



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5366

Projet de loi modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
- c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Date de dépôt : 16-07-2004

Date de l'avis du Conseil d'État : 19-06-2007

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
19-07-2007	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
16-07-2004	Déposé	5366/00	<u>6</u>
13-04-2005	Avis du Conseil d'Etat (13.4.2005)	5366/01, 5164/02	<u>23</u>
19-05-2006	Amendements gouvernementaux 1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (19.5.2006) 2) Commentaire introductif 3) Texte des am [...]	5366/02	<u>36</u>
06-03-2007	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (6.3.2007)	5366/03	<u>67</u>
25-04-2007	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission des Transports	5366/04	<u>80</u>
14-05-2007	Avis de la Chambre de Commerce (14.5.2007)	5366/07	<u>101</u>
15-05-2007	Amendement gouvernemental Dépêche du Ministre des Transports à la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement (15.5.2007)	5366/05	<u>106</u>
22-05-2007	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (22.5.2007)	5366/06	<u>109</u>
19-06-2007	Troisième avis complémentaire du Conseil d'Etat (19.6.2007)	5366/08	<u>116</u>
03-07-2007	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) :	5366/09	<u>121</u>
13-07-2007	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (13-07-2007) Evacué par dispense du second vote (13-07-2007)	5366/10	<u>154</u>
31-12-2007	Publié au Mémorial A n°180 en page 3348	5366	<u>157</u>

# Résumé

**N° 5366**

**PROJET DE LOI**

**modifiant**

- a) **la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**
- b) **la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs**
- c) **la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

**\* \* \***

**I. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière en vue d'améliorer le bilan des accidents de la route dus notamment à la vitesse excessive, la consommation d'alcool, la non-utilisation des ceintures, l'insuffisance de protection, l'existence de points noirs, le non-respect des temps de conduite et de repos pour le transport professionnel et la mauvaise visibilité.

Même si les chiffres luxembourgeois concernant les décès dus aux accidents de la route sont quelque peu faussés, du fait du nombre de frontaliers circulant sur le réseau routier luxembourgeois, il n'en reste pas moins que le Luxembourg est toujours parmi les pays européens où le trafic routier cause le plus grand nombre de décès.

Les modifications légales proposées dans le texte initial concernaient les trois aspects suivants:

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

Le projet de loi fut révisé et complété par une série d'amendements gouvernementaux, communiqués à la Chambre des Députés en date du 19 mai 2006. Ces amendements tiennent compte de certaines observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 avril 2005, et actualisent la législation existante, notamment en matière de seuils d'alcoolémie.

Le Gouvernement saisit encore l'occasion pour actualiser la législation sur d'autres points qui concernent le permis de conduire, les documents d'immatriculation, le tachygraphe numérique, les avertissements taxés et les modalités de publication de mesures particulières relatives à la voirie.

**II. TRAVAUX PARLEMENTAIRES**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 16 juillet 2004 par le Ministre des Transports. Le Conseil d'Etat a rendu son premier avis le 13 avril 2005. La Chambre des Députés a été saisie d'amendements gouvernementaux le 19 mai 2006. Le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire le 6 mars 2007.

Le Président de la commission Roland Schreiner fut désigné rapporteur au cours de la réunion du 19 mars 2007. La commission a analysé le projet de loi, l'avis du Conseil d'Etat et l'avis complémentaire du Conseil d'Etat lors de sa réunion du 30 mars 2007. Au cours de la réunion du 20 avril 2007, la commission a adopté une série d'amendements au projet de loi sous rubrique.

La Chambre de Commerce a rendu son avis le 14 mai 2007.

La Chambre des Députés a été saisie d'un autre amendement gouvernemental le 15 mai 2007. Le Conseil d'Etat a émis son deuxième avis complémentaire le 22 mai 2007. Son troisième avis complémentaire est parvenu à la Chambre des Députés le 19 juin 2007. La Commission des Transports les a analysés le 22 juin 2007. Elle a adopté son rapport le 3 juillet 2007.

5366/00

## N° 5366

## CHAMBRE DES DEPUTES

1<sup>ère</sup> Session extraordinaire 2004**PROJET DE LOI**

modifiant

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

\* \* \*

(Dépôt: le 16.7.2004)

**SOMMAIRE:**

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

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons:

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

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

Palais de Luxembourg, le 17 mai 2004

*Le Ministre des Transports,*

Henri GRETHEN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„*Paragraphe 4*

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



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

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

*„Paragraphe 6*

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

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

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

„Paragraphe 7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

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

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

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

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

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

### I) Quant à la refonte de la période de stage

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

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

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

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

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

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

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

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

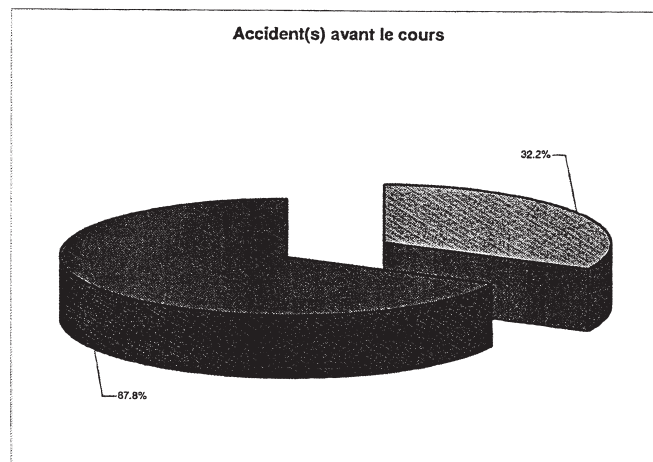
Les jeunes conducteurs ont le sentiment que les restrictions à la limitation de la vitesse applicables en période de stage, plutôt que d'avoir un effet sécurisant, ont un effet négatif sur la sécurité routière. En effet, ces restrictions ne sont guère adaptées aux conditions de circulation réelles et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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1,8 avec les médicaments psychotropes,

2,5 avec le cannabis uniquement,

3,8 avec l'alcool uniquement,

4,8 avec l'association alcool-cannabis,

9,0 avec les morphiniques.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

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

### *Ad article I*

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

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

### *Ad article II*

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

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

### *Ad article III*

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

### *Ad articles IV, VII, XI, XII et XIII*

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

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

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

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

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

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

Les délits concernés sont:

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

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

#### *Ad article V*

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

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

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

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

*Ad article VI*

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

*Ad article VIII*

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

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

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

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

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

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

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

*Ad article IX*

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

*Ad article X*

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

*Ad article XII*

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

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

*Ad article XIII*

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

Service Central des Imprimés de l'Etat

5366/01, 5164/02

**N<sup>os</sup> 5366<sup>1</sup>  
5164<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI**

modifiant

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

**PROPOSITION DE LOI**

portant modification de l'article 12 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques modifiée par les lois des 2 mars 1963, 17 avril 1970, 1er août 1971, 7 avril 1976, 7 juillet 1977, 31 mars 1978, 9 juillet 1982, 3 mai 1984, 28 janvier 1986, 8 avril 1986, 7 septembre 1987, 15 janvier 1991, 21 décembre 1991, 1er juillet 1992, 27 juillet 1993, 26 août 1993, 18 mars 1997 et du 5 juin 1998

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(13.4.2005)

Par dépêche en date du 22 juillet 2004, le Conseil d'Etat s'est vu saisir, pour avis, du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Transports.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs ainsi qu'un commentaire des articles.

Par dépêche en date du 26 mai 2003, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, avait soumis à l'avis du Conseil d'Etat la proposition de loi sous rubrique, déposée à la Chambre des députés par le député Niki Bettendorf en séance publique du 20 mai 2003.

Au texte de la proposition de loi étaient joints un exposé des motifs ainsi qu'un commentaire des articles. La prise de position du Gouvernement sur ladite proposition de loi avait été transmise au Conseil d'Etat le 11 mai 2004.

Dans la mesure où la refonte des dispositions légales actuelles relatives à la conduite sous l'emprise de produits hallucinogènes ou de drogues fait l'objet (unique) de la proposition de loi et constitue aussi l'un des objectifs poursuivis par le projet de loi sous rubrique, le Conseil d'Etat avisera ensemble les dispositions afférentes.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis s'inscrit dans le cadre d'une intensification de la lutte contre l'insécurité routière. Une note de réflexion préparée, à la demande du ministre des Transports, par le procureur d'Etat à Luxembourg, le directeur général de la Police grand-ducale et le secrétaire général du ministère des Transports, et dont le Conseil d'Etat a pu prendre connaissance via le site Internet du Gouver-



nement, arrive à la conclusion qu'„il est un fait que malgré le travail continu en matière de sécurité de la circulation consenti par les instances politiques et administratives en charge du dossier, les données sur les accidents restent accablantes et demandent un renforcement conséquent de la lutte contre l'insécurité de nos routes“.

Si les statistiques dont font état les auteurs du projet de loi permettent de retenir que le nombre d'accidents corporels est depuis 1999 en régression, le nombre de blessés graves et de tués reste néanmoins élevé. Même en tenant compte du fait qu'une comparaison des chiffres luxembourgeois pour ce qui est des décès dus aux accidents de la route aux chiffres européens est quelque peu faussée (du fait du nombre de frontaliers circulant sur le réseau routier luxembourgeois, le rapport entre la population résidente et le trafic n'est comparable à la situation dans aucun autre Etat membre de l'Union européenne), il n'en reste pas moins que le Luxembourg est toujours parmi les pays européens où le trafic routier cause le plus grand nombre de décès. Le trafic routier engendrera certes toujours des accidents, causant des blessures graves voire mortelles aux victimes. Il n'y a cependant pas lieu de n'y voir qu'une fatalité: dans bien des cas, le décès dû à un accident de la circulation est en relation avec un comportement délictueux préalable. Le projet de loi se propose précisément de renforcer les instruments légaux à la disposition des pouvoirs publics pour mieux réprimer les aspects plus graves de la délinquance routière. A ce titre, l'exposé des motifs retient que le projet de loi constitue un apport concret à la mise en œuvre du programme d'action européen pour la sécurité routière visant à réduire de moitié le nombre des victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010.

Les modifications légales envisagées peuvent être regroupées, d'après l'exposé des motifs, sous les trois aspects suivants:

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

\*

## EXAMEN DES TEXTES

### *Article I*

L'article I du projet de loi a trait à la refonte de la période de stage.

D'après l'exposé des motifs, „compte tenu de l'évolution dans les domaines de l'infrastructure routière, les conditions de circulation et des progrès techniques réalisés dans le secteur automobile ainsi qu'au vu des efforts consentis sur le plan de l'éducation et de la formation des futurs conducteurs, le moment est venu pour repenser la période de stage sous sa forme actuelle et pour envisager une refonte du système en place“. Les auteurs du projet de loi de continuer qu'une étude „DAN“ (Description and Analysis of post licensing measures for novice drivers) de l'Union européenne arrive à la conclusion qu'il n'est pas recommandé d'introduire par une loi des mesures restrictives spéciales pour les apprentis conducteurs telles qu'une limitation de la vitesse, une interdiction de conduire à des heures précises ou autres.

La réglementation luxembourgeoise relative à la période de stage a déjà été adaptée: le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005 modifiant, entre autres, l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques a supprimé les limitations de vitesse imposées spécifiquement aux conducteurs en période de stage (ancien article 139, paragraphe 3, lettre d)). Le même règlement grand-ducal a supprimé le caractère obligatoire de l'apposition de la lettre „L“ apparaissant en blanc sur fond bleu. Finalement, une autre recommandation de l'étude „DAN“, à savoir la réduction du délai d'admission au cours de formation complémentaire, a également été transposée par le prédit règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.

Les intentions des auteurs du projet de loi quant à d'autre(s) refonte(s) du système mis en place restent vagues. Il semble en tout cas qu'il n'est pas dans leurs intentions de supprimer la période de stage en tant que telle, dans la mesure où la notion de période de stage est précisément nouvellement introduite dans l'article 4<sup>ter</sup>. Pour le surplus, il est dans ces conditions difficile au Conseil d'Etat de se prononcer sur les tenants et aboutissants de la modification opérée audit article 4<sup>ter</sup> par l'article I du projet de loi.

## Article II

L'article II du projet de loi envisage une modification à l'endroit de l'article 7 actuel. L'inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse ne serait plus à considérer dans tous les cas comme une contravention grave, mais seulement si la vitesse constatée est supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée sur la voirie normale en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute.

Le catalogue des avertissements taxés (règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points) prévoit sous la rubrique 139 différentes infractions suivant que le dépassement de la vitesse est inférieur ou égal, selon les cas, à 15, 20 ou 25 km/h ou supérieur à ces valeurs. Ce n'est que pour les dépassements de vitesse supérieurs à respectivement 15, 20 ou 25 km/h que le catalogue des avertissements taxés indique qu'il y a lieu à réduction de points en vertu de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955. Or, le paragraphe 2 de l'article 2*bis* susvisé prévoit une réduction de 2 points en cas de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7; constitue une contravention grave en vertu de l'article 7 toute inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse quelle qu'en soit l'importance (sous réserve des dispositions de l'article 11*bis* relatives au délit de grande vitesse). Les auteurs du projet de loi entendent remédier à cette „non-conformité formelle“ en modifiant l'article 7 de la loi à l'effet d'y introduire les distinctions qui sont déjà à l'heure actuelle prévues au catalogue des avertissements taxés.

Face au constat de la note de réflexion dont question ci-dessus, que les infractions les plus couramment recensées ont trait en particulier aux excès de vitesse, d'une part, face à un projet qui se veut être un instrument pédagogique efficace, d'autre part, il est permis de s'interroger quel est en définitive le message que la législation routière en projet entend voir passer auprès de l'usager de la route (surtout si on fait le rapprochement avec le commentaire d'autres dispositions: objectif pédagogique d'incitation au respect des règles, voir à ce sujet le commentaire des articles IV, VII, XI, XII et XIII). Il ne faudrait pas que d'aucuns aient l'impression que le législateur lui-même les confirme dans leur conviction que les limitations réglementaires de vitesse n'ont en définitive qu'un caractère contraignant relatif (cf. article paru à la *Revue de droit pénal et de criminologie de l'année 2002* (pages 154 et ss.) au sujet du non-respect des limitations de vitesse. Ledit article fait état des recherches sur la façon dont est perçu, en termes de légitimité et d'efficacité, le système de contrôle et de répression appliqué en matière d'infractions de vitesse). La terminologie utilisée, dont le Conseil d'Etat n'a jamais été un adepte, pourrait d'ailleurs encore renforcer une telle perception: la contravention d'excès de vitesse n'étant à considérer comme contravention grave qu'à partir d'un certain seuil, les comportements délictueux qui restent au-dessous de ce seuil ne sont donc pas graves.

Le Conseil d'Etat constate encore que la vitesse dangereuse selon les circonstances ne serait plus à considérer comme contravention grave. Cette modification, non autrement motivée, n'est en tout cas pas dictée par un besoin d'adaptation au regard de la réglementation sur le permis à points.

Les nouvelles spécifications de la contravention grave en matière d'excès de vitesse utilisent par ailleurs des concepts aux contours incertains: quelle est par exemple la signification des termes „la voirie normale en dehors des agglomérations“. L'article 5 de la loi de 1955, après sa modification par la loi du 6 juillet 2004, utilise certes les termes de „voirie normale“, mais il s'agit de la voirie de l'Etat, comprenant les routes nationales et les chemins repris/régionaux. Il n'est cependant certainement pas dans les intentions des auteurs du projet de loi de limiter la portée de l'article 7 à la voirie de l'Etat.

Le Conseil d'Etat se prononce par ailleurs pour le maintien du bout de phrase „ , sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11*bis*“.

Le texte de l'article sous examen est donc à revoir.

Quant à la forme, la modification à opérer serait à insérer au premier tiret du *deuxième* alinéa de l'article 7.

La future disposition légale ne permettra plus de qualifier de „délict de grande vitesse“ des faits non encore définitivement jugés au moment de l'entrée en vigueur de la loi en projet, dès lors que l'un des éléments constitutifs du délict de grande vitesse (en l'occurrence la contravention grave) vient à faire défaut par suite du changement de la législation.

### Article III

L'article III propose de porter le délai de la récidive concernant les infractions à la réglementation routière à trois ans. La disposition sous rubrique est à rapprocher de la disposition finale de l'article 7 de la loi modifiée de 1955 (que reproduit par ailleurs l'article 174 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955), qu'en cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé. Une extension du délai de la récidive ne se heurte pas aux dispositions sur la réhabilitation de droit des condamnations de police (en cas de réhabilitation, les condamnations ne peuvent pas servir de base à la récidive), dans la mesure où le délai de la réhabilitation en la matière est de 5 ans. Il n'est peut-être pas sans intérêt de rappeler qu'en matière de contraventions il n'y a récidive que si la deuxième contravention est la même que celle pour laquelle une première condamnation est intervenue. L'extension, par l'article sous examen, du délai dans lequel la récidive en matière de contraventions à la réglementation routière peut être constituée, n'affecte pas cette condition de la récidive. Il y a finalement lieu d'ajouter qu'en aggravant la récidive, la loi en projet relève des lois de fond soumis au principe de la non-rétroactivité: le nouveau délai de récidive ne saurait donc que jouer pour l'avenir.

### Article IV

Les dispositions figurant sous les articles IV, VI, VII, XI, XII et XIII relèvent de ce que les auteurs du projet de loi qualifient de „réaménagement des peines en matière d'infractions routières dans le sens d'un renforcement sélectif des sanctions valant pour les infractions graves“. D'après l'exposé des motifs, le projet de loi est axé sur une responsabilisation accrue des conducteurs: il s'agit de sanctionner plus sévèrement les délits qui sont considérés comme particulièrement graves, tout en augmentant la rigueur de la législation routière vis-à-vis des délinquants récidivistes. En tablant sur le caractère dissuasif d'une répression renforcée, les auteurs du projet de loi entendent contribuer à la prévention des accidents graves.

L'article IV entend modifier l'article 9 de la loi de 1955, en portant le maximum de la peine d'emprisonnement encourue à 3 ans, et en fixant la peine d'amende encourue de 501 à 10.000 euros, doublant de ce fait la peine actuellement prévue.

Pour ce qui est de la peine d'emprisonnement, il y a lieu de constater que les auteurs du projet de loi entendent revenir aux taux tels qu'ils étaient en vigueur avant la loi du 2 août 2002 ayant modifié la loi modifiée du 14 février 1955 (introduction du permis à points). Par cette loi, le législateur avait abaissé le maximum de la peine d'emprisonnement encourue au titre des articles 8bis, 9, 11 et 12, en le ramenant à chaque fois de 3 ans à 1 an. Actuellement, il est proposé de rétablir l'ancien maximum dans le contexte de l'article 9 (délit de fuite) et de l'article 12 (ivresse au volant). Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'une telle volte-face, en un laps de temps aussi court, ne relève guère d'une politique cohérente en la matière.

