononcée dans l'application des sanctions graves, car la formule „+50%“ présente – au-delà de sa meilleure compréhensibilité – l'avantage d'être plus sévère en agglomération et en rase campagne et plus bénigne sur autoroute (jugée 4x plus sûre qu'une route ordinaire à 2 voies), sans préjudice du fait que le délit ne sera donné qu'en cas de récidive.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat a formulé des réserves quant au principe et quant à l'applicabilité du délit de grande vitesse. Toutefois, la Commission partage le point de vue du Gouvernement et propose de maintenir le nouvel article 11bis à insérer dans la loi modifiée du 14 février 1955. Il incombera au Gouvernement de mettre en place, lors de la mise en œuvre de cette disposition, des solutions appropriées sur le plan de la gestion informatique du système „permis à points“ en vue d'aboutir dans la pratique à une application efficace de cette nouvelle disposition légale, dont le bien-fondé ne fait pas de doutes aux yeux de la Commission.

Dans ce contexte, la Commission soutient le Gouvernement dans son approche de se rallier aux conclusions que la Commission de circulation de l'Etat a émises dans un récent avis qui propose un faisceau de mesures destinées à mieux harmoniser les limitations particulières de la vitesse, trop souvent appliquées au seul gré des autorités locales et des services régionaux de gestion de la voirie. La Commission de circulation de l'Etat recommande une harmonisation poussée des limitations spécifiques qui s'appliquent autour des chantiers, sur les tronçons insinueux, ... tout en insistant sur la fixa-

tion d'un niveau accepté et suivi par la grande majorité des automobilistes, pour éviter des situations considérées comme „pièges radar“.

Enfin elle note que le Gouvernement a retenu que, sur proposition de la Commission de circulation de l'Etat, la vitesse admise sur autoroute sera portée de 120 km/h à 130 km/h par temps sec, tout en abaissant le plafond autorisé à 110 km/h par temps de pluie ou en cas d'autres précipitations. Pour les véhicules lourds et les ensembles de véhicules, le plafond réglementaire sera maintenu à 90 km/h en conditions normales et abaissé à 75 km/h en cas d'intempéries.

11. *Modification de l'article IX – modifications à apporter aux paragraphes 1er, 2 et 5 de l'article 12 de la loi du 14 février 1955*

Eu égard aux remarques qui précèdent au sujet de l'euro comme monnaie d'expression des amendes et de l'intérêt de réduire le maximum des peines d'emprisonnement pour les délits routiers, d'une part, et tenant compte des observations rédactionnelles du Conseil d'Etat, le libellé de l'article IX a été adapté en conséquence.

12. *Modification de l'article X – modification à apporter aux chiffres 2, 10, 11, 12, 13 et 14 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955*

Les modifications apportées à cet article sont les suivantes:

- Les remarques relatives à l'euro comme monnaie d'expression des amendes et la réduction du maximum des peines d'emprisonnement pour les délits routiers valent également dans le contexte sous examen.
- Il en est de même du souci de limiter la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur à la situation où il a toléré que son véhicule soit conduit par une personne non titulaire d'un permis valable.
- Conformément à la proposition d'amendement sous 4. ci-avant prévoyant de reporter les effets d'une interdiction de conduire judiciaire – qu'elle soit ferme ou provisoire – ou d'un retrait administratif du permis de conduire au-delà du terme d'une suspension du droit de conduire, il y a lieu de modifier le 2e alinéa du chiffre 2 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 pour assurer la concordance avec le nouvel article 2bis.
- Finalement la Commission propose de suivre la proposition du Conseil d'Etat exprimée dans son premier avis qui consiste à abandonner l'obligation pour le Ministre des Transports de passer par l'intermédiaire du Procureur Général d'Etat en vue de faire exécuter par la police les mesures administratives en matière de permis de conduire.