Il est intéressant de constater que le législateur belge (loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière) ne semble pas considérer la peine d'emprisonnement comme un moyen permettant de lutter efficacement contre l'insécurité routière. Dans le cadre de la prédite loi, de nombreuses infractions ne sont plus sanctionnées par une peine de prison: à signaler, par exemple, qu'une peine d'emprisonnement, pour sanctionner la conduite dans un état alcoolique prohibé, n'est plus encourue qu'en cas de récidive; la conduite sans permis de conduire valable ne fait encourir une peine d'emprisonnement que si le coupable conduit en dépit d'une déchéance du droit de conduire prononcée contre lui. A signaler encore que la peine d'emprisonnement encourue au titre de la loi belge relative à la police de la circulation routière à raison d'un délit de fuite, n'ayant pas entraîné de dommages corporels pour autrui, est de 15 jours à 6 mois.

Pour ce qui est de l'augmentation proposée de la peine d'amende, une telle mesure n'aura guère d'impact sur la conduite automobile si le risque de faire l'objet d'un constat d'infraction n'augmente pas. Une augmentation de la peine d'amende ne fait donc *a priori* de sens que pour les infractions routières susceptibles d'être constatées lors de contrôles policiers, le cas échéant renforcés (excès de vitesse, alcoolémie, etc.). Le délit de fuite ne relève en principe pas de cette catégorie d'infractions. A signaler, et ce de manière générale pour tout le texte, qu'en cas d'adaptation du minimum de l'amende correctionnelle, il y a lieu d'écrire „500 euros“ et non pas „501 euros“, alors qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis.

Le Conseil d'Etat renvoie par ailleurs à ses observations à l'endroit de l'article V du projet de loi.

### Article V

L'article V entend incriminer spécifiquement les lésions corporelles involontaires et l'homicide involontaire, lorsqu'ils ont été commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la législation ou à la réglementation routière.

Les incriminations du défaut de prévoyance et de précaution sont restées exceptionnelles dans le Code pénal. Les plus connues sont celles des articles 418 à 420 du Code pénal. L'importance de ces incriminations était originellement mineure; elle ne s'est accrue qu'avec le développement du machinisme et, surtout, l'utilisation croissante de l'automobile et l'augmentation des accidents de la circulation.

Il pourrait être soutenu que la gravité des conséquences préjudiciables engendrées par les accidents de la circulation n'est pas (ou n'est plus) suffisamment prise en considération par une répression au titre des articles 419 et 420 du Code pénal, et qu'il y a lieu de prévoir une incrimination nouvelle pour réprimer spécifiquement les conséquences préjudiciables que les infractions à la législation routière entraînent.

Sans aucun doute, la lutte contre l'insécurité routière, avec pour objectif une réduction sensible des accidents graves et du nombre des blessés graves et des tués, doit constituer une priorité politique. S'agissant de la répression de l'homicide et des lésions par imprudence commis en matière de circulation, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe s'est montré, dans sa résolution (75)24, „persuadé que les poursuites pénales ne sont efficaces que si elles peuvent contribuer à la prévention des comportements dangereux des usagers de la route“, et a considéré „qu'à cet égard un système répressif exclusivement fondé sur les conséquences dommageables de l'accident ne permet pas d'assurer une action répressive et préventive adéquate“.

Le texte proposé semble pourtant aller à l'encontre de ces recommandations, alors qu'il vise à punir en fonction de l'ampleur de la lésion causée quelle que soit par ailleurs la faute reprochée au conducteur responsable. Il est pourtant un fait que l'automobiliste attentionné, en raison d'une simple inadvertance, peut être à l'origine d'un accident grave de la circulation, alors que l'automobiliste, qui eu égard à sa façon de conduire irresponsable peut être qualifié de „chauffard“, peut causer un accident dont les victimes sortent, par chance ou par hasard, indemnes. Qu'il n'y ait pas de méprise: le Conseil d'Etat ne considère nullement qu'il appartient à chaque automobiliste de décider, *in concreto*, de l'observation des règles du code de la route. Il lui semble uniquement, au regard des objectifs que les auteurs du texte se sont fixés (meilleure répression des aspects les plus graves de la délinquance routière), que le texte proposé fait par trop abstraction du critère de la faute. Il est certes possible de rétorquer que le juge pourra toujours tenir compte de la gravité de la faute, la fourchette des peines étant suffisamment large (en combinaison avec les dispositions de l'article 20 du Code pénal, et les dispositions relatives aux circonstances atténuantes) pour individualiser la peine. Le Conseil d'Etat est toutefois à se demander si le législateur fait véritablement œuvre utile, sur le plan de la politique criminelle, en se fondant uniquement sur le résultat produit pour fixer le niveau de la peine.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat estime encore qu'il n'est pas possible d'établir un parallèle avec une autre incrimination spécifique qui existe dans le domaine de la navigation aérienne: la loi du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne dispose en son article 32 que „sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois (et/ou d'une amende), quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef. S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans (et d'une amende). Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans (et une amende)“. Il ne faut pas perdre de vue que les conséquences d'une infraction en cette matière peuvent entraîner des risques considérables pour les personnes et les biens. La sécurité publique exige des mesures énergiques (avis du Conseil d'Etat du 14 novembre 1947 sur le projet de loi devenu la loi susmentionnée du 31 janvier 1948, *doc. parl. No 161*). Quelle que soit la faute à l'origine de l'accident, les conséquences préjudiciables seront pour ainsi dire toujours des plus dramatiques, et la répression accrue peut se comprendre comme soulignant la nécessité impérieuse de respecter scrupuleusement la réglementation en la matière au regard des risques encourus par les tiers.

Il est vrai que le législateur belge s'est engagé lui aussi dans la voie d'une incrimination spécifique de l'homicide involontaire et des lésions corporelles involontaires en matière d'accidents de la circulation: l'article 419*bis* du Code pénal punit d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans (et/ou d'une amende) tout usager de la route qui par défaut de prévoyance ou de précaution aura provoqué un

accident de la circulation d'où il est résulté la mort d'une personne. La peine d'emprisonnement est de huit jours à un an en cas de lésions corporelles (article 420*bis* du Code pénal belge). Il semble toutefois au Conseil d'Etat qu'il y a lieu de faire ici le rapprochement avec la suppression, en Belgique, de la peine d'emprisonnement pour bon nombre d'infractions. Prenons l'exemple du délit de fuite (article 9 de la loi modifiée de 1955), à propos duquel le présent projet de loi propose un relèvement du taux maximum de la peine d'emprisonnement encourue: en cas de délit de fuite, suite à un accident de la circulation avec des blessés, voire des tués, la peine la plus forte sera seule prononcée; elle pourra même être élevée au double du maximum, sans pouvoir excéder la somme des peines prévues pour les différents délits (règles du concours réel d'infractions). Le conducteur encourra donc, en cas de condamnation du chef de délit de fuite (peine d'emprisonnement jusqu'à 3 ans), en concours réel avec le délit d'homicide involontaire, une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à cinq ans, et, en cas de concours réel avec le délit de lésions corporelles involontaires, une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 3 ans et deux mois. Dans un cas comme dans l'autre, les règles sur le concours réel d'infractions permettront d'atteindre le but recherché, c'est-à-dire une sanction répressive plus sévère, sans devoir passer par une nouvelle incrimination.

Le Conseil d'Etat, au regard de l'ensemble des considérations qui précèdent, recommande d'abandonner l'idée d'une nouvelle incrimination. Un relèvement du maximum de la peine d'emprisonnement, tel que proposé par le projet de loi sous avis s'agissant de certaines infractions graves à la législation routière, pourrait à cet égard apparaître comme plus approprié.

Si néanmoins la Chambre des députés devait s'engager dans la voie tracée par les auteurs du projet de loi, le Conseil d'Etat recommande de ne pas choisir la loi modifiée du 14 février 1955 comme emplacement de cette nouvelle incrimination: au regard du libellé proposé de la nouvelle incrimination, la faute du conducteur responsable résulte d'une infraction à la loi modifiée du 14 février 1955 ou d'une infraction aux dispositions réglementaires prises en son exécution (c'est-à-dire essentiellement une infraction aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, dit „code de la route“). Or, il existe de multiples réglementations qui ne se basent pas sur la loi de 1955: le Conseil d'Etat de penser plus particulièrement à la réglementation des temps de conduite et de repos dans le domaine des transports par route. Il faudrait pouvoir être certain, en cas d'accident, de pouvoir recourir à des incriminations „passe-partout“ (tel le défaut de maîtrise) du code de la route pour servir de base à une condamnation au titre de la nouvelle incrimination. Le Conseil d'Etat donne à considérer s'il ne serait pas plus sûr de suivre alors la voie du législateur belge et d'inscrire la nouvelle incrimination au Code pénal.

Pour ce qui est du libellé, le Conseil d'Etat recommande également de s'orienter davantage sur les textes belges. L'article V pourrait alors être libellé comme suit:

„**Art. V.**– Sont introduits au Code pénal un article 419*bis* et un article 420*bis* de la teneur suivante:

„**Art. 419*bis*.**– Sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 500 à 25.000 euros tout usager de la route qui par défaut de prévoyance ou de précaution aura causé ou occasionné un accident ayant entraîné la mort d'une personne.

**Art. 420*bis*.**– Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 à 12.500 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout usager de la route qui par défaut de prévoyance ou de précaution aura causé ou occasionné un accident de la circulation entraînant des coups ou des blessures.“ “

#### *Article VI*

S'agissant de l'article VI, le Conseil d'Etat signale de suite qu'une telle disposition ne pourra être adoptée qu'à la condition que le règlement grand-ducal du 21 décembre 2004 portant autorisation de la création d'un fichier des personnes ayant subi un avertissement taxé en matière de circulation routière (et modification du règlement grand-ducal modifié du 7 juin 1979 déterminant les actes, documents et fichiers autorisés à utiliser le numéro d'identité des personnes physiques) soit adapté. En effet, ledit règlement grand-ducal prévoit une durée de conservation jusqu'à seulement 24 mois après le paiement de l'avertissement taxé (seule hypothèse qui intéresse en l'espèce).

Si le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à l'extension du délai de récidive en matière de délit de grande vitesse, il lui semble toutefois qu'une meilleure discipline des conducteurs pourrait également être obtenue, en l'état actuel des textes, par des contrôles de police renforcés et réguliers; si les automobilistes doivent compter à tout moment avec des contrôles de vitesse, il est permis de

penser qu'ils adapteront assez rapidement leur comportement à cet état de fait, quel que soit par ailleurs le délai de récidive en la matière. L'intensification des contrôles routiers, avec comme corollaire l'augmentation du risque d'être pris, peut être considéré comme un instrument préventif au moins aussi efficace que l'augmentation des peines ou des délais de récidive.

#### *Article VII*

S'agissant de l'article VII, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations à l'endroit de l'article IV, pour ce qui est du relèvement du maximum de la peine d'emprisonnement encourue. Le minimum de l'amende sera de „500 euros“.

#### *Article VIII*

L'article VIII opère une refonte des dispositions actuelles de la loi concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques incriminant la conduite d'un véhicule (ou d'un animal) par une personne manifestant un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ayant rendu ou pouvant rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Une telle refonte est aussi l'objet de la proposition de loi du député Niki Bettendorf.

Tant l'auteur de la proposition de loi que les auteurs du projet de loi partent du constat que la consommation de stupéfiants, en particulier celle de cannabis, est de plus en plus répandue, notamment chez les jeunes. Les auteurs du projet de loi retiennent que cette évolution de la consommation des drogues a incontestablement des conséquences sur la sécurité routière. L'auteur de la proposition de loi relève à son tour qu'il est indéniable que la consommation de stupéfiants a un effet négatif sur la conduite automobile.

La question cruciale est bien celle des effets de la consommation de substances illicites sur la conduite. S'agissant plus particulièrement du cannabis, les résultats expérimentaux montrent une nette détérioration de certaines facultés sous l'influence de cette substance (au niveau de la capacité de contrôle d'une trajectoire, du temps de décision, des mécanismes d'attention et des réponses en situation d'urgence), et permettent donc de préjuger d'une dangerosité routière liée à sa consommation.

Les auteurs du projet de loi relèvent dans leur exposé des motifs que le groupe de coopération en matière de lutte contre l'abus et le trafic illicite de stupéfiants (groupe *Pompidou*), mis en place dans le cadre du Conseil de l'Europe, considère que la tolérance zéro vis-à-vis d'une substance psychoactive illicite quelconque devrait être une option possible pour le législateur de tout pays européen, quel qu'il soit, l'autre option consistant à adapter l'approche de l'altération de l'aptitude à conduire au problème particulier de la conduite sous l'influence de drogues.

Le Conseil d'Etat admet que la tolérance zéro est l'approche retenue tant par la proposition de loi que par le projet de loi sous examen, en ce sens que la conduite sous l'influence de drogues illicites est punissable dès que la substance peut être décelée.

La proposition de loi entend incriminer la conduite sous l'influence de „produits hallucinogènes ou de drogues“, avec une disposition rendant applicables les mêmes pénalités à la conduite sous l'influence de „substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope“. Le projet de loi entend incriminer la conduite sous l'influence d'„une des substances prévues par la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente des substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie“, c'est-à-dire les stupéfiants et les substances toxiques, soporifiques ou psychotropes. Le Conseil d'Etat de signaler d'ores et déjà que le libellé du point 1 du nouveau paragraphe 4 de la loi de 1955, tel que proposé par le projet de loi, ne pourra en aucun cas être maintenu: la construction de la phrase „s'il a consommé une des substances prévues par la loi modifiée ... ainsi que les métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances“ ne fait en effet pas de sens. On ne consomme pas des métabolites ou des produits de décomposition spontanée des substances prohibées.

Tant la proposition de loi que le projet de loi proposent de calquer les nouvelles dispositions concernant le dépistage des substances visées sur celles régissant la conduite dans un état alcoolique prohibé. Il serait procédé par étapes:

Les deux textes sous examen exigent qu'il existe un indice grave que le conducteur se trouve sous l'influence d'une substance prohibée. Ils abandonnent ainsi l'exigence d'un comportement caractéristique, et se rabattent sur la solution retenue en matière d'alcoolémie. Le texte français (L 235-2 du code de la route français) exige, dans les hypothèses autres que celles liées à un accident, qu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a fait usage de stupéfiants. La loi belge relative à la police de la circulation routière permet aux agents de l'autorité de soumettre toute personne,

qui, dans un lieu public, conduit un véhicule ou s'apprête à conduire un véhicule, à un test consistant tout d'abord dans la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs de présomption d'influence d'une substance illicite sur la capacité de conduite (article 61*bis*). Le Conseil d'Etat est à s'interroger s'il est réellement approprié de vouloir en l'espèce suivre le même régime qu'en matière d'alcoolémie, une telle appréciation risquant de se révéler difficile et subjective compte tenu du nombre de substances pouvant entrer en lice, et de la réponse individuelle à ces substances. Le Conseil d'Etat aurait en tout cas du mal à concevoir que l'indice grave relevé pour soumettre un conducteur aux tests de dépistage d'une alcoolémie soit ensuite, et en cas de résultat négatif de l'examen sommaire de l'haleine, invoqué pour soumettre le conducteur aux tests de dépistage d'influence d'une des substances prohibées. Ne vaudrait-il alors pas mieux faire abstraction de toute exigence d'indice(s)?

La deuxième étape consiste à soumettre, en cas d'indice grave, le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive.

Avant d'aborder la question de la fiabilité de ces tests, il y a lieu de clarifier à propos de quelles substances il y a lieu de recourir à ces tests de dépistage (et, selon les cas, à une prise d'urine et une prise de sang).

Il est question au point 2 du nouveau paragraphe „des substances prévues au chiffre 1.“ (le point 3 parle à son tour de la détermination de la consommation d'une des substances prévues au chiffre 1.). Le point 1 auquel il est ainsi renvoyé précise qu'il s'agit d'une des substances prévues par la loi modifiée du 19 février 1973: ces substances comprennent les stupéfiants et les substances toxiques, soporifiques ou psychotropes.

Il est alors pour le moins surprenant de constater que la consommation de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, qui devraient logiquement tomber sous le coup des dispositions générales du nouveau paragraphe 4 en tant que substances prévues par la loi modifiée de 1973, font l'objet d'une disposition spécifique (point 11 du nouveau paragraphe 4), et que les tests de dépistage (test de la sueur ou de la salive) et les tests permettant d'en déterminer la consommation ne sont pas applicables. Seul l'examen médical est en effet prévu par le point 12. Afin d'éviter des confusions inutiles, il y a lieu de préciser clairement que les points 1 à 10 ne visent que les stupéfiants, et d'employer en conséquence ce terme au point 1 du nouveau paragraphe 4.

Il va sans dire que les systèmes de dépistage doivent être précis et fiables en eux-mêmes. Ils doivent par ailleurs présenter les mêmes garanties de fiabilité, alors qu'il y a lieu d'admettre, de par le texte même, qu'il s'agit de procédés équivalents: un conducteur, dont le test de la salive a été concluant, ne peut pas réclamer qu'il soit soumis encore à un test de la sueur. L'auteur de la proposition de loi sous examen se contente d'ailleurs du caractère concluant de ces tests, la prise de sang n'étant envisagée qu'à titre de preuve contraire, sur demande du conducteur, ce qui souligne encore une fois la nécessité impérieuse d'une fiabilité de ces systèmes. Le projet européen *Rosita* a mis en place une étude analytique permettant d'évaluer l'intérêt comparé des quatre milieux biologiques que constituent le sang, l'urine, la salive et la sueur dans la détection de substances psychoactives „au bord de la route“ (roadside testing assessment).

D'après le commentaire de l'article VIII du projet de loi, „comme des dispositifs de dépistage de la consommation de certaines drogues permettant d'obtenir des résultats rapides existent désormais et sont capables de détecter chez les conducteurs un usage de substances illicites, il convient de poser la base légale pour en permettre l'utilisation par la police grand-ducale qui pourra dès lors les employer pour effectuer les examens utiles de la sueur ou de la salive“. La question se pose donc si les tests de la sueur ou de la salive permettent de détecter tous les stupéfiants.

Le projet de loi prévoit enfin que si l'examen de la sueur ou de la salive s'avère être concluant la consommation d'une des substances prévues par la loi modifiée de 1973 sera déterminée par une prise de sang et par une prise d'urine. Cette disposition donne lieu à de nombreuses interrogations:

- que doit révéler l'examen de la sueur ou de la salive pour que le test en question puisse être considéré comme concluant?
- quelle est, de la prise d'urine ou de la prise de sang, la preuve qui fera en définitive foi? Que doit-on rechercher au niveau de l'analyse de ces prises d'urine et de sang? Le commentaire de l'article VIII du projet de loi de préciser que „cette infraction est constituée lorsqu'une personne conduit un véhicule sous l'influence de substances couvertes par la loi modifiée du 19 février 1973 ou sous l'influence de leurs métabolites ou produits de décomposition spontanée“: quels sont ces métabolites, quels sont ces produits de décomposition spontanée? Faut-il tenir compte uniquement

des métabolites qui sont eux-mêmes psychoactifs? Est-ce qu'un certain dosage est nécessaire? La loi en projet a pour objectif d'accroître la sécurité routière et non de s'attaquer à la consommation de drogues: il y aurait une incohérence certaine au niveau de la législation, si la loi en projet se contentait de la preuve de la consommation (que cette consommation soit proche ou éloignée dans le temps, en d'autres termes sans égard à l'influence que cette consommation a ou peut avoir sur la capacité de conduire) pour sanctionner ce conducteur de peines pouvant aller jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 10.000 euros (voir article VII du projet de loi), si la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie ne sanctionne cet usage, en dehors de la conduite d'un véhicule automoteur, que d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à 6 mois et d'une amende d'un maximum de 2.500 euros, voire uniquement d'une amende d'un maximum de 2.500 euros en cas d'usage de cannabis. Il n'est pas possible de raisonner en la matière en termes de risques: l'alcoolique n'est pas sanctionné au titre de l'article 12, paragraphe 2 de la loi de 1955 parce qu'il est alcoolique; il sera puni si les taux d'alcool relevés dans l'air expiré ou dans le sang dépassent les seuils retenus par le législateur. De même, le toxicomane n'est pas à punir parce qu'il est toxicomane, mais parce qu'il a conduit un véhicule sur la voie publique alors que sa capacité de conduire se trouvait à ce moment affectée par sa consommation de stupéfiants.

Les interrogations et les incertitudes que suscitent les textes sous examen font qu'ils doivent être revus, alors que dans leur teneur actuelle ils sont incompatibles avec le principe de la légalité des incriminations, qui entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et de préciser le degré de répression pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la portée des dispositions (*Cour constitutionnelle, arrêt 23/04 du 3 décembre 2004*). Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement aux dispositions sous examen. Il donne à considérer s'il n'y aurait pas lieu de se limiter dans un premier temps, à l'instar du législateur belge, à certaines substances (par référence aux agents psychoactifs majeurs ayant une influence sur la capacité de conduire), et en précisant quels substances, métabolites ou produits de décomposition devront être révélés par l'analyse de l'urine et/ou l'analyse de sang et en quelles quantités (présomption légale d'influence sur la capacité de conduire).

#### *Article IX*

L'article IX ne donne pas lieu à observations, sous réserve bien entendu de ce que cette disposition ne pourra pas être adoptée indépendamment de l'article VIII.

#### *Article X*

S'agissant de l'article X, le Conseil d'Etat renvoie, pour ce qui est de la terminologie („stupéfiants“ au lieu de „substances“) à ses observations à l'endroit de l'article VIII. Il y a lieu de faire la même observation finale qu'à propos de l'article IX.

#### *Article XI*

L'article XI opère de nombreuses modifications à l'endroit de l'article 13 de la loi modifiée de 1955: extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, limitation de la faculté accordée au juge de moduler l'interdiction de conduire, exclusion du sursis intégral à l'exécution d'une interdiction de conduire égale ou supérieure à 6 mois, augmentation du maximum de la peine d'emprisonnement encourue en cas de conduite sans être titulaire d'un permis de conduire valable, retrait immédiat du permis de conduire.

a) Pour ce qui est de l'extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, le Conseil d'Etat suppose (à défaut de plus ample commentaire de la part des auteurs) que la loi belge du 7 février 2003 a servi de modèle, en ce que cette loi prévoit également, plus souvent que par le passé, le caractère obligatoire des peines de déchéance du droit de conduire. Il y a cependant lieu de rappeler que la loi belge précitée a instauré une nouvelle politique de pénalités, en supprimant dans de nombreux cas la peine d'emprisonnement, et en généralisant la déchéance du droit de conduire. Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à l'extension proposée.

L'obligation faite au juge de prononcer une interdiction de conduire (en tant que peine accessoire) est étendue à la récidive après une précédente condamnation du chef de délit de grande vitesse ou de défaut d'assurance. S'agit-il d'une récidive spécifique (c'est-à-dire subordonnée à la commission de la même infraction que celle pour laquelle la précédente condamnation a été encourue)? Il y a impérativement lieu de le préciser.



Le Conseil d'Etat relève que les auteurs du projet de loi n'entendent pas sanctionner d'une interdiction de conduire obligatoire le conducteur qui a conduit sous l'influence de stupéfiants.

- b) Le paragraphe 1<sup>ter</sup> de l'article 13 a été introduit dans la loi de 1955 par la loi du 9 juillet 1982. Le large éventail de possibilités offertes au juge au titre de cette disposition est dicté par le souci de permettre aux juridictions de prendre des décisions qui tiennent compte de tous les aspects de la situation individuelle du délinquant (*doc. parl. No 2505*). La disposition en question relève donc de l'individualisation des peines. Il peut paraître surprenant que les auteurs du projet de loi entendent limiter à cet égard l'individualisation des peines, alors que cette individualisation est renforcée sur d'autres points: l'individualisation dans le prononcé de la peine découle en effet également de la prise en considération de la récidive que le présent projet de loi entend aggraver.

Il est exact que la prise en compte, par le juge, de facteurs très divers, se répercutant sur le taux, voire la nature de la peine, ou se traduisant comme en l'espèce par des modulations de la peine, risque d'obscurcir le message du législateur concernant l'importance de la norme transgressée (*Droit pénal général, par Christiane Hennau et Jacques Verhaegen, troisième édition, No 423*). C'est à ce titre que les auteurs du projet de loi critiquent d'ailleurs la tendance des juridictions d'accorder de plus en plus systématiquement des exemptions en relation avec les interdictions de conduire prononcées pour des besoins professionnels, la participation à des activités sportives ou autres.

Le Conseil d'Etat émet de nettes réserves à l'égard de la modification envisagée: s'il est certainement possible de critiquer une application de plus en plus systématique de l'article 13, paragraphe 1<sup>ter</sup>, il paraît cependant au Conseil d'Etat au moins aussi critiquable de vouloir refuser systématiquement tout allègement de la peine, à raison de certaines infractions considérées par le législateur comme constituant, en matière de circulation routière, des infractions graves. La peine risquera dans bien des cas d'être démesurée. Or, la pénalité a, quant à la mesure des peines, deux limites: celle du juste et celle de l'utile; elle ne peut dépasser ni l'une ni l'autre: jamais plus qu'il n'est juste et jamais plus qu'il n'est utile; à la moins élevée de ces deux limites le droit de punir pour la société s'arrête (d'après J. Ortolan). Le Conseil d'Etat recommande vivement à la Chambre des députés de ne pas s'engager dans la voie préconisée par les auteurs du projet de loi.

Si néanmoins la Chambre des députés décidait de s'engager dans cette voie, le renvoi au paragraphe 1<sup>er</sup> serait à préciser, alors qu'il y a lieu d'admettre que sont visées les infractions pour lesquelles l'interdiction de conduire doit obligatoirement être prononcée (paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2).

- c) Selon le projet de loi, si le juge prononce une interdiction de conduire égale ou supérieure à 6 mois, il ne pourra plus l'assortir du sursis intégral à l'exécution. Le projet de loi suit à cet égard l'exemple du législateur belge (loi du 7 février 2003, article 41 de la loi belge relative à la police de la circulation routière) et du législateur français (loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière).

Le libellé de la nouvelle disposition est à redresser et l'emplacement serait à modifier:

La nouvelle disposition serait à insérer en tant que nouveau paragraphe 2 à l'article 13, l'actuel paragraphe 2 devenant le nouveau paragraphe 2<sup>bis</sup>. La nouvelle disposition pourrait être de la teneur suivante:

„Si le juge souhaite faire application de la disposition de l'article 628 du code d'instruction criminelle, il ne pourra ordonner le sursis à l'exécution du premier mois de toute interdiction de conduire égale ou supérieure à six mois.“

- d) Pour ce qui est de l'augmentation des pénalités, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations à l'endroit d'autres dispositions du projet de loi sous avis (articles IV et V).
- e) Il est proposé de supprimer le paragraphe 9 actuel de l'article 13, qui ne serait qu'une application spécifique de la faculté laissée au juge énoncée au paragraphe 1<sup>ter</sup>. Pour les auteurs du projet de loi, l'interdiction de conduire à prononcer en application du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 13 engloberait donc toujours toutes les catégories de véhicules, si le juge n'a pas, en application du paragraphe 1<sup>ter</sup>, limité l'interdiction de conduire à certaines catégories de véhicules. Dans pareille optique, le paragraphe 9 peut être supprimé.
- f) La modification, qu'on peut considérer comme la plus incisive, est constituée par le retrait immédiat du permis de conduire. Le Conseil d'Etat ne peut que s'étonner qu'à une telle mesure le commentaire des articles consacre à peine dix lignes. On aurait pu s'attendre à un commentaire autrement étoffé, eu égard aux controverses que l'introduction de cette mesure ne manquera pas de susciter et qui risquent de trouver leur aboutissement devant les juridictions nationales, voire internationales.

Le texte proposé prévoit que de l'accord du procureur d'Etat les membres de la Police grand-ducale peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire dans les cas où ils ont constaté à charge du titulaire de ce permis un des délits mentionnés sous les numéros 1) à 8) du paragraphe 2 de l'article 2bis. Il en est de même en cas de constatation d'un excès de vitesse caractérisé (il s'agit en fait de l'excès de vitesse caractérisé de l'article 11bis, mais qui, en l'absence de récidive, ne constitue pas un délit de grande vitesse). Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que s'il est validé dans les huit jours sur requête du procureur d'Etat par ordonnance du juge d'instruction.

Se pose la question de la nature de cette mesure: s'agit-il d'une sanction pénale, donc d'une peine, ou s'agit-il d'une mesure de sécurité?

La qualification juridique de la mesure en droit national est importante, alors que, même si elle n'est pas déterminante au regard de la Convention européenne des droits de l'Homme, elle relève néanmoins des critères, mis en œuvre par la jurisprudence de la Cour de Strasbourg pour déterminer l'existence d'une „accusation en matière pénale“.

Sous le commentaire „ad articles IV, VII, XI, XII et XIII“, la suppression de la modulation de l'interdiction de conduire, la limitation au sursis à l'exécution des interdictions de conduire égales ou supérieures à 6 mois et le retrait immédiat du permis sont cités en même temps en tant que mesures retenues pour aboutir à un système répressif cohérent, dans l'optique que „l'interdiction de conduire ne peut servir son objectif pédagogique d'incitation au respect des règles que si les conducteurs ont une raison de craindre son application“. A la suite de ce commentaire, on pourrait être tenté de voir dans le retrait immédiat une mesure qui permet d'assurer la protection de la société contre l'inobservation des règles de conduite établies, ce qui revient à définir la mesure comme une peine (cf. *Rép. pén. Dalloz, verbo Peine (nature et prononcé), No 1*).

Le texte sous examen fait cependant également le lien avec l'interdiction de conduire provisoire, puisqu'il dispose que „ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire“. Sur base des documents parlementaires relatifs à différentes lois en matière de législation routière, l'interdiction de conduire provisoire semble pouvoir être considérée comme une mesure de sûreté: c'est par exemple parce que l'interdiction de conduire prononcée par le juge d'instruction revêt plutôt le caractère d'une mesure de police qu'une véritable peine, que la loi du 14 février 1955 a décidé qu'elle ne s'impute pas de plein droit sur l'interdiction prononcée par le tribunal (*doc. parl. No 533, exposé des motifs du projet gouvernemental*). Si la loi du 2 mars 1963 a modifié cette disposition, dans le sens d'une imputation de plein droit de la durée de l'interdiction provisoire déjà subie sur l'interdiction prononcée par jugement ou arrêt (paragraphe 6 actuel de l'article 13), le caractère de mesure de sécurité de l'interdiction de conduire provisoire ne s'en trouve pas affecté: la disposition, due à l'initiative de la section centrale, était considérée comme le seul moyen de concilier la nécessité de mesures de sécurité à prendre d'urgence avec le principe que la juridiction de jugement a seule le pouvoir de punir (*doc. parl. No 773*).

Le retrait immédiat du permis de conduire devrait en principe apparaître comme une mesure de prudence dont l'urgence, dans l'intérêt de la sécurité routière, justifie son application immédiate (voir l'arrêt de la Cour d'Arbitrage de Belgique, No 154/2004 du 22 septembre 2004, pour ce qui est de la possibilité reconnue, par la législation routière belge, au ministère public de retirer immédiatement le permis de conduire, et l'arrêt du 28 octobre 1999 (*Revue de droit pénal et de criminologie 2000, pages 214 et ss.*) de la Cour européenne des Droits de l'Homme (Grande Chambre): ce dernier arrêt a en particulier retenu que „l'article 55 (...) ne présuppose aucun examen ou constat de culpabilité et son application est totalement indépendante des poursuites pénales qui pourraient être ultérieurement instituées“. Ces considérants de l'arrêt de la Cour européenne des Droits de l'Homme ne semblent pas pouvoir être transposés tels quels au retrait automatique à instituer par le projet de loi sous avis. Le texte proposé requiert en effet la constatation à charge du titulaire du permis de conduire d'un des délits mentionnés aux numéros 1) à 8) du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée de 1955. De plus, parmi les délits visés (qui sont donc l'homicide involontaire et les lésions corporelles involontaires, en relation avec une ou plusieurs infractions à la législation ou à la réglementation routières, la conduite sans être titulaire d'un permis de conduire valable, ainsi que le fait, pour un propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule par un tel conducteur, le défaut d'assurance (et le fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la mise en circulation du véhicule non couvert par une assurance), le délit de fuite, l'excès de plus de 10% de la masse maximale autorisée (de même que le fait, pour le propriétaire ou détenteur, de tolérer la conduite en surcharge), le délit de grande vitesse, „le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal un des

délits prévus à l'article 12"), il y en a où le constat implique une enquête. Ce sera en règle générale le cas lorsque l'infraction est le fait, non pas du conducteur, mais du propriétaire ou du détenteur du véhicule. Le propriétaire ou détenteur n'encourt de responsabilité pénale que si une faute peut lui être reprochée (seraient visés les comportements où le propriétaire/détenteur a activement incité le conducteur à commettre l'infraction ou fait preuve de négligence en ne l'empêchant pas; voir l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur le projet de loi *No 4712* devenu la loi du 2 août 2002 relative au permis à points). De telles fautes ne sautent que rarement aux yeux, mais comportent assez souvent de plus amples investigations.

Même si l'exigence d'un constat n'implique pas que le retrait immédiat ne puisse intervenir qu'une fois que les membres de la Police grand-ducale ont dressé procès-verbal de leurs opérations (en l'absence de plus amples explications, le Conseil d'Etat ne peut pas se prononcer sur les exigences que les auteurs du projet de loi ont entendu poser en l'espèce), le retrait du permis de conduire risque en tout cas de ne plus pouvoir être considéré dans tous les cas comme une mesure que commande l'urgence; de ce fait, sa justification en tant que mesure immédiate que commande l'urgence risque de faire défaut.

Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur les raisons à la base de l'exigence d'une validation du retrait par le juge d'instruction. Est-ce cette exigence qui est à la base de la disposition prescrivant le constat des infractions (cette exigence devant alors être interprétée comme impliquant que les constatations soient actées par écrit, alors qu'une telle validation n'interviendra selon toute probabilité que sur le vu d'un procès-verbal)? Est-ce pour offrir une garantie au titulaire du permis de conduire qu'on entend faire intervenir le juge d'instruction (le texte prévoit la possibilité d'une intervention, à tout moment, de l'autorité judiciaire, au titre d'une demande en mainlevée; pourquoi exiger en plus la validation du retrait immédiat par le juge d'instruction)? Serait-ce pour ne pas avoir à régler spécifiquement la durée du retrait immédiat que les auteurs entendent établir un parallèle avec l'interdiction de conduire prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction? Est-ce pour ne pas avoir à modifier les éléments constitutifs du délit de conduite sans être titulaire d'un permis de conduire valable (article 13, paragraphe 13, alinéa 1) que l'on entend faire intervenir le juge d'instruction (qu'en est-il alors de l'intervalle de temps se situant entre le retrait immédiat et la validation)?

Face à toutes les incertitudes qui subsistent, le retrait administratif apparaît comme une mesure hybride, qui risque de prêter le flanc à des contestations. Tel ne peut pas être l'objectif poursuivi par les auteurs du projet de loi. Le texte est donc impérativement à revoir, et le Conseil d'Etat ne pourrait accorder une dispense du second vote constitutionnel à une loi qui reprendrait la disposition sous examen dans sa teneur actuelle.

Le retrait immédiat du permis de conduire ne devrait aux yeux du Conseil d'Etat viser que certaines infractions nécessitant une réponse immédiate dans l'intérêt de la sécurité routière. Il n'y a pas lieu de procéder par renvoi aux dispositions de l'article 2*bis* de la loi de 1955 (quels seraient, dans le contexte dudit renvoi, les délits prévus à l'article 12 de la loi modifiée de 1955?), mais de procéder par une énumération précise. Il faudrait par ailleurs faire la part des choses entre le retrait immédiat et l'interdiction de conduire prononcée à titre provisoire (faut-il maintenir deux mesures de sécurité? Comment, dans l'affirmative, les articuler?).

#### *Article XII*

S'agissant de l'article XII, le Conseil d'Etat s'abstient, en l'état, d'examiner les dispositions modificatives qu'il est proposé d'introduire à l'article 14.

#### *Article XIII*

Pour ce qui est de l'article XIII, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations antérieures en relation avec le relèvement du maximum de la peine d'emprisonnement et des taux de l'amende.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 13 avril 2005.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

5366/02

N° 5366<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

**PROJET DE LOI**

modifiant

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

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements gouvernementaux</i>	
1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (19.5.2006) ....	1
2) Commentaire introductif .....	2
3) Texte des amendements gouvernementaux .....	3
4) Commentaire des articles .....	13
5) Texte amendé .....	19

\*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS AVEC LE  
PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(19.5.2006)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir *d'amendements gouvernementaux* au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements avec une note introductive, le commentaire des articles ainsi que le texte coordonné du projet de loi modifié.

Les avis des chambres professionnelles qui ont été sollicités vous parviendront dès réception.

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

*La Secrétaire d'Etat aux Relations  
avec le Parlement,  
Octavie MODERT*

\*

## COMMENTAIRE INTRODUCTIF

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière par lequel le Gouvernement entend améliorer le bilan des accidents de la route.