13. *Modification de l'article XI – amendements rédactionnels concernant l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955*

Sur proposition du Conseil d'Etat la Commission propose de donner au paragraphe 2 de l'article XI prend le libellé suivant:

2. Le septième alinéa dudit article 15 est remplacé par le texte suivant:

Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l'article 17, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

3. *L'alinéa final actuel de l'article 15 est supprimé.*

*

8. CONCLUSION

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports propose à la Chambre des Députés d'approuver le projet de loi sous examen dans la version ci-après:

*

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. I.– Le deuxième alinéa du paragraphe 4 de l’article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

„Le refus de remettre les documents aux agents chargés de l’exécution du retrait sera puni d’une amende de 251 à 5.000 euros.“

Art. II.– La loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complétée par un nouvel article 2bis, libellé comme suit:

„**Art. 2bis.**– *Paragraphe 1.* – Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points.

L’affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d’un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l’établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n’ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou qui, arrivant d’un pays tiers à l’Espace Economique Européen, n’ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l’établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l’objet d’une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l’entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d’effets de ces dispositions.

Paragraphe 2.– Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

- | | |
|---|----------|
| 1) l’homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution | 6 points |
| 2) les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution..... | 4 points |
| 3) la conduite d’un véhicule | |
| – dans l’une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l’article 13, | |
| – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d’un véhicule par une personne non titulaire d’un permis de conduire valable..... | 4 points |
| 4) la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d’un véhicule automoteur ou d’une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte..... | 4 points |
| 5) le délit de fuite | 4 points |
| 6) la conduite d’un véhicule ou d’un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d’un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers..... | 4 points |
| 7) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l’article 11bis | 4 points |
| 8) le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d’un véhicule ou d’un animal un des délits prévus à l’article 12..... | 4 points |
| 9) le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d’un véhicule ou d’un animal une des contraventions graves prévues à l’article 12..... | 2 points |
| 10) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l’article 7..... | 2 points |
| 11) la conduite d’un véhicule ou d’un ensemble de véhicules couplés muni d’un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d’un tel véhicule ou d’un ensemble de véhicules couplés | 2 points |

- | | |
|--|----------|
| 12) l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale..... | 2 points |
| 13) l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité | 2 points |
| 14) l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit | 2 points |
| 15) l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs..... | 2 points |
| 16) la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable | 2 points |
| 17) le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation | 2 points |
| 18) le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué..... | 1 point |
| 19) le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué..... | 1 point |

Pour autant qu'une des infractions mentionnées ci-avant ait été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction, entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire. Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée. En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le ministre des Transports fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Paragraphe 3. – La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. Des points négatifs ne sont pas mis en compte.

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le ministre des Transports; les modalités en sont déterminées par règlement grand-ducal.

La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai de 3 ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre à la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4.

La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues à l'alinéa qui précède s'effectue sans préjudice du droit du ministre des Transports de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2.

Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points.

Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 restent sans effet.

La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au treizième alinéa de l'article 4, d'y participer et de rentrer.

Paragraphe 4.— Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4, a droit à la reconstitution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. Le temps d'une interdiction de conduire judiciaire, non assortie du sursis, d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne compte pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points.

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

Paragraphe 5.— Si pendant un délai de trois ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.

La durée d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis et la durée d'une des mesures du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.

Paragraphe 6.— Les dispositions du présent article 2bis entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit leur publication au Mémorial. Elles n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés dressés pour des faits commis à partir de la date de leur entrée en vigueur.“

Art. III.— Le treizième alinéa de l'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„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, détenant le permis de conduire depuis moins de deux ans, 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. IV.— Aux articles 5, 10, 12, 16 et 17 modifiés de la loi du 14 février 1955 précitée les termes „véhicules de la gendarmerie et de la police“ et „membre(s) de la gendarmerie et de la police“ et „bureau de gendarmerie ou de police“ sont remplacés par respectivement „véhicules de la police grand-ducale“, „membre(s) de la police grand-ducale“ et „bureau de la police grand-ducale“.

Art. V.– L'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.**– Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- vitesse dangereuse selon les circonstances et inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11bis;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
- inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
- omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
- inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
- infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
- défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des agents de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.“

Art. VI.– Au premier alinéa de l'article 8bis et à l'article 9 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum des amendes sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

Art. VII.– L'article 11 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 11.**– 1. Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

2. S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés à l'alinéa premier, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

3. Si une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée est constatée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont en droit d'interdire la circulation du véhicule.“

Art. VIII.– La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un nouvel article 11bis, libellé comme suit:

„**Art. 11bis.**– 1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou de dépasser les limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1er, 3 et 5 de la présente loi.