Le Gouvernement visait avec son paquet de mesures légales et réglementaires (un projet de loi et un projet de règlement grand-ducal) déposé le 15 juillet 2004 à la Chambre des Députés à trouver une réponse à cette situation notamment, en généralisant le dépistage de stupéfiants en cas d'accident routier ayant causé des dommages corporels, en autorisant les contrôles préventifs et en créant un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants.

Avec les présents amendements, le Gouvernement donne droit aux observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 avril 2005.

Dans ce même avis le Conseil d'Etat rend attentif au fait que „malgré le travail continu en matière de sécurité de la circulation consenti par les instances politiques et administratives en charge du dossier, les données restent accablantes et demandent un renforcement conséquent de la lutte contre l'insécurité de nos routes“.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement entend actualiser, en même temps, la législation existante en matière de seuils d'alcoolémie. Tout en se basant sur les résultats de nombreuses études ayant démontré sans équivoque l'effet négatif de la consommation de boissons éthyliques sur les facultés du conducteur ainsi que la corrélation directe entre le taux d'alcool et le risque d'accident, la Commission européenne a présenté en 1998 une proposition de directive visant à introduire un seuil maximal d'alcoolémie autorisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang dans l'ensemble de la Communauté. Entre-temps, la majorité des Etats membres de l'Union européenne (EU 25) ont introduit le taux légal d'alcoolémie préconisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Certains Etats membres ont même opté pour le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang (Suède). D'autres encore ont introduit en sus des seuils plus bas (0,1/0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers. A ce stade, seul le Royaume-Uni, l'Irlande et le Luxembourg maintiennent le seuil de 0,8 g d'alcool par litre de sang dans leurs législations nationales.

Par conséquent, les amendements que le Gouvernement entend dans ces conditions apporter au texte initial du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal précités comprennent notamment des dispositions visant à ramener le taux d'alcoolémie actuel de 0,8 à 0,5 g d'alcool par litre de sang et à introduire un seuil d'alcoolémie prohibé plus bas (0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers de la route.

Par ailleurs, la conduite sous influence d'alcool sera assortie d'une composante pédagogique par la mise en place d'un système de stages de réhabilitation.

Sur demande des autorités concernées, le Gouvernement introduit le cadre légal pour la Police grand-ducale, l'Administration des Douanes et Accises et le Service de Renseignement de prendre des voitures en filature dans certaines conditions bien définies.

Suite aux amendements gouvernementaux, une renumérotation des articles du présent projet de loi a été nécessaire. Un tableau comparatif est joint au présent commentaire introductif aux fins d'une meilleure compréhension.

\*

## TEXTE DES AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX

### A. AMENDEMENT RELATIF A L'INTITULE

Le Gouvernement saisit l'occasion du présent projet de loi pour modifier certaines dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules nécessaires à la transposition en droit national des nouvelles dispositions de la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

Ainsi, il est ajouté un point c) nouveau à l'intitulé afin d'inclure la loi modifiée du 6 mars 1965 précitée, libellé comme suit:

**„c) modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules“**

\*

### B. AMENDEMENTS RELATIFS AUX DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI INITIAL

1. Le Conseil d'Etat fait remarquer d'une part que l'inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse ne serait plus à considérer dans tous les cas comme une contravention grave, mais seulement si la vitesse constatée est supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée sur la voirie normale en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute. Il ne faudrait pas que d'aucuns aient l'impression que le législateur lui-même les confirme dans leur conviction que les limitations réglementaires de vitesse n'ont en définitive qu'un caractère contraignant relatif. Le Conseil d'Etat observe d'autre part que le terme „voirie normale“ signifie en fait „voirie de l'Etat“ et qu'il n'est certainement pas dans l'intention des auteurs du projet de loi de limiter la portée de l'article 7 à la voirie étatique. Le Conseil d'Etat se prononce par ailleurs pour le maintien du bout de phrase „, sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis“.

#### *Amendement*

**1) Il est tenu compte des observations du Conseil d'Etat et le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est libellé comme suit:**

*„- vitesse dangereuse selon les circonstances;“*

**2) Entre les 1er et 2ième tirets du deuxième alinéa du même article 7, il est inséré un nouveau tiret avec le libellé suivant:**

*„- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée sur la voirie normale en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute, sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis;“*

2. Le Conseil d'Etat signale, et ce de manière générale pour tout le texte, qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis et que par conséquent en cas d'adaptation du minimum de l'amende correctionnelle, il y a lieu d'écrire „500 euros“ et non pas „501 euros“.

#### *Amendement*

**Suite à la proposition du Conseil d'Etat, le montant de 501 euros est remplacé par celui de 500 euros à l'article 9 modifié, à l'article 9bis nouveau, au deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 11bis, au paragraphe 1er de l'article 12 et au deuxième alinéa du paragraphe 13 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ainsi qu'au paragraphe 1er de l'ar-**

**Article 28 de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.**

3. Le Conseil d'Etat admet que la tolérance zéro est l'approche retenue par le projet de loi en question, en ce sens que la conduite sous l'influence de drogues illicites est punissable dès que la substance peut être décelée. Pourtant, le Conseil d'Etat marque son opposition formelle au quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en précisant que l'alinéa sous examen doit être revu, alors que dans sa teneur actuelle il serait incompatible avec le principe de la légalité des incriminations, qui entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et de préciser le degré de répression pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la portée des dispositions.

Il est tenu compte des observations du Conseil d'Etat et procédé à une reformulation générale du quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée:

- Afin d'éviter toutes confusions inutiles, il est fait référence, de manière générale, à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie pour préciser clairement que les points 1 à 13 ne visent que les stupéfiants.
- Le Conseil d'Etat, dans son avis du 13 avril 2005, a souligné, à juste titre, que l'objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants mais de la conduite d'un véhicule sous l'influence d'une de ces substances. Pour éviter toute possibilité de confusion sur ce point et tout en rappelant l'approche choisie de la „tolérance zéro“, le libellé du point 1 du nouveau paragraphe 4 est reformulé en remplaçant le terme „consommation“ par l'expression „présence dans l'organisme d'une des substances prévues par l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973“.
- Si l'examen de la sueur ou de la salive s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973, cette „présence“ est déterminée par une prise de sang et une prise d'urine. La quantité de sang prélevée doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang prélevée sera augmentée du double pour disposer d'un échantillon suffisant pour effectuer un bilan toxicologique aussi complet que possible.
- Il est inséré un nouveau point quatre afin de préciser que la preuve de la prise de sang fera foi. En effet, l'examen de la sueur, de la salive et des urines ne sont que des aides au dépistage présomptif, mais pas des preuves de la présence d'une substance dans un échantillon biologique. L'expertise toxicologique reste la seule possibilité de détecter objectivement de nombreuses drogues dans le sang.
- L'expression „signes manifestes caractéristiques d'une consommation“ est remplacée par celle de „sous l'emprise de“ vu qu'il n'existe pas de signes cliniques manifestes caractéristiques d'une consommation de drogues.
- Le terme „prise urinaire“ est remplacé par celui de „prise d'urine“ dans l'ensemble du texte.

*Amendement*

**Il est pris note des observations du Conseil d'Etat et le quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est amendé comme suit:**

**„1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances.**

**2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1, cette personne devra se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale. Le choix de l'un des types d'examen susvisés est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.**

**3. Si l'examen de la sueur ou de la salive dont question à l'alinéa 2 s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1, cet**



état sera déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, *la quantité de sang sera augmentée du double.*

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il pourra être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

7. Toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et aura été impliquée dans un accident de la circulation qui aura causé des dommages corporels sera astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

8. Pourra également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et sera impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton, qui aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant, la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 sera déterminée par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical seront ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne pourra être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliqueront à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident qui aura consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, sera astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-duché de Luxembourg.“

4. Le Conseil d'Etat, dans son avis du 13 avril 2005, a souligné, à juste titre, que l'objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants mais de la conduite d'un véhicule sous l'influence d'une de ces substances. Pour éviter toute possibilité de confusion sur ce point et tout en rappelant l'approche choisie de la „tolérance zéro“, le libellé de l'alinéa 2 du paragraphe 7 de l'article 12 est reformulé en remplaçant le terme „consommation“ par l'expression „présence dans l'organisme d'une des substances prévues par l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973“.

*Amendement*

**Il est tenu compte des observations du Conseil d'Etat et l'alinéa 2 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est libellé comme suit:**

**„Un règlement grand-ducal déterminera les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.“**

5. Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, mais il demande pour l'extension à la récidive après une précédente condamnation du chef de délit de grande vitesse ou de défaut d'assurance, de préciser s'il s'agit-là d'une récidive spécifique.

Pour ce qui est de l'individualisation des peines, le Conseil d'Etat propose de préciser le renvoi au paragraphe 1er afin d'admettre que ne sont visées les infractions pour lesquelles l'interdiction de conduire doit obligatoirement être prononcée.

Le Conseil d'Etat propose de modifier l'emplacement de la nouvelle disposition selon laquelle le juge ne pourra plus assortir une interdiction de conduire du sursis intégral à l'exécution, s'il prononce une interdiction de conduire égale ou supérieure à six mois. La nouvelle disposition serait à insérer en tant que nouveau paragraphe 2 à l'article 13, l'actuel paragraphe 2 devenant le nouveau paragraphe 2bis.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le paragraphe 9 actuel de l'article 13 qui ne serait qu'une application spécifique de la faculté laissée au juge, énoncée au paragraphe 1ter.

Pour ce qui est des dispositions relatives au retrait immédiat du permis de conduire, le Conseil d'Etat y marque son opposition formelle en précisant que l'alinéa sous examen doit être revu parce qu'il risque de prêter le flanc à des contestations. Aux yeux du Conseil d'Etat le retrait immédiat du permis de conduire ne devrait viser que certaines infractions nécessitant une réponse immédiate dans l'intérêt de la sécurité routière. Il n'y a pas lieu de procéder par renvoi aux dispositions de l'article 2bis de la loi de 1955.

*Amendement*

**1) Suite à la demande du Conseil d'Etat, il est précisé que dans le cas de récidive visée, il s'agit d'une récidive spécifique, c'est-à-dire subordonnée à la commission de la même infraction que celle pour laquelle la précédente condamnation a été encourue.**

**2) Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat en échangeant les paragraphes 2 et 2bis de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955, l'ancien paragraphe 2 devenant le nouveau paragraphe 2bis et vice-versa.**

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

**2bis. L'interdiction de conduire prononcée par une décision judiciaire ayant acquis l'autorité de la chose jugée produira ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat, suivant les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.**

**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.“**

**3) Il est tenu compte de la proposition du Conseil d'Etat de supprimer le paragraphe 9 de l'article 13.**

**4) Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat en limitant les infractions nécessitant une réponse immédiate dans l'intérêt de la sécurité routière aux délits mentionnés à l'article 12,**

**paragraphe 2, alinéas 1 et 2 et au paragraphe 6, alinéa 1, ainsi qu'aux excès de vitesse grave dépassant la limitation réglementaire de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.**

**En s'écartant de la définition retenue pour le délit de grande vitesse, le Gouvernement entend viser uniquement les personnes irresponsables qui constituent un danger non seulement pour soi-même, mais notamment aussi pour les autres usagers de la route, tout en gardant une proportionnalité entre la mesure du retrait immédiat du permis de conduire et la vitesse du contrevenant.**

\*

## C. AMENDEMENTS INTRODUISANT DES DISPOSITIONS NOUVELLES

### 1. Abaissement du taux d'alcoolémie

Les données statistiques sur les accidents de la circulation rappellent chaque année avec une cruelle régularité cette autre réalité qui est celle des souffrances physiques et morales et des pertes humaines et économiques dues au carnage routier. Et il faut reconnaître que ces accidents ne sont pas le fait d'une minorité d'alcooliques irresponsables, mais qu'ils sont normalement causés par des chauffeurs qui reprennent „pour une fois“ le volant après un repas bien arrosé ou qui rentrent d'une soirée un peu trop prolongée. S'attaquer à la consommation éthylique, si profondément ancrée dans les traditions nationales, risque évidemment de susciter des oppositions de la part de certains particuliers qui n'acceptent guère le surplus de discipline qui leur est demandé. Interdire aux conducteurs de boire avant de prendre le volant n'est peut-être pas du goût des secteurs économiques concernés. Toutefois, nombre d'autres pays ont entre-temps tiré les conséquences et adapté leurs législations.

Dans son troisième programme d'action européen pour la sécurité routière du 2 juin 2003 intitulé „Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée“, la Commission européenne identifie les trois causes principales des accidents, à savoir la vitesse excessive, l'alcool au volant et le non-port de la ceinture de sécurité. Elle estime par ailleurs à dix mille le nombre de décès imputables chaque année à la conduite en état d'ébriété.

Tout en se basant sur les résultats de nombreuses études ayant démontré sans équivoque l'effet négatif de la consommation de boissons éthyliques sur les facultés du conducteur ainsi que la corrélation directe entre le taux d'alcool et le risque d'accident, la Commission européenne a présenté en 1998 une proposition de directive visant à introduire un seuil maximal d'alcoolémie autorisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang dans l'ensemble de la Communauté. Cette tentative d'harmonisation a néanmoins échoué, certains Etats membres invoquant le principe de subsidiarité à cet égard. L'initiative la plus récente de la Commission européenne dans ce domaine consiste dans sa recommandation du 17 janvier 2001 concernant le taux maximal d'alcool dans le sang autorisé pour les conducteurs de véhicules à moteur.

Dans sa recommandation du 17 janvier 2001 précitée, la Commission européenne estime que „la meilleure manière de soutenir les actions entreprises, au niveau tant national qu'euro-péen pour réduire l'alcool au volant dans l'Union européenne consiste à mettre en place un régime plus harmonisé des seuils d'alcoolémie légaux“. Se basant sur les données fournies par la recherche, elle recommande le taux légal harmonisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang pour l'ensemble des conducteurs de véhicules automoteurs et propose le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang pour certaines catégories de conducteurs (novices, motocyclistes, conducteurs de véhicules lourds et conducteurs effectuant des transports de marchandises dangereuses).

Entre-temps, la majorité des Etats membres de l'Union européenne ont introduit le taux légal d'alcoolémie préconisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Certains Etats membres ont même opté pour le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang. D'autres encore ont introduit en sus des seuils plus bas (0,1/0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers. A ce stade, seul le Royaume-Uni, l'Irlande et le Luxembourg maintiennent le seuil de 0,8 g d'alcool par litre de sang dans leurs législations nationales.

A l'instar des législations en vigueur dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, le présent projet de loi a comme objectif d'abaisser le seuil légal d'alcoolémie de 0,8 g d'alcool par litre de sang à 0,5 g d'alcool par litre de sang et d'introduire un taux légal inférieur de 0,2 g d'alcool par litre de

sang pour certaines catégories de conducteurs. Dans un souci de rester fidèle au système actuellement en place, il est proposé de distinguer entre deux états d'imprégnation éthylique, à savoir la conduite sous influence d'alcool et la conduite en état d'ivresse.

Ainsi, l'alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g d'alcool par litre de sang sans pour autant atteindre 1,2 g d'alcool par litre de sang, qualifiée de conduite sous l'influence d'alcool, constitue une contravention grave, alors que l'alcoolémie supérieure ou égale à 1,2 g d'alcool par litre de sang, qualifiée d'ivresse au volant, constitue un délit.

Alors que la limite de 0,5 g d'alcool par litre de sang constituera la règle pour l'ensemble des conducteurs, il est proposé, par analogie aux législations en vigueur et par référence aux expériences faites en la matière dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, d'introduire un seuil d'alcoolémie prohibé plus bas pour certaines catégories d'usagers de la route, à savoir:

- les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- les conducteurs des véhicules en service urgent;
- les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- les conducteurs de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accompli.

Le seuil d'alcoolémie qu'il est proposé d'appliquer à ces catégories d'usagers de la route est de 0,2 g d'alcool par litre de sang. Alors qu'il est estimé que, d'un point de vue psychologique, le message de l'abstinence en matière d'alcool se prête le mieux pour atteindre les effets et les objectifs escomptés, toujours est-il que, d'un point de vue légal, le cadre dans lequel doivent se dérouler les poursuites pour imprégnation éthylique doit être conçu de manière à tenir compte des contraintes techniques et de la fiabilité inhérentes aux appareils utilisés pour le dépistage de l'alcool au volant, d'une part, et des problèmes liés à la consommation de médicaments et au phénomène du résidu d'alcool, d'autre part. A ces fins, il est judicieux de s'inspirer des législations des Etats membres ayant opté pour une approche similaire en introduisant des taux limites de respectivement 0,1 ou 0,2 g d'alcool par litre de sang. Ce faisant, le message de l'abstinence perd un peu de son effet signalétique, mais il s'agit toujours d'une interdiction réelle et effective d'associer l'alcool à la conduite automobile.

En outre, la conduite sous influence d'alcool sera assortie d'une composante pédagogique par la mise en place d'un système de stages de réhabilitation qui pourrait être proposé aux délinquants par les Parquets.

Dans la mesure où la sécurité routière constitue une des grandes priorités de l'action gouvernementale et que des résultats tangents sont attendus, la devise française „contrôle plus systématique et sanction certaine“ semble devoir être de rigueur plutôt qu'une approche voulant épargner la sanction pénale au délinquant. Dans cet ordre d'idées, l'acceptation par le délinquant de la proposition de stage du Parquet comporterait acceptation des faits et incriminations sur le plan pénal ainsi qu'acceptation de la réduction concomitante du capital de points dont est doté le permis de conduire.

Bien plus qu'une simple formation aux risques de la conduite automobile, ces stages élaborés par des psychologues et des experts en sécurité routière ont pour objectif d'agir sur la mentalité du conducteur. La trame du stage est construite autour du principe de la dynamique des groupes et de la participation active des contrevenants. Cette méthode d'animation de groupe par le psychologue permet aux participants d'acquérir un autre regard sur leur propre comportement et sur la dimension sociale de la conduite automobile.

Basés sur le modèle français, les stages de réhabilitation à destination des contrevenants auront comme objectifs les principes suivants:

- faire prendre conscience aux conducteurs en infraction des conséquences de leur conduite;
- faire évoluer les comportements des conducteurs en vue d'une conduite apaisée et plus sûre;
- sensibiliser à la dimension collective de la conduite automobile;
- rendre le conducteur capable de concilier pratique individuelle et respect des autres usagers.

## **2. Retrait du permis de conduire et suspension du droit de conduire**

Pour des raisons liées aux problèmes rencontrés par les agents de la police grand-ducale en relation avec le retrait matériel du permis de conduire (retrait administratif du permis de conduire, suspension du droit de conduire), il s'est avéré qu'il serait opportun de réintroduire la procédure de notification prévue à l'article 387 du Code d'instruction criminelle, abandonnée lors de l'introduction du permis à points en 2002.

## **3. Délais de carence en matière de permis de conduire**

Le texte à l'état actuel prévoit que pour le calcul du délai de carence de 3 ans prévu en matière de permis à points (reconstitution de 3 points/restitution du capital initial de 12 points), les périodes pendant lesquelles la personne concernée se trouve sous le coup d'une interdiction de conduire judiciaire, non assortie du sursis, d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ou d'une suspension du droit de conduire ne sont pas prises en compte.

Ceci implique, à titre d'exemple, que le temps pendant lequel une personne se trouve sous le coup d'une interdiction de conduire judiciaire avec exceptions n'est pas pris en compte pour le calcul des délais dont question. Pourtant, ces personnes sont autorisées à conduire et restent exposées, au même titre qu'un conducteur dont le droit de conduire n'est pas restreint d'une quelconque manière, au risque d'encourir une réduction de points avec la différence que la durée de l'interdiction de conduire avec exceptions ne leur est pas imputée pour le calcul desdits délais de carence.

Cette approche, peu logique et avant tout discriminatoire, n'était sans doute pas dans l'intention du législateur. Par ailleurs, sa mise en oeuvre sur le terrain serait problématique à maints égards (p. ex. restrictions à caractère médical).

## **4. Certificat d'immatriculation**

La transposition en droit national interne de la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules ainsi que du règlement (CE) No 2135/98 du Conseil modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 requièrent une modification de certaines dispositions afférentes de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

La transposition en droit national interne de la directive modifiée 1999/37/CE précitée requiert également une modification substantielle des dispositions afférentes de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la Route. Afin de pouvoir procéder à ces modifications, une adaptation de la terminologie préconisée au niveau communautaire est nécessaire.

La directive modifiée 1999/37/CE introduit pour l'Union européenne un modèle harmonisé pour le certificat d'immatriculation des véhicules routiers. Cette harmonisation de la présentation et du contenu d'un certificat d'immatriculation facilite, d'une part, sa compréhension, contribuant ainsi pour les véhicules immatriculés dans un Etat membre à rendre plus aisé leur libre circulation sur le territoire des autres Etats membres et, d'autre part, la remise en circulation dans un Etat membre déterminé des véhicules précédemment immatriculés dans un autre Etat membre, contribuant ainsi à un meilleur fonctionnement du marché intérieur.

## 5. Tachygraphe numérique

Le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et 3821/85, ainsi que le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route fixent le cadre réglementaire et technique pour l'introduction du système de tachygraphe électronique. Outre le tachygraphe proprement dit, des cartes à puce électronique à insérer dans le tachygraphe font partie intégrante du système.

Le nouveau système de tachygraphe devra permettre aux entreprises une gestion plus aisée de leurs véhicules, procurer aux conducteurs des informations claires et précises quant à leurs temps de conduite et de repos et permettre un contrôle efficace des activités des conducteurs, tout en contribuant ainsi à une réduction des fraudes.

L'installation, l'activation, le calibrage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes électroniques sont réalisés dans des ateliers spécialisés qui sont agréés par le Ministre des Transports. Comme la prérogative de restreindre la liberté d'accéder à ou d'exercer des activités commerciales appartient, selon l'article 11(6) de la Constitution, au seul législateur, la loi modifiée du 14 février 1955 précitée doit être adaptée en conséquence.

D'autres dispositions des règlements (CE) précités seront transposées en droit luxembourgeois moyennant règlement grand-ducal qui se trouve en voie d'élaboration.

Avec l'introduction du tachygraphe numérique, les sanctions doivent être redéfinies afin de viser tant les nouveaux tachygraphes numériques que les anciens tachygraphes analogues.

## 6. Modalités de publication de mesures particulières relatives à la voirie

Le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en son article 5 en ce qui concerne les modalités de publication des règlements et leur entrée en vigueur ainsi que la terminologie.

Les modalités de publication des mesures réglementaires prises par le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Transports sont rendues conformes aux anciennes dispositions de l'article 3 transférées vers l'article 5 par la loi du 6 juillet 2004 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Leur entrée en vigueur est redéfinie.

La terminologie est adaptée en certains points afin, d'une part, de mieux cerner la portée des dispositions et, d'autre part, d'en assurer une meilleure compréhension.

## 7. Filatures

Suite à une initiative de la Direction générale de la police grand-ducale et sur demande du Ministre compétent, la Commission de Circulation de l'Etat a chargé un groupe de travail d'analyser où et comment la législation routière doit être adaptée, afin d'offrir un cadre légal en matière de circulation routière à des opérations spéciales, telles que les opérations de filature et d'observation.

En effet, lors d'exercices et de missions d'observation, les fonctionnaires de la police grand-ducale sont parfois contraints à transgresser les prescriptions du Code de la route, afin de pouvoir poursuivre la personne à observer.

Le but des opérations de filature est de rassembler des informations sur des personnes suspectées de commettre ou d'avoir commis des infractions ou, le cas échéant, de les arrêter. Ces opérations ne sont évidemment effectuées que dans le cadre d'enquêtes à l'égard de personnes suspectées de crimes ou délits les plus graves tels que le trafic de drogues, le terrorisme ou encore la criminalité organisée.

Il va sans dire que parmi les techniques employées, l'utilisation de véhicules banalisés constitue un des moyens principaux dans la recherche de ces infractions graves. Afin de mener à bien ces missions, souvent délicates, les policiers concernés ne peuvent recourir ni à l'emploi des feux bleus clignotants, ni à l'emploi de l'avertisseur sonore spécial.

Or, la législation actuelle ne leur permet de transgresser les limitations de la vitesse, les règles de priorité aux intersections ou encore l'interdiction d'utiliser une partie de la voie publique qu'en faisant usage de l'avertisseur sonore spécial et des feux bleus, c.-à-d. elle ne leur confère aucune protection juridique.

Le but du projet de loi est de remédier à cette situation, tout en créant parallèlement un ensemble de dispositions très restrictives définissant, d'une part, les conditions sous lesquelles la police grand-ducale peut faire usage de ces prérogatives et, d'autre part, l'autorité compétente pour l'autorisation des missions.

L'amendement prévoit également que l'Administration des Douanes et Accises bénéficie des mêmes dérogations dans le cadre des missions définies à la fois par loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée et par règlement ministériel du 4 octobre 1977 concernant la coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises qui transpose l'arrêté royal belge du 18 juillet 1977 portant coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises en droit luxembourgeois.

Les mêmes attributions sont également conférées au Service de Renseignement et aux fonctionnaires relevant d'autorités ou de services étrangers lorsqu'ils effectuent des missions de police au Grand-Duché.

Les dérogations comportent bien évidemment l'obligation pour les fonctionnaires concernés de faire preuve de prudence, afin de ne pas constituer un danger pour la sécurité des autres usagers de la route, une sécurité qui doit être garantie à tout moment.

## **8. Avertissements taxés**

Un arrangement administratif entre le Ministère des Transports et l'Administration des Douanes et Accises, signé en l'an 2000, a donné le cadre légal au transfert de compétences à l'Administration des Douanes et Accises en ce qui concerne les contrôles dans le domaine des transports routiers, aussi bien dans les entreprises que sur les routes.

Actuellement, les infractions en matière des transports routiers, constatées par les agents de l'Administration des Douanes et Accises, donnent lieu à la rédaction de procès-verbaux, ce qui exige non seulement des ressources humaines importantes, mais entraîne également une perte de temps non négligeable pour les entreprises. Cette manière de procéder alourdit inutilement l'appareil judiciaire et on peut même affirmer que le résultat des poursuites n'est ni efficace, ni proportionné ou dissuasif et porte même préjudice économique aux entreprises luxembourgeoises.

Faute de peines administratives et d'avertissements taxés en relation avec la gravité des infractions, celles de moindre importance ne sont même pas poursuivies. Le catalogue actuel des avertissements taxés du Code de la route prévoit des sanctions plus élevées pour un stationnement interdit que pour une conduite sans certificat de formation ADR, exigé pour les transports de marchandises dangereuses.

Actuellement, les contrôles sur route sont exécutés aux postes frontières en bonne collaboration avec les contrôleurs français, belges ou allemands. A cette occasion, ce sont eux qui exercent leur pouvoir de verbaliser et de perception immédiate des sommes dues suite aux infractions constatées sur place, ce qui n'est pas possible pour les agents douaniers luxembourgeois. En pratique, les missions de l'Administration des Douanes et Accises se limitent souvent à arrêter des véhicules pour le compte d'autres administrations ou organes de contrôle.

La situation actuelle ne peut être considérée comme satisfaisante, ni pour les organes de contrôle, ni pour les entreprises, ni pour le pouvoir judiciaire. Contrairement aux pays avoisinants, au Luxembourg la poursuite et la sanction des infractions survenues en relation avec le transport routier sont quasiment inexistantes. Afin de remédier à cette situation, des modifications au catalogue des sanctions du Code de la Route et, au préalable, à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée s'imposent.

Ainsi, les amendements aux articles 6 et 15 de la loi précitée proposés par le Gouvernement visent à donner aux agents de l'Administration des Douanes et Accises les compétences nécessaires pour pouvoir établir des avertissements taxés en relation avec leurs compétences en matière de contrôles dans le domaine des transports routiers.

\*

**D. TABLEAU COMPARATIF RELATIF A LA  
NUMEROTATION DES ARTICLES**

<i>Numérotation des articles du projet de loi initial déposé le 15 juillet 2004</i>	<i>Numérotation des articles du projet de loi amendé suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005</i>	<i>Disposition concernée de la loi modifiée du 14 février 1995 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques</i>
	Ier	Art. 2
	II	Art. 2bis
	III	Art. 4bis
Ier	IV	Art. 4ter
	V	Art. 5
	VI	Art. 6
II	VII	Art. 7
III	VIII	Art. 8
IV	IX	Art. 9
V	X	Art. 9bis
VI	XI	Art. 11bis
VII	XII	Art. 12 par. 1
	XIII	Art 12 par. 2
	XIV	Art. 12 par. 3
VIII	XV	Art. 12 par. 4
IX	XVI	Art. 12 par. 6
X	XVII	Art. 12 par. 7
XI	XVIII	Art. 13
XII	XIX	Art. 14
	XX	Art. 15
	XXI	Art. 17
	XXII	Art. 17bis
XIII	XXIII	Art. 28 de la loi du 16 avril 2003
	XXIV	Art. 1er de la loi du 6 mars 1965

\*



## COMMENTAIRE DES ARTICLES

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

La structure du commentaire d'articles suit la nouvelle numérotation, mais indique également les anciens numéros d'articles.

### *Ad intitulé*

Comme la loi modifiée du 6 mars 1965 précitée doit être modifiée pour tenir compte, d'une part, de la nouvelle terminologie relative aux documents d'immatriculation, et, d'autre part, des cartes relatives aux tachygraphes électroniques, il y a lieu d'ajouter la référence à cette loi au libellé de l'intitulé du projet de loi.

### *Ad article 1er*

Au premier alinéa du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, la nouvelle terminologie relative aux documents d'immatriculation est utilisée en remplaçant les termes „carte d'immatriculation“ et „carte d'identité“ par „certificat d'immatriculation“ et „certificat d'identité“.

Au troisième alinéa du même paragraphe 5, à part le fait de remplacer le terme „carte d'immatriculation“ par le terme „certificat d'immatriculation“, il est distingué entre les véhicules routiers soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique (ajoute dans le texte) et ceux qui sont soumis à l'immatriculation mais non au contrôle technique périodique.

Comme ces derniers ne sont pas couverts par un certificat de contrôle technique mais par une vignette de conformité, il est proposé, à l'instar de la procédure appliquée pour les premiers, que la validité de leur certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans.

### *Ad article II*

Dans cet ordre d'idées, il est proposé d'amender les dispositions légales afférentes en ce sens, qu'à côté de la durée d'une suspension du droit de conduire, seul le temps d'une interdiction de conduire ferme, non assortie du sursis, et le temps d'un retrait administratif pur et simple du permis de conduire, n'est pas compté pour le calcul des délais de carence en matière de permis à points.

Pour le reste, il s'agit de modifications d'ordre rédactionnel pour adapter les références aux nouvelles dispositions.

### *Ad article III*

Le règlement (CE) No 2135/98 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 précité introduit un tachygraphe électronique, dit numérique. L'installation, l'activation, le calibrage, la vérification, la réparation et la mise hors service de ces tachygraphes sont réalisés dans des ateliers spécialisés qui sont agréés par le Ministre des Transports. Comme la prérogative de restreindre la liberté d'accéder à ou d'exercer des activités commerciales appartient, selon l'article 11(6) de la Constitution, au seul législateur, un nouveau paragraphe 5 est ajouté à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée qui définit les fins poursuivies et spécifie les conditions et modalités selon lesquelles un règlement grand-ducal assurera la mise en oeuvre.

Dans cet ordre d'idées, le Gouvernement entend saisir l'occasion de l'introduction du tachygraphe digital pour actualiser les sanctions concernant les infractions aux dispositions relatives aux tachygraphes tant numériques qu'analogues. Jusqu'à présent, ces sanctions sont fixées par règlements grand-ducaux pris sur base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports qui seront abrogés dans le cadre de l'introduction du tachygraphe digital dans la législation nationale. Les mêmes sanctions s'appliquent aux infractions aux dispositions relatives aux temps de conduite et périodes de

repos. Il existe ici un lien étroit, alors que le tachygraphe est l'appareil de contrôle pour faire respecter la législation sociale relative aux temps de conduite et de repos et les infractions aux deux volets vont souvent de pair.

Afin de ne pas sanctionner que les seuls transports effectués sous l'empire de la législation communautaire, le paragraphe 6 vise également ceux effectués dans le cadre de l'AETR.

En vue de garder la proportionnalité des sanctions, un règlement grand-ducal devra définir les infractions qui seront sanctionnées par un avertissement taxé.

*Ad article IV (ancien article 1er)*

Cet article n'a pas été modifié suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005.

*Ad article V*

Le nouveau quatrième alinéa du deuxième paragraphe de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 reprend d'anciennes dispositions de l'article 3 non retenues lors d'un transfert antérieur vers l'article 5 qui définissent les modalités de publication des mesures réglementaires. L'entrée en vigueur est prévue selon deux modes, en fonction de l'urgence de l'application des mesures, le principe étant l'entrée en vigueur immédiate à la publication.

A l'avant-dernier alinéa du paragraphe 3 du même article 5 le remplacement de la mention „... *et qui prennent effet dès la publication*“ par la mention „... *et qui entrent en vigueur au plus tard ...*“ supprime, d'une part, une ambiguïté du texte actuel et détermine, d'autre part, un délai raisonnable entre l'information du public et la mise en oeuvre des dispositions.

L'ajoute des deux dernières phrases au dernier alinéa du même paragraphe 3 permet de définir sans ambiguïté les règlements visés, en l'occurrence les seuls règlements qui font l'objet d'une délibération ou d'une délibération de confirmation par le conseil communal.

Par ailleurs, il est procédé à plusieurs adaptations de terminologie.

*Ad article VI*

L'ajoute faite à la lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 élargit les compétences de l'administration des douanes et accises à la veille à l'exécution de la législation sur les transports routiers.

Il a été veillé qu'il n'y ait pas de conflit de compétences entre l'administration des douanes et accises (compétences spécifiques et limitées dans le domaine des transports routiers) et la police grand-ducale (surveillance de la circulation routière).

*Ad article VII (ancien article II)*

Il est tenu compte des observations du Conseil d'Etat et le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est libellé „- *vitesse dangereuse selon les circonstances*;“

Entre les premier et deuxième tirets du deuxième alinéa du même article 7, il est inséré un nouveau tiret avec le libellé suivant:

„- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute, sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis;“

*Ad article VIII (ancien article III)*

Cet article n'a pas été modifié suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005.

*Ad articles IX à XII (anciens articles IV à VII)*

Suite à la proposition du Conseil d'Etat, le montant de 501 euros est remplacé par celui de 500 euros.

### *Ad article XIII*

Cet article introduit le nouveau seuil en matière d'alcoolémie de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Toutes les dispositions de cet article concernent des modifications à apporter au deuxième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au troisième alinéa, le délai d'un an est adapté et par conséquent étendu à trois ans.

La mesure prévue au quatrième alinéa baisse les valeurs-limites pour la constitution de la contravention grave (conduite sous l'influence d'alcool) comprise actuellement entre 0,8 et 1,2 g d'alcool par litre de sang à 0,5 et 1,2 g d'alcool par litre de sang, respectivement les valeurs-limites comprises entre 0,35 et 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré à 0,25 et 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

La disposition du cinquième alinéa baisse le taux d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 g d'alcool par litre de sang respectivement de 0,35 à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré pour toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal.

L'alinéa six prévoit l'introduction d'un taux légal d'alcoolémie dérogatoire égal à 0,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré pour certaines catégories de conducteurs:

– les conducteurs novices

Ils occupent une position prépondérante dans les statistiques sur les accidents routiers. En effet, en 2004 environ 20% des personnes ayant trouvé la mort sur nos routes avaient moins de 25 ans. Par l'introduction de la „tolérance zéro“ en matière d'alcool pour les conducteurs novices se trouvant en période de stage, on espère revoir à la baisse le nombre d'accidents dus à l'alcool au volant. Il s'agit de sensibiliser les conducteurs novices sans équivoque sur l'incompatibilité entre le fait de boire de l'alcool et de prendre le volant par la suite. Des seuils d'alcoolémie spécifiques pour conducteurs novices existent déjà en Espagne, aux Pays-Bas et en Autriche. L'introduction d'un seuil d'alcoolémie égal à 0,1 g d'alcool par litre de sang pour les conducteurs novices en Autriche (en combinaison avec l'introduction de la période de stage) a abouti à des résultats très positifs. En effet, la part des conducteurs novices conduisant en état d'ébriété et impliqués dans des accidents avec blessés graves ou des morts y a diminué de 16,8%.

– les conducteurs de poids lourds, d'autobus et d'autocars

L'article 72 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit qu'il est interdit aux conducteurs de taxis ou de voitures de location, de véhicules automoteurs servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique, ainsi qu'aux conducteurs d'autobus, d'autocars, de camions et de tracteurs de semi-remorques de consommer des boissons alcooliques pendant la durée de leur service.

Pour ce qui est des conducteurs de poids lourds (> 3,5 tonnes mma) et de bus (> 8 sièges passagers), si leurs véhicules sont impliqués dans un accident de la route, ils peuvent causer de graves dommages notamment sur les ponts, sur les grands axes et dans les zones urbaines à forte densité de population. En raison des passagers qu'ils transportent, la responsabilité des chauffeurs de bus est d'autant plus grande.

Compte tenu de l'accroissement du trafic de marchandises et du transport de passagers par autobus au cours de la dernière décennie, une valeur limite d'alcoolémie de 0,2 g d'alcool par litre de sang convient pour tous les chauffeurs professionnels bien que certains employeurs imposent d'ores et déjà à leurs chauffeurs de s'abstenir totalement de consommer de l'alcool pendant leurs heures de travail.