2. Le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.

3. Les infractions au chiffre 1. sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la présente loi.

Sera toutefois punie d'une amende de 251 à 5.000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura commis de nouveau 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, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave.“

Art. IX.– 1. Au paragraphe 1er de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum de l'amende sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

2. Le chiffre 4. du paragraphe 2 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

„Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros ayant le caractère d'une peine de police, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg par litre d'air expiré. L'infraction en question est considérée comme contravention grave.“

3. Le paragraphe 5 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

„Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui aura toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2 ou 4 ait conduit ce véhicule ou cet animal.“

Art. X.– 1. Le deuxième alinéa du chiffre 2. de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par le texte suivant:

„L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis.“

2. Le chiffre 10. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„10. L'interdiction de conduire judiciaire des véhicules emporte retrait des permis de conduire nationaux, civils et militaires, délivrés par les autorités luxembourgeoises et du permis de conduire international. Les modalités de ce retrait seront déterminées par règlement grand-ducal.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.“

3. Le chiffre 11. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„11. Le permis de conduire délivré à une personne dont le droit de conduire a été retiré, suspendu ou annulé, ou à qui l’obtention, le renouvellement ou la transcription de ce permis a été refusé en application de la loi luxembourgeoise, n’est pas valable au Luxembourg aussi longtemps que la décision de retrait, de suspension, d’annulation ou de refus produit ses effets. Cette décision comporte l’interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur toutes les voies publiques et vaut même à l’égard de titulaires de permis de conduire nationaux étrangers ou de permis de conduire internationaux délivrés à l’étranger.

Lorsque la décision précitée s’applique au titulaire d’un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d’un permis de conduire délivré par un Etat membre de l’Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n’est pas non plus valable à l’étranger.“

4. Le chiffre 12. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„12. En cas d’interdiction de conduire judiciaire le procureur général d’Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l’objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l’interdiction de conduire judiciaire concerne une personne qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.

En cas de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le ministre des Transports fait retirer par les membres de la police grand-ducale le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne concernée par la mesure. Cette personne fait l’objet d’un signalement par les forces de l’ordre. Lorsque la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle fait l’objet d’un signalement par les forces de l’ordre, à la demande du ministre des Transports.

Le refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la police grand-ducale chargés de l’exécution du retrait est puni d’une amende de 251 à 5.000 euros. Sont punis de la même peine ceux qui omettent de faire inscrire sur le permis de conduire, dans le délai imparti respectivement par le procureur général d’Etat ou le ministre des Transports, la mention de la restriction de son droit de conduire prononcée par décision judiciaire ou administrative ou la mention de la prorogation ou du renouvellement de la période de stage.“

5. Le chiffre 13. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„13. Le permis de conduire d’une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d’une décision judiciaire, d’un retrait ou d’une restriction du permis de conduire par décision administrative et d’une suspension du droit de conduire sur base de l’article 2bis n’est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.

Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d’un permis de conduire valable, est condamnée à une peine d’emprisonnement de huit jours à un an et à une amende de 251 à 5.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur la mise en circulation d’un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d’un permis de conduire valable.

Si toutefois le conducteur du véhicule est en possession d’un permis périmé correspondant au genre de véhicule conduit, une amende de 25 à 250 euros est prononcée.“

6. Le chiffre 14. dudit article 13 est supprimé.

Art. XI.– 1. Le premier alinéa de l’article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 15.**– En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l’article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.“

2. Le septième alinéa dudit article 15 est remplacé par le texte suivant:

„Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l’infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l’article 17, a pour effet d’arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d’acquittement, et elle est imputée sur l’amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d’une action en justice.“

3. L’alinéa final actuel de l’article 15 est supprimé.

Luxembourg, le 11 juin 2002

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4712/09

N° 4712⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(19.7.2002)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 3 juillet 2002 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 3 juillet 2002 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 15 mai 2001 et 29 janvier 2002;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 19 juillet 2002.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