Ce principe est à étendre mutatis mutandis aux conducteurs de tout autre véhicule affecté au transport rémunéré de personnes (taxis, voitures de location, véhicules utilisés dans le cadre du ramassage scolaire).

– les moniteurs auto-écoles et les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée

Le rôle du moniteur auto-école et des accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée ne se limite pas à apprendre les techniques de conduite, ils ont surtout un rôle éducatif pour les futurs conducteurs. Ils doivent les sensibiliser à la sécurité routière pour qu'ils deviennent de bons „citoyens de la route“. Ils doivent essayer de leur apprendre l'anticipation, la prudence, la maîtrise de soi et le civisme. Mais le fait de devenir un conducteur responsable ne se limite pas à une bonne connaissance du fonctionnement d'une voiture et du Code de la route. Il faut également enseigner aux jeunes conducteurs à respecter l'environnement extérieur, c'est-à-dire les autres conducteurs et

les piétons et à les responsabiliser vis-à-vis des risques liés à la consommation d'alcool ainsi qu'à la vitesse excessive.

C'est la raison pour laquelle il convient d'appliquer la valeur-limite d'alcoolémie de 0,2 g par litre de sang aux moniteurs auto-école et aux accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée, ces personnes remplissant une fonction d'exemple auprès des futurs conducteurs.

- les conducteurs âgés entre 16 et 18 ans

Pour des raisons de cohérence, il importe d'appliquer la limite de 0,2 g d'alcool par litre de sang également aux conducteurs des véhicules dont la conduite est autorisée dès l'âge de 16 ans, faute de quoi une des catégories d'usagers de la route les plus vulnérables ne serait pas prise en compte.

Sont visés par cette disposition, les conducteurs de cyclomoteurs, quadricycles légers, motocycles légers, véhicules automoteurs d'infirmités, tracteurs et de machines automotrices.

L'alinéa 7 (ancien alinéa 6) vise les peines qui sont applicables au cas où une personne se trouve en état de récidive par rapport à une des contraventions spécifiées aux alinéas 4, 5 et au nouvel alinéa 6 concernant l'introduction d'un taux d'alcoolémie légal dérogatoire pour certaines catégories de conducteurs.

Le huitième alinéa nouvellement introduit énumère les conditions que doivent remplir les personnes voulant dispenser des stages de réhabilitation afin d'obtenir l'agrément du ministre. Si ces conditions ne sont plus données, l'agrément peut être retiré.

#### *Ad article XIV*

Les dispositions des alinéas trois et huit du troisième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée visent à éviter que les personnes concernées invoquent toutes sortes d'arguments pour se soustraire à une prise de sang. Dans cette optique, il appartiendra désormais au médecin de déterminer les circonstances dans lesquelles une prise de sang est possible, respectivement impossible.

La modification apportée à l'alinéa quatre du même paragraphe trois est d'ordre purement rédactionnel.

#### *Ad article XV (ancien article VIII)*

Il a été procédé à une reformulation générale du quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin de tenir compte des observations du Conseil d'Etat.

#### *Ad articles XVI à XVII (anciens articles IX à X)*

Ces articles n'ont pas été modifiés suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005.

#### *Ad article XVIII (ancien article XI)*

Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, mais il demande qu'il soit précisé dans le cas de récidive visée, à savoir la récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs, qu'il s'agit d'une récidive spécifique, c'est-à-dire subordonnée à la commission de la même infraction que celle pour laquelle la précédente condamnation a été encourue.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, il est procédé à une précision de référence au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955. En effet, il paraît critiquable au Conseil d'Etat de vouloir refuser systématiquement tout allègement de la peine à raison de certaines infractions considérées comme constituant en matière de circulation routière des infractions graves. Il recommande de préciser le renvoi au paragraphe 1<sup>er</sup> alinéa 2 afin de mettre en évidence que ne sont visées que les infractions pour lesquelles l'interdiction de conduire doit obligatoirement être prononcée.

Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat en échangeant les paragraphes 2 et 2bis de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955, l'ancien paragraphe 2 devenant le nouveau paragraphe 2bis et vice-versa.

Il est tenu compte de la proposition du Conseil d'Etat de supprimer le paragraphe 9 de l'article 13, vu qu'il ne comporte qu'une application spécifique du paragraphe 1ter.

Pour des raisons liées aux problèmes rencontrés par les agents de la police grand-ducale en relation avec le retrait matériel du permis de conduire (retrait administratif du permis de conduire, suspension du droit de conduire), il s'est avéré qu'il serait opportun de revenir à la procédure du retrait matériel du ou des permis de conduire de la personne qui a fait l'objet d'une mesure de retrait administratif du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative par un huissier ou un agent de la force publique.

Suite à son oubli dans le projet de loi initial, la référence au retrait immédiat de permis de conduire prévu au paragraphe 14 de l'article 13 est inséré postérieurement comme l'une des conditions de validité du permis de conduire au paragraphe 13 alinéa 1 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Suite à la proposition du Conseil d'Etat, le montant de 501 euros est remplacé par celui de 500 euros.

Aux yeux du Conseil d'Etat le retrait immédiat du permis de conduire ne devrait viser que certaines infractions nécessitant une réponse immédiate dans l'intérêt de la sécurité routière. Face à cette opposition formelle du Conseil d'Etat, il est fait droit à sa proposition de procéder par énumération précise. De plus, cette énumération est strictement limitée: ainsi la procédure du retrait immédiat du permis de conduire par les fonctionnaires de la police grand-ducale (sur autorisation du Parquet) ne s'appliquera que lorsque ces derniers se trouvent en présence d'un délit mentionné à l'article 12 paragraphe 2 alinéas 1 et 2 et au paragraphe 6 alinéa 1 ou d'un excès de vitesse supérieur de plus de 50% au maximum de la vitesse autorisée, la vitesse étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. En relevant de 20 km/h à 40 km/h le minimum du seuil constitutif de la vitesse excessive dans le cas d'espèce, le Gouvernement entend viser uniquement les personnes irresponsables qui constituent un danger non seulement pour elles-mêmes, mais notamment aussi pour les autres usagers de la route, tout en gardant une proportionnalité entre la mesure du retrait immédiat du permis de conduire et la vitesse du contrevenant.

#### *Ad article XIX (ancien article XII)*

Cet article n'a pas été modifié suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005.

#### *Ad article XX*

L'ajoute faite à la lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 donne aux agents de l'administration des douanes et accises la compétence d'établir des avertissements taxés pour les infractions aux dispositions de la législation sur les transports routiers constatées dans le cadre des contrôles visés à l'article 6, lettre b), telle que par exemple les infractions aux dispositions relatives aux temps de conduite et de repos, à l'ADR, etc.

#### *Ad article XXI*

Le paragraphe 1 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 est modifié de sorte à donner à l'administration des douanes et accises la possibilité d'immobiliser les véhicules lorsqu'ils présentent un défaut grave ou lorsque le conducteur ne paie pas l'avertissement taxé. Il s'agit ici d'un alignement partiel aux compétences de la police grand-ducale en matière d'immobilisation suite à l'élargissement des compétences de l'administration des douanes et accises.

La deuxième phrase du paragraphe 6 est modifiée dans ce sens que c'est l'adresse du propriétaire ou du détenteur du véhicule figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales qui est déterminante pour l'envoi de l'information, et non plus celle figurant sur le certificat d'immatriculation.

En effet, l'adresse figurant au répertoire est plus fiable que celle figurant sur un certificat d'immatriculation étant donné que certains gens omettent de faire modifier l'adresse sur le certificat d'immatriculation en cas de changement d'adresse.

#### *Ad article XXII*

Le premier alinéa de cet article comporte une énumération exhaustive des règles du Code de la route qui peuvent être transgressées par les véhicules énumérés à l'article 39, à condition d'utiliser les feux bleus clignotants et/ou l'avertisseur sonore spécial et sous certaines autres conditions bien définies.

Les dérogations portent plus particulièrement sur:

1. l'obligation de circuler près du bord droit de la chaussée,
2. l'obligation de respecter les règles de priorité aux intersections,
3. les limitations de vitesse,
4. les règles spéciales de circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs,
5. l'interdiction pour les autres véhicules d'utiliser des parties de la voie publique réservées à des catégories déterminées d'usagers de la route, ainsi que
6. l'interdiction de couper un groupe de piétons ou de concurrents participant à une course cycliste.

Dans la suite, le premier alinéa autorise les fonctionnaires de la police grand-ducale qui effectuent des exercices et des missions d'observation, de faire usage des mêmes dérogations, sans l'obligation d'employer les feux bleus clignotants et l'avertisseur sonore spécial.

Le droit de faire usage de ces dérogations est cependant très restrictif:

1. il se limite aux seuls fonctionnaires effectuant des missions d'observation tout en sachant que ces fonctionnaires disposent en outre de formations spéciales de conduite,
2. les missions justifiant l'usage des droits spéciaux sont énumérées limitativement au 1er alinéa pour la police grand-ducale, ainsi qu'au 2e alinéa pour l'administration des douanes et accises et le service de renseignement de l'Etat,
3. de plus le 3e alinéa dispose que les missions ou exercices en question doivent faire l'objet d'une autorisation séparée du chef d'administration.

Le 4e alinéa a trait à l'autorisation des opérations de filature venant de l'étranger dans le cadre d'accords de coopération internationale. Afin de garantir un usage approprié des dérogations, les fonctionnaires relevant d'autorités ou de services étrangers ne peuvent opérer sur le territoire du Grand-Duché qu'en vertu d'une autorisation établie par le directeur général de la police grand-ducale et, le cas échéant, par le directeur de l'administration des douanes et accises.

Bien que les opérations de filature soient effectuées pour assurer, entre autres, la sûreté et l'ordre public, il importe de garantir que ces opérations ou exercices ne compromettent à aucun moment la sécurité des autres usagers de la route. Le dernier alinéa introduit ainsi l'obligation pour les fonctionnaires effectuant des opérations de filature de faire preuve de prudence et de rester constamment maître de leurs véhicules.

*Ad article XXIII (ancien article XIII)*

Suite à la proposition du Conseil d'Etat, le montant de 501 euros est remplacé par celui de 500 euros.

*Ad article XXIV*

Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 précitée est adapté à la nouvelle terminologie en matière de documents d'immatriculation.

Le point f) établit la base légale en vue du paiement d'une taxe pour l'obtention d'une carte de conducteur, d'une carte de contrôle, d'une carte d'entreprise ou d'une carte d'atelier prévues par le règlement (CE) 2135/98 précité.

\*

## TEXTE AMENDE

### modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
- c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

*(intégrant les amendements gouvernementaux  
retenus suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005)*

**Art. Ier.** Le paragraphe 5 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:

*„Paragraphe 5*

Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier sont délivrés et retirés par le Ministre des Transports.

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.

A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La préemption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule, en vue de sa remise en circulation.“

**Art. II.** 1. L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„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 premier alinéa de l'article 4ter.“

2. L'alinéa 7 du paragraphe 3 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

„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 premier alinéa de l'article 4ter, d'y participer et de rentrer.“

3. L'alinéa 1 du paragraphe 4 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

„Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4ter, a droit à la recons-

titution 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 sans exceptions, non assortie du sursis, d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du 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."

4. L'alinéa 3 du paragraphe 5 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

„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 sans exceptions, non assortie du sursis, et la durée d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe."

**Art. III.** L'article 4bis modifié de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété par deux nouveaux paragraphes 5 et 6 libellés comme suit:

*„Paragraphe 5*

Le Ministre des Transports peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.

*Paragraphe 6*

Les infractions aux règlements (CEE) No 3820/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 ainsi qu'aux dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970, dans le cas où cet accord s'applique en vertu de l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3820/85 précité, sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 250 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.



Par dérogation à l'alinéa précédent, les infractions définies par règlement grand-ducal sont punies d'une amende de 25 à 500 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire.“

**Art. IV.** Le premier alinéa de l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

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

**Art. V.** 1. Le paragraphe 1 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„1. Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

Font partie de la voirie de l'Etat:

- les autoroutes et les voies réservées à la circulation automobile, appelées encore grande voirie;
- les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale, ainsi que les pistes cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national des pistes cyclables.

Font partie de la voirie communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.“

2. Au troisième tiret du deuxième alinéa du paragraphe 2. du même article 5 le terme „voirie vicinale“ est remplacé par le terme „voirie communale“.

3. Le quatrième alinéa du même paragraphe 2. est remplacé par le texte suivant:

„Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Transports peuvent ensemble prendre des mesures particulières dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains, qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations en cas d'urgence répondant à la définition du cinquième alinéa du paragraphe 3. ou en cas de carence des autorités communales. Ces mesures sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées. A moins d'en disposer autrement, elles entrent en vigueur dès leur publication. Elles cessent leur effet, si dans un délai de trois mois elles ne sont pas reprises par un règlement grand-ducal.“

4. Au premier alinéa du paragraphe 3. du même article 5 le terme „voirie vicinale“ est remplacé par le terme „voirie communale“.

5. Au troisième alinéa du même paragraphe 3. le terme „handicapés physiques“ est remplacé par le terme „personnes handicapées“.

6. Au même paragraphe 3. l'avant-dernier et le dernier alinéas sont remplacés par le texte suivant:

„Dans la limite des compétences du présent paragraphe 3., le collège des bourgmestre et échevins peut également édicter des règlements de circulation dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures

et qui entrent en vigueur au plus tard trente jours après la date de la décision du collège des bourgmestre et échevins. Ces mesures sont dispensées d'une délibération confirmative du conseil communal.

Les règlements communaux s'appliquant sur des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations, qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, ne peuvent être édictés que suite à l'accord préalable du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Transports. Cet accord n'est pas requis dans le cas des règlements édictés par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures. Dans le cas des règlements d'urgence édictés par le collège des bourgmestre et échevins, cet accord est requis avant la confirmation éventuelle de ces règlements par le conseil communal.“

**Art. VI.** La lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant:

„b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maximale des véhicules à contrôler dépasse 3.500 kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1., les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.“

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

„- vitesse dangereuse selon les circonstances;“

Entre les premier et deuxième tirets du deuxième alinéa du même article 7, il est inséré un nouveau tiret avec le libellé suivant:

„- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute, sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11bis;“

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

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

**Art. IX.** A l'article 9 modifié de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

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

„**Art. 9bis.**– Par dérogation à l'article 419 du code pénal l'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 500 à 25.000 euros.

S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures le coupable est puni, par dérogation à l'article 420 du Code pénal, d'un emprisonnement de 8 jours à 3 ans et d'une amende de 500 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.“

**Art. XI.** Au deuxième alinéa du paragraphe 3. de l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros et le délai de la récidive est porté d'un an à trois ans.

**Art. XII.** Au paragraphe 1er de l'article 12 de la loi du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

**Art. XIII.** Le paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

*„Paragraphe 2*

1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues au paragraphe 1er seront applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'ivresse, aura conduit un véhicule ou un animal ou aura, comme piéton, été impliquée dans un accident.

3. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi sera toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés aux deux alinéas qui précèdent avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits sera devenue irrévocable.

4. Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros, 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 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré. L'infraction en question est considérée comme contravention grave.

5. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues à l'alinéa 4 ci-dessus seront applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal.

6. Les taux prévus aux alinéas 4 et 5 sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

7. Sera punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui aura commis de nouveau une des contraventions spécifiées aux alinéas 4, 5 et 6 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de trois ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraven-

tions ou d'un des délits spécifiés aux alinéas 1er et 2 du présent paragraphe sera devenue irrévocable.

8. Le ministre des Transports peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation des stages alternatifs que peut proposer le procureur d'Etat aux personnes qui, sans préjudice des dispositions de l'alinéa 7 du présent paragraphe, auront été trouvées en infraction aux dispositions des alinéas 4 et 5. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci."

**Art. XIV.** 1. L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„3. En cas d'impossibilité de procéder à un examen de l'air expiré, la personne concernée devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.“

2. L'alinéa 4 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool pourra être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.“

3. L'alinéa 8 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au premier alinéa du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7 sous 1. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. En cas d'impossibilité de procéder à un examen de l'air expiré, la personne concernée devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.“

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

„Paragraphe 4

1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des

substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1, cette personne devra se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale. Le choix de l'un des types d'examen susvisés est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

3. Si l'examen de la sueur ou de la salive dont question à l'alinéa 2 s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1, cet état sera déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang sera augmentée du double.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il pourra être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

7. Toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et aura été impliquée dans un accident de la circulation qui aura causé des dommages corporels sera astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

8. Pourra également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et sera impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton, qui aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 sera déterminée par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical seront ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne pourra être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliqueront à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui aura consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, sera astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-duché de Luxembourg."

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

*„Paragraphe 6*

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

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux seront compris dans les frais de justice dont ils suivront le sort.“

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

*„Paragraphe 7*

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

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

2. Un règlement grand-ducal déterminera les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.“

**Art. XVIII.** 1. Le paragraphe 1 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

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

Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés aux alinéas 1er et 2 du paragraphe 2 de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue à l'alinéa 7 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.“

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

*„Cette faculté n'est pas donnée lorsque l'interdiction de conduire est prononcée dans le cas d'une condamnation du chef d'un des délits prévus au paragraphe 1, alinéa 2, ou au paragraphe 13.“*

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

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

4. L'ancien paragraphe 2 devient le paragraphe 2bis.

5. Le paragraphe 9 dudit article 13 est supprimé.

6. Le premier alinéa du paragraphe 12 dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„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 deuxième alinéa du même paragraphe 12 est abrogé.

7. Le premier alinéa du paragraphe 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, d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis et d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.“

Au deuxième alinéa du même paragraphe 13 le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

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

„14. De l'accord du procureur d'Etat les membres de la police grand-ducale peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire dans le cas où ils ont constaté à charge du titulaire de ce permis un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, alinéas 1 et 2, et paragraphe 6, alinéa 1. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

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

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

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

1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;

2° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe ou si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 2°;

3° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 3° ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.“

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

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

**Art. XX.** Le premier alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„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 ainsi que, dans l'exercice de leurs fonctions en relation avec les contrôles visés à l'article 6, lettre b), par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.“

**Art. XXI.** 1. Le deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque

- 1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord, ou à la législation sur les transports routiers, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner;
- 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation;
- 3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une non-conformité ou une défectuosité technique justifiant l'interdiction de circuler du véhicule contrôlé, que le conducteur refuse de présenter son véhicule dans un centre de contrôle technique ou qu'il omet de s'acquitter du tarif du contrôle technique afférent.“

2. La deuxième phrase du paragraphe 6 du même article 17 est remplacée par la phrase suivante:

„Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire ou détenteur de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal.“

**Art. XXII.** La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un article 17bis nouveau libellé comme suit:

„**Art. 17bis.**– Les dispositions des règlements pris en exécution de la présente loi qui concernent plus particulièrement l'obligation de circuler près du bord droit de la chaussée, l'obligation de respecter les règles de priorité aux intersections, les limitations de vitesse, les règles spéciales de circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, l'interdiction pour les autres véhicules d'utiliser des parties de la voie publique réservées à des catégories déterminées d'usagers de la route, ainsi que l'interdiction de couper un groupe de piétons ou de concurrents participant à une course cycliste ne s'appliquent pas aux fonctionnaires de la police grand-ducale qui, en vue de rassembler des preuves ou d'arrêter des suspects, conduisent des véhicules de la police grand-ducale dans le cadre d'opérations ou exercices d'observation ou de filature de personnes suspectées de commettre ou d'avoir commis un crime ou délit. Cette dérogation vaut notamment lorsque le crime ou délit a trait à la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances ou risque de mettre en danger des vies humaines, de porter atteinte à l'intégrité physique de personnes, de constituer un danger pour la sécurité ou la sûreté publique ou de mettre gravement en cause l'ordre public.

La même dérogation vaut également

- pour les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises lors de la conduite de véhicules de cette administration dans le cadre d'opérations ou exercices d'observation en vue de rassembler des preuves ou d'arrêter des suspects ou de filature de personnes suspectées de commettre ou d'avoir commis un crime ou délit prévu par le règlement ministériel du 4 octobre 1977 concernant la coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises ou ayant trait à la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances,



- pour les fonctionnaires du Service de Renseignements à l’occasion de la conduite de véhicules de ce service dans le cadre d’opérations ou exercices d’observation ou de filature en relation avec les missions du service définies par la loi du 15 juin 2004 portant organisation du Service de Renseignement de l’Etat.

Les opérations et exercices d’observation ou de filature doivent faire séparément pour chaque opération ou exercice l’objet d’une décision préalable du chef d’administration.

La dérogation prévue au premier alinéa vaut également pour des fonctionnaires relevant d’autorités ou de services étrangers qui exercent des missions de police ou de douane conformément au droit national de leur pays d’origine et qui, sur base d’accords internationaux par application des dispositions légales et réglementaires en matière de coopération policière et douanière internationale, sont autorisés à effectuer sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg les opérations et exercices visés à cet alinéa, à condition d’en avoir préalablement informé le directeur général de la police grand-ducale et, le cas échéant, le directeur de l’administration des douanes et accises.

Tout conducteur tombant sous le champ d’application du présent article est tenu de faire preuve en toute circonstance de prudence de façon à ne pas constituer un danger pour la circulation et à rester constamment maître de son véhicule.“

**Art. XXIII.** Au paragraphe 1er de l’article 28 de la loi du 16 avril 2003 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs le maximum de l’emprisonnement est porté à trois ans et l’amende de 251 à 2.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

**Art. XXIV.** L’article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– Un règlement d’administration publique déterminera la taxe à percevoir lors de la présentation:

- a) des demandes en obtention d’un certificat d’immatriculation ou d’identification pour un véhicule ou pour un signe distinctif particulier;
- b) d’une demande en obtention d’un permis de conduire;
- c) d’une demande en renouvellement, en remplacement ou en transcription d’un permis de conduire;
- d) d’une demande en obtention d’un double d’une des pièces énumérées sub a) et b);
- e) d’une demande d’admission à un examen en vue de l’obtention d’un permis de conduire après un échec partiel ou total à un examen antérieur;
- f) d’une demande en obtention d’une carte électronique pour la mise en fonction, la vérification, le calibrage, le réglage ou le contrôle des tachygraphes numériques.“

Service Central des Imprimés de l'Etat

5366/03

**N° 5366<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

modifiant

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

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(6.3.2007)

Par dépêche en date du 19 mai 2006, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous rubrique.

Au texte des amendements élaborés par le ministre des Transports étaient joints une note introductive, un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi intégrant les amendements gouvernementaux.

Le Conseil d'Etat se basera sur la version coordonnée du projet de loi pour émettre le présent avis complémentaire.

*Intitulé*

Le nouvel intitulé ne donne pas lieu à observation.

*Article I*

Une nouvelle terminologie relative aux documents d'immatriculation est introduite. Les termes „carte d'immatriculation“ sont remplacés par ceux de „certificat d'immatriculation“, dans la foulée de la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Aux termes „cartes d'identité“ sont substitués ceux de „certificats d'identification“ (et non pas „certificats d'identité“ comme indiqué au commentaire de l'article). Les autres modifications opérées ne suscitent pas d'observations.

*Article II*

Les modifications opérées à l'endroit de l'article 2bis sont d'ordre ponctuel: il est ainsi procédé à un redressement du renvoi (l'article 4ter, alinéa 1er, reprenant les dispositions de l'ancien alinéa 13 de l'article 4). Des précisions utiles sont apportées en ce qui concerne les interdictions de conduire judiciaires et les mesures administratives qui allongent le délai dans lequel une reconstitution (partielle ou totale) du capital points peut s'opérer.

Le Conseil d'Etat rend attentif au fait que, s'agissant des interdictions de conduire judiciaires, l'article 13, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 (qui deviendra le nouveau paragraphe 2bis, sans que sa teneur ne soit modifiée) dispose que l'interdiction de conduire prononcée par une décision judiciaire ayant acquis l'autorité de chose jugée produira ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat, suivant les modalités à déterminer par règlement grand-ducal. L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou d'une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis. Les modifications apportées à l'alinéa 1er du paragraphe 4 et à l'alinéa 3 du paragraphe 5 de l'article 2bis, en se référant à la durée

de l'interdiction de conduire judiciaire (prononcée sans exceptions et sans sursis), visent-elles la durée de la peine, à partir du moment où elle est exécutée, ou visent-elles la durée de la peine, à partir du moment où la décision qui la prononce a acquis autorité de chose jugée? Dans la logique du système mis en place (voir en particulier l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2bis), devrait être visée la durée de l'interdiction de conduire judiciaire, à partir du moment où elle est exécutée. Aussi le Conseil d'Etat est-il à s'interroger s'il n'y aurait pas avantage à écrire à l'alinéa 1er du paragraphe 4 et à l'alinéa 3 du paragraphe 5 de l'article 2bis „la durée d'exécution“ au lieu de „le temps (d'une interdiction ...)“ et „la durée (d'une suspension ... d'une interdiction ... d'un retrait)“.

### Article III

Il est tout d'abord proposé d'ajouter un nouveau paragraphe 5 à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955.

Selon le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (dans la version consolidée au 1er mai 2006 dont le Conseil d'Etat a pu prendre connaissance sur le site [eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu)), „sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des Etats membres ...“ (voir notamment articles 12, 14, paragraphe 5 et 16, annexe I, point VI, annexe I B, points V et VI). Le nouveau paragraphe 5 est destiné à arrêter les modalités d'application des dispositions du règlement communautaire, en tenant compte par ailleurs de ce que selon l'article 11(6) de la Constitution les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie sont réservées à la loi formelle.

Le nouveau paragraphe 6 est destiné, selon le commentaire, à „actualiser les sanctions concernant les infractions aux dispositions relatives aux tachygraphes tant numériques qu'analogues. Jusqu'à présent ces sanctions sont fixées par règlements grand-ducaux pris sur base de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière et en matière de transports qui seront abrogés dans le cadre de l'introduction du tachygraphe digital dans la législation nationale. Les mêmes sanctions s'appliquent aux dispositions relatives aux temps de conduite et périodes de repos. Il existe ici un lien étroit, alors que le tachygraphe est l'appareil de contrôle pour faire respecter la législation sociale relative aux temps de conduite et de repos et les infractions aux deux volets vont souvent de pair.“

Le Conseil d'Etat n'est pas opposé par principe à la nouvelle disposition: il est toujours loisible au législateur d'arrêter lui-même les sanctions de règlements communautaires, alors même que ces réglementations relèveraient des matières visées par la loi modifiée du 9 août 1971.

Il reste que, dans sa formulation actuelle, le texte proposé rencontre l'opposition formelle du Conseil d'Etat:

- Il vise, d'une part, les infractions au règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Or, le règlement (CE) No 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route abroge le règlement (CEE) No 3820/85 (voir l'article 28 du règlement (CE) No 561/2006). L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions est fixée au 11 avril 2007 (sous réserve notamment de certaines dispositions en relation avec le règlement (CEE) No 3821/85).
- Il ne suffit, d'autre part, pas de viser „les infractions aux règlements (CEE) No 3820/85 ... (CEE) No 3821/85 ... et (CE) No 2135/98 ... ainsi qu'aux dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), dans le cas où cet accord s'applique en vertu de l'article 2, paragraphe 2 du règlement (CEE) No 3820/85 ...“. Une telle incrimination par voie de renvoi non autrement spécifié ne satisfait pas au principe de la spécification qui est le corollaire du principe de la légalité de la peine consacré par l'article 14 de la Constitution (Cour constitutionnelle, arrêts 23/04 et 24/04). Le Conseil d'Etat de renvoyer à ce sujet à l'article 1er du règlement grand-ducal du 22 janvier 1987 fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3820/85 ainsi qu'à l'article 7 du règlement grand-ducal du 29 janvier 1987 portant exécution et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3281/85.

Le Conseil d'Etat signale encore

- que les sanctions actuellement proposées sont plus sévères (huit jours à cinq ans d'emprisonnement et 250 à 25.000 euros d'amende au lieu de huit jours à trois mois d'emprisonnement et 251 à 5.000 euros d'amende) que celles portées par les règlements grand-ducaux des 22 et 29 janvier 1987 précités. Si les auteurs du projet de loi amendé persistent dans leur intention de déterminer dans la loi de 1955 les sanctions des dispositions aux infractions des règlements communautaires, il s'impose d'abroger les règlements grand-ducaux précités à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle loi en respectant le principe du parallélisme, sous peine de créer un imbroglio juridique.
- que le projet de loi No 5559 portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (laquelle directive vise à compléter le règlement (CEE) No 3820/85, en ce que ce règlement ne fixe que les règles communes concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs, sans cependant couvrir les autres aspects de la durée de travail pour les personnes exécutant des activités mobiles de transport routier) fixe encore d'autres sanctions (huit jours à six mois d'emprisonnement et 251 à 20.000 euros d'amende).

Il y a encore lieu d'observer qu'en tout état de cause le minimum de l'amende est à fixer à 251 euros, au regard de l'article 16 du Code pénal.

#### *Article IV*

Sans observation.

#### *Article V*

La modification apportée à l'endroit de l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5 est destinée, selon le commentaire, à reprendre d'anciennes dispositions de l'article 3 non retenues lors d'un transfert antérieur vers l'article 5 qui définissent les modalités de publication des mesures réglementaires. Dans sa teneur actuelle, l'alinéa 4 est issu de la loi du 6 juillet 2004 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955. Cette loi était donc antérieure à la révision constitutionnelle des articles 32, 36 et 76 de la Constitution par la loi du 19 novembre 2004. L'article 76 de la Constitution dispose depuis lors que dans l'exercice du pouvoir lui attribué par les articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution, le Grand-Duc peut, dans les cas qu'il détermine, charger les membres de son Gouvernement de prendre des mesures d'exécution. L'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée de 1955 consacre le principe que la réglementation s'effectue par voie de règlement grand-ducal. Il prévoit cependant une compétence ministérielle commune de prendre ensemble des mesures particulières sur des tronçons de la grande voirie (autoroutes et voies réservées à la circulation automobile) et de la voirie normale (routes nationales et chemins repris) située en dehors des agglomérations, mesures qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux des tronçons en question. Le projet de loi sous examen ne modifie pas cette compétence. Le Conseil d'Etat doit néanmoins émettre les réserves les plus formelles à l'encontre du maintien de cette disposition par laquelle la loi autorise, dans les cas qu'elle détermine, les ministres des Travaux publics et des Transports à prendre des mesures à portée générale d'une durée de validité de trois mois. Il est permis de penser que cette disposition ne cadre plus avec les dispositions actuelles de la Constitution, et les alinéas 4 et 5 du paragraphe 2 de l'article 5 seraient à supprimer dans la loi modifiée du 14 février 1955 pour être intégrés à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

Les autres modifications ne donnent pas lieu à observation.

#### *Article VI*

Le Conseil d'Etat est à s'interroger sur l'opportunité de préciser dans la nouvelle disposition les compétences de l'Administration des douanes et accises, par un renvoi exprès aux articles 11 et 17. Qu'en sera-t-il de la compétence des Douanes en matière de contrôle de la réglementation communautaire relative à la législation sociale dans le domaine des transports par route ou concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (article III du projet de loi dans sa version amendée)? Il peut encore être renvoyé à ce sujet à l'article XX du projet de loi amendé, qui doit, selon le commentaire, donner aux agents de l'Administration des douanes et accises compétence d'établir des avertissements taxés pour les infractions constatées dans le cadre des contrôles visés à l'article 6, lettre b), „telle que par exemple les infractions aux dispositions relatives aux temps de conduite et de repos“.

Ne serait-il pas préférable dans ces conditions de maintenir la teneur actuelle de la lettre b) de l'article 6, plutôt que de vouloir procéder par renvoi à certains articles de la loi modifiée du 14 février

1955, avec le risque de ne pas couvrir toutes les compétences spécifiques de l'Administration des douanes et accises?

*Articles VII, VIII et IX*

Sans observation.

*Article X*

Le Conseil d'Etat maintient l'ensemble des développements consacrés dans son avis du 13 avril 2005 à la disposition sous examen.

*Article XI*

Sans observation.

*Article XII*

Il y a lieu d'écrire „au paragraphe 1er de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 ...“, à l'instar des autres articles du projet de loi.

*Article XIII*

Le texte sous examen constitue une innovation majeure, en ce qu'il se propose d'abaisser le taux d'alcoolémie.

D'une manière générale, le seuil à ne pas dépasser serait, selon la proposition des auteurs de l'amendement, abaissé à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré. Pour certaines catégories de conducteurs, ce seuil serait même abaissé à respectivement 0,2 g/l et 0,10 mg/l.

Il est un fait que le taux de 0,5 g d'alcool par litre de sang est actuellement le seuil retenu en France (article R 234-1 du Code de la route français), en Allemagne (§ 24a Straßenverkehrsgesetz) et en Belgique (article 34 de la loi relative à la police de la circulation routière), c'est-à-dire dans les trois Etats avoisinants. Le commentaire de la nouvelle disposition relève d'ailleurs que seuls deux autres pays, au sein de l'Union européenne, à part le Luxembourg, conserveraient encore le seuil de 0,8 g d'alcool par litre de sang, à savoir le Royaume-Uni et l'Irlande.

Les auteurs se prévalent du programme d'action européen pour la sécurité routière du 2 juin 2003 de la Commission européenne, qui retient que les trois causes principales des accidents sont la vitesse excessive, l'alcool au volant et le défaut de port de la ceinture de sécurité. L'alcool à lui seul serait responsable d'environ 10.000 décès sur les routes de l'Union européenne. Il est encore fait état de la recommandation du 17 janvier 2001 de la Commission européenne concernant le taux maximal d'alcool dans le sang autorisé, qui fait état de ce que les recherches confirment qu'une alcoolémie comprise entre 0,5 g/l et 0,8 g/l entraîne des risques considérablement plus importants.

Les statistiques pour 2005 (publiées dans le Rapport d'activité du ministère des Transports pour 2005) font état, s'agissant des causes présumées des accidents mortels sur les routes luxembourgeoises, de 2 accidents (sur 41) dus à l'alcool et à l'alcool en association avec la vitesse.

Un abaissement du seuil d'alcoolémie à 0,5 g/l pourra-t-il avoir pour effet de réduire de manière significative le nombre des victimes des accidents de la route?

Il aurait à cet égard été utile de disposer de données chiffrées concernant le nombre total d'alcoolémies au volant constatées au Luxembourg, en sériant ensuite les cas d'influence d'alcool (0,8 g/l à 1,2 g/l) et d'ivresse (1,2 g/l et plus). Il aurait ainsi été possible de se faire une idée de l'effet inhibitif de la fixation d'un seuil minimal. Au cas où le seuil minimal actuel de 0,8 g/l n'aurait pas d'incidence significative sur le nombre de ceux qui dépassent allègrement le taux de 1,2 g/l, il y aurait en effet lieu de s'interroger si l'abaissement de ce seuil minimal à 0,5 g/l est réellement apte à venir à bout des ivresses au volant.

Ni les statistiques judiciaires ni les statistiques policières (rapport d'activité 2005 du ministère de la Justice) ne permettent de faire ce distinguo.

Les statistiques du ministère des Transports en matière de permis à points ne permettent pas non plus de se faire une idée à ce sujet. Même pour ce qui est du phénomène global de l'alcoolémie au volant (le rapport d'activité du ministère des Transports fait état, en 2005, de 7.008 points retirés suite à des condamnations judiciaires du chef d'infraction à la législation en matière d'alcool au volant. En

2004, ce chiffre était de 5.842 et en 2003 de 1.994), il n'est guère possible de dégager une tendance sur base des chiffres disponibles, le nombre total de décisions judiciaires, ayant donné lieu à retrait de points, n'étant pas resté constant (le nombre total de décisions judiciaires ayant abouti à un retrait de points est passé de 860 en 2003 à 5.035 en 2005).

Il devrait en tout cas être possible au ministère des Transports de fournir à la Chambre des députés des indications sur la proportion de retraits de points en relation avec une influence d'alcool (2 points) par rapport au retrait de points en relation avec une ivresse au volant (4 points). Ces données permettraient le cas échéant de mieux évaluer l'effet de sensibilisation attendu d'un abaissement du seuil minimal.

Les nouvelles mesures sont présentées comme un instrument d'une politique de sécurité routière, par lequel „on espère revoir à la baisse le nombre d'accidents dus à l'alcool au volant“, pour reprendre une phrase du commentaire de la disposition consacrée au nouveau seuil minimal à établir pour les conducteurs novices. Le recours renforcé aux contrôles systématiques de dépistage (article 12, paragraphe 3, point 8) ne pourrait-il pas, dans une telle optique, constituer un moyen au moins aussi efficace, si l'on prend par ailleurs en considération que la plupart des taux d'alcool situés entre 0,5 g/l et 0,8 g/l ne pourront de toute façon être détectés que lors de contrôles systématiques de dépistage?

Le Conseil d'Etat de renvoyer dans ce contexte à une note de réflexion sur un programme de mesures légales destinées à l'intensification de la lutte contre l'insécurité routière (site [www.gouvernement.lu/salle\\_presse/actualite/2003/09/17](http://www.gouvernement.lu/salle_presse/actualite/2003/09/17)), élaborée en collaboration avec le directeur général de la Police et le procureur d'Etat de Luxembourg, qui retient certes que le problème d'alcool n'est pas maîtrisé à l'heure actuelle, mais qui propose de multiplier les actions de dépistage systématique plutôt que d'abaisser le seuil prohibé de 0,8 g/l à 0,5 g/l, cette dernière mesure élargissant tout au plus le cercle des fautifs sans pour autant influencer sur le comportement de ceux qui se rendent déjà aujourd'hui coupables d'une ivresse grave.