Service Central des Imprimés de l'Etat

Document écrit de dépôt

MOTION 2**La Chambre des Députés,**

- considérant que la législation luxembourgeoise actuelle prévoit deux voies possibles de retrait du droit de conduire, à savoir d'une part, l'article 13 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui confère au juge pénal « *saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de crimes ou de délits qui se sont joints à ces infractions* » la prérogative de « *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 délit et de crimes* », et d'autre part, l'article 2, paragraphe 1 de ladite loi qui prévoit que le ministre des Transports, autorité administrative compétente pour délivrer les permis de conduire, « *peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restriction, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves* », si l'une des causes légales énumérées à cet effet est donnée ;
- considérant que le projet de loi N° 4712, portant, entre autres, introduction du permis à points dans la législation luxembourgeoise, introduit une nouvelle forme de retrait du droit de conduire ;
- considérant qu'il y a une possibilité de cumul des peines à cause des trois formes différentes de retrait du droit de conduire,

invite le Gouvernement

- à réformer la procédure de retrait administratif du permis de conduire tel que prévue par l'article 2 paragraphe 1 de la loi précitée, en la limitant à des hypothèses et faits qui n'ont pas donné lieu à une condamnation pénale concernant le permis de conduire ou à l'application du système du permis à points.

Alex Bodry

Handwritten signatures and stamps of various officials, including a large circular stamp at the bottom right.

4712

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg

**MEMORIAL**

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 93

16 août 2002

Sommaire**PERMIS À POINTS**

Loi du 2 août 2002 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques	page 1884
Règlement grand-ducal du 2 août 2002 modifiant 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	1889
Règlement grand-ducal du 2 août 2002 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.	1904

Loi du 2 août 2002 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 3 juillet 2002 et celle du Conseil d'Etat du 19 juillet 2002 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article I

Le deuxième alinéa du paragraphe 4 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

«Le refus de remettre les documents aux agents chargés de l'exécution du retrait sera puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.»

Article II

La loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complétée par un nouvel article 2bis, libellé comme suit:

«Art. 2bis.-

Paragraphe 1

Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points.

L'affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d'un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l'établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou qui, arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d'effets de ces dispositions.

Paragraphe 2

Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
3)	la conduite d'un véhicule - (.....) dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13, - le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
4)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
5)	le délit de fuite.	4 points
6)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
7)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis.	4 points
8)	le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal un des délits prévus à l'article 12	4 points
9)	le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal une des contraventions graves prévues à l'article 12.	2 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7.	2 points
11)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points

12)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
13)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
14)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
15)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
16)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
17)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
18)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	1 point
19)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	1 point

Pour autant qu'une des infractions mentionnées ci-avant ait été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction, entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire. Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée. En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le ministre des Transports fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Paragraphe 3

La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. Des points négatifs ne sont pas mis en compte.

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le ministre des Transports; les modalités en sont déterminées par règlement grand-ducal.

La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai de 3 ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre à la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4.

La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues à l'alinéa qui précède s'effectue sans préjudice du droit du ministre des Transports de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2.

Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points.

Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2 restent sans effet.

La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au treizième alinéa de l'article 4, d'y participer et de rentrer.

Paragraphe 4

Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4, a droit à la reconstitution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. Le temps d'une interdiction de conduire judiciaire, non assortie du sursis, d'une des mesures prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne compte pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points.

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

Paragraphe 5

Si pendant un délai de trois ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.

La durée d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis et la durée d'une des mesures du paragraphe 1^{er} de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.

Paragraphe 6

Les dispositions du présent article 2bis entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit leur publication au Mémorial. Elles n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés dressés pour des faits commis à partir de la date de leur entrée en vigueur.»

Article III

Le treizième alinéa de l'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

«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, détenant le permis de conduire depuis moins de deux ans, ainsi que les personnes qui ont fait l'objet d'une des mesures prévues au paragraphe 1^{er} 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.»

Article IV

Aux articles 5, 10, 12, 16 et 17 modifiés de la loi du 14 février 1955 précitée les termes «véhicules de la gendarmerie et de la police» et «membre(s) de la gendarmerie et de la police» et «bureau de gendarmerie ou de police» sont remplacés par respectivement «véhicules de la police grand-ducale», «membre(s) de la police grand-ducale» et «bureau de la police grand-ducale».

Article V

L'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 7.-** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- vitesse dangereuse selon les circonstances et inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11bis;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
- inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale ;
- omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
- inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
- infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un

certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;

- défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des agents de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.»

Article VI

Au premier alinéa de l'article 8bis et à l'article 9 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum des amendes sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

Article VII

L'article 11 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 11.** - 1. Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

2. S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés à l'alinéa premier, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

3. Si une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée est constatée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont en droit d'interdire la circulation du véhicule.»

Article VIII

La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un nouvel article 11bis, libellé comme suit:

«**Art. 11bis.** - 1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou de dépasser les limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1^{er}, 3 et 5 de la présente loi.

2. Le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.

3. Les infractions au chiffre 1. sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la présente loi.

Sera toutefois punie d'une amende de 251 à 5.000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura commis de nouveau 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, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave.»

Article IX

1. Au paragraphe 1^{er} de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum de l'amende sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

2. Le chiffre 4. du paragraphe 2 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros ayant le caractère d'une peine de police, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg par litre d'air expiré. L'infraction en question est considérée comme contravention grave.»

3. Le paragraphe 5 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Sera puni des peines prévues au paragraphe 1^{er} ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui aura toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1^{er}, 2 ou 4 ait conduit ce véhicule ou cet animal.»

Article X

1. Le deuxième alinéa du chiffre 2. de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par le texte suivant :

«L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis.»

2. Le chiffre 10. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

«10. L'interdiction de conduire judiciaire des véhicules emporte retrait des permis de conduire nationaux, civils et militaires, délivrés par les autorités luxembourgeoises et du permis de conduire international. Les modalités de ce retrait seront déterminées par règlement grand-ducal.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.»

3. Le chiffre 11. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:
«11. Le permis de conduire délivré à une personne dont le droit de conduire a été retiré, suspendu ou annulé, ou à qui l'obtention, le renouvellement ou la transcription de ce permis a été refusé en application de la loi luxembourgeoise, n'est pas valable au Luxembourg aussi longtemps que la décision de retrait, de suspension, d'annulation ou de refus produit ses effets. Cette décision comporte l'interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur toutes les voies publiques et vaut même à l'égard de titulaires de permis de conduire nationaux étrangers ou de permis de conduire internationaux délivrés à l'étranger.
Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.»
4. Le chiffre 12. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:
«12. En cas d'interdiction de conduire judiciaire le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.
En cas de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le ministre des Transports fait retirer par les membres de la police grand-ducale le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne concernée par la mesure. Cette personne fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre. Lorsque la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre, à la demande du ministre des Transports.
Le refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait est puni d'une amende de 251 à 5.000 euros. Sont punis de la même peine ceux qui omettent de faire inscrire sur le permis de conduire, dans le délai imparti respectivement par le procureur général d'Etat ou le ministre des Transports, la mention de la restriction de son droit de conduire prononcée par décision judiciaire ou administrative ou la mention de la prorogation ou du renouvellement de la période de stage.»
5. Le chiffre 13. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant :
«13. Le permis de conduire d'une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire, d'un retrait ou d'une restriction du permis de conduire par décision administrative et d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.
Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable, est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et à une amende de 251 à 5.000 euros ou à une de ces peines seulement.
Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.
Si toutefois le conducteur du véhicule est en possession d'un permis périmé correspondant au genre de véhicule conduit, une amende de 25 à 250 euros est prononcée.»
6. Le chiffre 14. dudit article 13 est supprimé.

Article XI

1. Le premier alinéa de l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:
«**Art. 15.-** En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.»
2. Le septième alinéa dudit article 15 est remplacé par le texte suivant:
«Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l'article 17, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.»
3. L'alinéa final actuel de l'article 15 est supprimé.
Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre des Transports,
Henri Grethen

Le Ministre de l'Intérieur,
Michel Wolter

Le Ministre de la Justice,
Luc Frieden

Cabasson, le 2 août 2002.
Henri