A côté du nouveau seuil minimal général, des seuils encore plus bas sont établis pour toute une catégorie de conducteurs, ainsi que pour les instructeurs et les accompagnateurs. La recommandation précitée du 17 janvier 2001 de la Commission européenne préconise un seuil de 0,2 g/l pour certaines catégories de conducteurs et de véhicules, à savoir:

- les conducteurs inexpérimentés, notamment les titulaires d'un permis de conduire provisoire, les apprentis-conducteurs dans le cadre de la conduite accompagnée ou des élèves-conducteurs fréquentant une auto-école et les conducteurs novices titulaires d'un permis de conduire de moins de deux ans;
- les motocyclistes;
- les conducteurs de gros véhicules, c'est-à-dire les camions d'un poids supérieur à 3,5 tonnes et tout véhicule de transport de personnes équipé de plus de huit sièges passagers;
- les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses, en référence aux mesures de la directive 94/55/CE relative au transport des marchandises dangereuses par route.

Les auteurs de faire observer „qu'il est estimé que, d'un point de vue psychologique, le message de l'abstinence en matière d'alcool se prête le mieux pour atteindre les effets et les objectifs escomptés“, mais qu'il y a certaines contraintes techniques et de fiabilité des appareils de dépistage, d'une part, et le phénomène du résidu d'alcool, d'autre part, qui ne permettent pas de fixer un taux zéro.

Le Conseil d'Etat s'interroge quand même sur l'effet psychologique escompté par la fixation de taux minima successifs. La terminologie utilisée dans la recommandation de la Commission européenne laisse à ce sujet également perplexe, dans la mesure où il est question, en relation avec le taux d'alcoolémie, des conducteurs inexpérimentés. Quel message veut-on donc faire passer en distinguant, du point de vue du taux autorisé, entre „conducteurs expérimentés“ et „conducteurs inexpérimentés“?

Le Conseil d'Etat est réticent à s'engager dans la voie d'une multiplication des seuils d'exception telle que préconisée par les auteurs du texte. Il invite en conséquence à restreindre la liste des catégories d'usagers de la route entrant en lice.

Au regard des textes proposés, le Conseil d'Etat entend encore faire les observations suivantes:

- Dans le cadre du projet de loi No 5019 (Projet de loi sur la confiscation et portant modification de différentes dispositions du Code pénal, du Code d'instruction criminelle et de différentes lois spéciales), l'amende subsidiaire en matière de confiscation spéciale est appelée à disparaître. Il y a lieu de se poser la question si on entend maintenir cette amende subsidiaire dans le cadre de l'article 14



de la loi modifiée du 14 février 1955. Si tel n'était pas le cas, il conviendrait de modifier l'article 14, et de supprimer à l'article 12, paragraphe 2, point 3 les termes „ou l'amende subsidiaire“.

- Au point 6 du paragraphe 2 de l'article 12, il ne fait pas de sens de se référer à l'alinéa 5 (ou point 5) qui dispose que „si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g/l ... ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues à l'alinéa 4 ci-dessus sont applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal“. Dans le cadre d'un seuil minimal abaissé à 0,2 g d'alcool par litre de sang, il n'est guère concevable qu'une personne n'arrivant même pas à ce seuil minimal présente néanmoins des signes manifestes d'influence d'alcool.

Dans la mesure où l'alinéa 4 (ou point 4) ne vise que les personnes qui ont conduit un véhicule ou un animal, alors que le nouveau point 6 englobe aussi les instructeurs et les accompagnateurs, il y aurait lieu d'écrire „Les peines prévues à l'alinéa 4 sont applicables aux personnes ci-après énumérées, qui ont consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,2 g d'alcool par litre de sang ou de 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré:“, en commençant ensuite l'énumération par l'article „les“. Il est à signaler que l'article 80, point 4, lettre c) dernier alinéa de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques dispose que l'accompagnateur est considéré comme seul conducteur du véhicule conduit sous le régime de la conduite accompagnée. En vertu de l'article 20, alinéa 2 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, cette règle vaut également pour les instructeurs agréés. Au regard de l'incrimination légale de l'article 12, paragraphe 2, point 6, un problème de cohérence risque de se poser.

- S'agissant du nouveau point 7, le Conseil d'Etat est à s'interroger, au regard de ses observations ci-dessus en relation avec l'abaissement du taux d'alcoolémie autorisé, sur l'opportunité d'élargir les conditions de la récidive. Un tel choix pourrait se justifier dans l'hypothèse du maintien d'un seuil minimal de 0,8 g/l. Par contre, dans l'hypothèse d'un abaissement dudit taux à 0,5 g/l, il se recommanderait de maintenir le texte actuel qui ne prévoit l'application des peines correctionnelles à des faits qui constituent par ailleurs une contravention que si la récidive a lieu dans le délai d'un an à partir du jour où une première condamnation est devenue irrévocable.
- Le Conseil d'Etat n'est pas opposé à la composante pédagogique du nouveau système à mettre en place, et consistant dans la participation à des stages alternatifs. Cependant, du moment qu'on institutionnalise cette pratique, il faudrait réfléchir s'il n'y a pas lieu de donner au procureur d'Etat une base légale pour proposer de tels stages. Il semble qu'actuellement la décision du procureur d'Etat soit prise dans le cadre de son appréciation de l'opportunité des poursuites. Les termes „sans préjudice des dispositions de l'alinéa 7“ sont par ailleurs ambigus: une proposition de stage est-elle exclue dans ce cas, ou bien le texte signifie-t-il que la personne concernée sera poursuivie pénalement alors même qu'elle agréé la proposition du Parquet et accomplit un tel stage?

Pour le moins y aurait-il lieu d'écrire:

„Le procureur d'Etat peut offrir aux personnes en infraction aux alinéas 4 et 5, hormis le cas de récidive visé à l'alinéa 7, de suivre des stages alternatifs. Le ministre des Transports peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément ... (suit le reste du texte proposé).“

#### *Article XIV*

Le Conseil d'Etat n'est pas convaincu de la nécessité de procéder à la modification proposée du point 3 du paragraphe 3 de l'article 12. Elle peut même se révéler contre-indiquée.

Si l'examen sommaire de l'haleine est concluant, la détermination de l'imprégnation alcoolique se fait soit par examen de l'air expiré (éthylomètre), soit par prise de sang. Ces deux procédés sont équivalents, et le recours à l'un ou à l'autre relève de l'opportunité de choix du policier, et non de l'automobiliste.

En exigeant que l'impossibilité de procéder à un examen de l'air expiré soit constatée médicalement, et que ce n'est que dans ce cas qu'il peut être procédé à une prise de sang, la logique du système actuel est bouleversée. De cette façon, l'éthylomètre devient le premier moyen de dépistage, la prise de sang étant reléguée au deuxième rang, en devenant un moyen subsidiaire de dépistage de l'imprégnation alcoolique. Le Conseil d'Etat recommande vivement de ne pas s'engager dans cette voie, et de laisser en conséquence inchangé le point 3 actuel du paragraphe 3.

L'abandon de la modification à l'endroit du point 3 reste sans incidence sur la modification qu'il est envisagé d'apporter au point 8. Dans la mesure où les contrôles systématiques de dépistage ne s'effectuent qu'à l'aide de l'éthylomètre, il est utile de préciser que l'automobiliste peut aussi dans cette hypothèse particulière être astreint à une prise de sang, voire à un examen médical.

#### Article XV

Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005, l'article sous rubrique a été modifié.

Au regard du commentaire de l'amendement, le Gouvernement entend maintenir l'approche choisie, c'est-à-dire la „tolérance zéro“. Selon les auteurs, la tolérance zéro signifie que la conduite sous l'influence de drogues illicites est punissable dès que la substance peut être décelée. Ces mêmes auteurs, prennent encore soin de préciser, en réponse à une objection du Conseil d'Etat quant à une possible incohérence au niveau de la législation (loi modifiée du 14 février 1955 et loi modifiée du 19 février 1973), que l'objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants, mais de la conduite d'un véhicule sous l'influence d'une de ces substances. Dans le corps même du texte, il est d'ailleurs question à plusieurs reprises d'influence (point 2 du paragraphe 4) ou d'emprise (points 5, 6 et 10 du paragraphe 4).

Il reste que le point 1 du paragraphe 4, qui est donc le texte d'incrimination, n'utilise pas les termes „influence“ ou „emprise“. Est punissable, selon ledit texte, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances. Le point 1 du paragraphe 4 de l'article 12 se contente donc de la juxtaposition de deux circonstances factuelles, la conduite d'un véhicule ou d'un animal ou l'implication d'un piéton dans un accident, d'une part, l'administration d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 se traduisant par la présence dans l'organisme de cette substance ou des métabolites ou des produits de décomposition spontanée de cette substance, d'autre part. Alors qu'en matière d'alcoolémie, les mécanismes de dépistage servent à préciser l'emprise de l'alcool sur les facultés du conducteur, les mécanismes de dépistage en matière de toxicomanie (en particulier la prise de sang et la prise d'urines) ne sont destinés qu'à trouver trace d'une administration d'un ou de plusieurs stupéfiants avant le prélèvement, sans que la relation dose/effet entre en considération.

Il est permis de se poser la question quels sont en définitive les comportements que le législateur, avec un tel texte d'incrimination, entend rendre pénalement répréhensibles.

Aux yeux du Conseil d'Etat, il n'est pas possible d'affirmer qu'une marge d'indétermination dans la formulation des comportements illicites ne porterait pas à conséquence au regard du principe de la spécification de l'incrimination, dans la mesure où cette marge d'indétermination serait en quelque sorte compensée par les autres dispositions de l'article 12 qui se réfèrent à l'influence des substances ou l'emprise de ces mêmes substances sur la conduite, concrétisant ainsi les comportements illicites visés. Cette concrétisation est en effet anéantie par le fait que le texte d'incrimination n'exige pas que le résultat des examens auxquels il peut être procédé (prise de sang, prise d'urines) établisse une relation dose/effets. Le Conseil d'Etat considère par ailleurs qu'il n'est pas possible d'abandonner à l'appréciation du juge si dans chaque cas concret les résultats des analyses sont significatifs ou non (en admettant que les auteurs du texte aient entendu subordonner l'incrimination à un tel résultat significatif).

Il y a lieu de relever que le législateur luxembourgeois, en adoptant un tel texte, irait bien au-delà des législations des pays avoisinants. Si les auteurs des amendements semblent s'être inspirés de la législation belge pour ce qui est de l'emploi des termes „présence dans l'organisme d'une des substances“, cette législation n'incrimine la présence dans l'organisme que des substances qui influencent la capacité de conduite (article 37bis de la loi belge relative à la police de la circulation routière). L'article L 235-1 du Code de la route français rend passible de sanctions pénales „toute personne qui conduit un véhicule ...alors qu'il résulte d'une analyse sanguine qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ...“. Ledit article, qui incrimine donc la conduite après avoir fait usage d'un stupéfiant, figure pour le surplus sous l'intitulé „Conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants“. La partie réglementaire du Code de la route français prend d'ailleurs soin de préciser que les opérations d'analyse comportent la recherche et le dosage des stupéfiants (article R 235-5). Le Code pénal allemand dispose en son paragraphe 315c „Gefährdung des

Straßenverkehrs“: „Wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen ...“.

Le Conseil d'Etat n'est, au regard des développements qui précèdent, pas à même de donner son aval au texte modifié.

Si les auteurs devaient persister dans leur approche de „tolérance zéro“, le Conseil d'Etat ne pourrait les suivre qu'à la condition de fixer pour le moins dans le texte des seuils minima de concentration dans le sang, à l'instar de ce qui est le cas en Belgique et en France. D'après l'article 63 de la législation belge, l'analyse du sang consiste en une détermination quantitative avec des seuils minima qui sont:

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/ml)</i>
THC (cannabis)	2
Amphétamine	50
MDMA	50
MBDB	50
Morphine (libre)	20
Cocaïne ou Benzolecgonine	50

En France, un arrêté ministériel du 5 septembre 2001 a fixé les seuils minima de détection suivants:

9 tétrahydrocannabinol: 1 ng/ml de sang;

Amphétamines: 50 ng/ml de sang;

Cocaïne: 50 ng/ml de sang;

Opiacés: 20 ng/ml de sang.

Pour la détermination des seuils minima, il y a lieu de tenir compte du fait que de manière générale les traces de drogues dans l'organisme semblent disparaître plus rapidement dans le sang que dans les urines. Selon les substances et la consommation, cet écart peut être très variable. Ainsi, pour un usage régulier de cannabis par exemple, alors qu'un test urinaire pourra détecter la présence du métabolite du THC plusieurs semaines après la dernière prise, un test sanguin apparaîtra négatif après seulement quelques jours.

Pour ce qui est des autres drogues (en supposant que les informations du Conseil d'Etat correspondent au dernier état de la science):

- Au-delà de 24 heures, la présence d'héroïne dans le sang n'est plus détectable.
- La cocaïne est détectable par immunochimie pendant 12 à 48 heures après une prise, en moyenne, mais la positivité au test peut être possible jusqu'à 4 jours.
- La présence d'ecstasy est détectable dans le sang jusqu'à environ 12 heures après la prise. En revanche, la présence d'ecstasy dans les urines est détectable jusqu'à 48 heures.

Le Conseil d'Etat doit insister que pour le moins le point 4 du paragraphe 4 soit complété à l'effet de dire:

„4. Le résultat de la prise de sang fait foi. Toutefois, il n'y aura pas lieu à application des dispositions du point 1 du présent paragraphe, si le résultat de la prise de sang est en dessous des minima suivants: 1 (ou 2) ng/ml de tétrahydrocannabinol (THC), 50 ng/ml pour les amphétamines, 50 ng/ml pour la cocaïne et 20 ng/ml pour les opiacés.“

Il ne semble pas indispensable au Conseil d'Etat, dans l'optique ci-avant préconisée, de faire référence à l'alinéa 1er aux métabolites et aux produits de décomposition spontanée des stupéfiants.

Il va sans dire qu'avant de s'engager définitivement dans cette voie, il y aura intérêt à recueillir l'avis d'experts en toxicologie, afin de s'assurer de sa praticabilité. Il va de même sans dire que tout le mécanisme de dépistage dépendra de la fiabilité des tests de la sueur ou de la salive.

Resterait également à clarifier le sort de la prise d'urine. Le résultat de l'analyse des urines n'est, selon le texte, jamais déterminant. Ou bien la prise de sang établira que le conducteur est en infraction à la loi, ou bien ce sera l'examen médical qui, en cas d'impossibilité médicalement constatée de pro-

céder à une prise de sang, servira de moyen de preuve que le conducteur se sera trouvé sous l'emprise d'une des substances prohibées visées. Le point 6 réserve certes les autres moyens de preuve prévus en matière pénale: est-ce que l'analyse des urines peut être considérée comme un tel autre moyen de preuve, dans la mesure où le point 6 envisage le recours à ces autres moyens en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, sans se référer dans ce contexte à l'absence de prise d'urine? Mais en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, il ne peut pas non plus y avoir de prise d'urine (pas plus d'ailleurs que de prise de sang).

Il y aura impérativement lieu de fournir des précisions concernant l'utilité de la prise d'urine.

Le point 9 du paragraphe 4 est à supprimer pour être redondant avec l'alinéa 1er.

Au point 11, le Conseil d'Etat admet qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs de se départir des solutions jusqu'ici retenues (article 88, lettre C, point 1 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955), s'agissant de la prise de sang.

Le point 13 du paragraphe 4 de l'article 12 semblant être le pendant du point 12, il y aurait lieu de dire „consommation excessive de ces substances médicamenteuses ...“.

#### *Article XVI*

Sans observation.

#### *Article XVII*

Au point 2, il y aurait lieu de supprimer le bout de phrase „et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances“.

#### *Article XVIII*

Le point 14 nouveau a été modifié à l'effet de tenir compte des observations du premier avis du Conseil d'Etat.

N'entrent plus en compte pour un retrait immédiat du permis de conduire que la circulation dans un état alcoolique prohibé et le refus de se soumettre aux tests de dépistage et encore un dépassement caractérisé de la vitesse maximale autorisée.

Le mécanisme semble s'orienter sur le système français de la rétention et de la suspension administratives du permis (Articles L 224-1 et L 224-2 du Code de la route français).

Même avec un champ d'application réduit, la mise en œuvre de cette mesure reste très aléatoire:

- Qu'en est-il si, dans le cadre d'une alcoolémie au volant, le dépistage s'effectue au moyen d'une prise de sang (l'imprégnation alcoolique pouvant, de manière équivalente, être déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'un éthylomètre ou par une prise de sang)? Qu'en est-il si, en cas de dépistage par éthylomètre, le contrevenant demande en tant que preuve contraire une prise de sang?
- Qu'en est-il si, dans un avenir plus ou moins proche, le contrôle de la vitesse ne se fait plus seulement à l'aide de radars mobiles (avec interception du conducteur en infraction), mais aussi à l'aide de radars fixes?

N'y a-t-il pas un risque de voir se développer une „justice distributive“?

Les auteurs maintiennent par ailleurs le système dans lequel le retrait doit être validé par ordonnance du juge d'instruction.

Le Conseil d'Etat, sur base également des observations de son premier avis, propose un certain nombre de pistes de réflexion:

- Le retrait doit être une mesure provisoire. Cette mesure est prise sur le vu du résultat des moyens techniques de contrôle de l'imprégnation alcoolique ou de l'excès de vitesse (éthylomètre, radar mobile). Cette mesure provisoire ne peut être maintenue que si elle est relayée par une interdiction de conduire provisoire. Le Conseil d'Etat propose de ne pas procéder par voie de validation, mais d'utiliser la procédure d'ores et déjà offerte par la loi modifiée du 14 février 1955 (article 13, point 3).
- Il serait ainsi possible aussi de couvrir les cas où un retrait immédiat n'est pas possible (détermination de l'imprégnation alcoolique par prise de sang; constatation de l'excès de vitesse par radar fixe). Dans pareils cas, il appartiendra au Parquet de solliciter une interdiction de conduire judiciaire, quitte

à devoir modifier le point 3 de l'article 13 à l'effet d'y englober la contravention d'excès de vitesse caractérisé. De cette manière, une approche intégrée cohérente pourrait également être élaborée.

- Dans pareille optique, les officiers et agents de police judiciaire procéderont au retrait immédiat sans en avoir à référer dans chaque cas au Parquet. Ils observeront toutefois les directives générales que le Parquet se sera données en matière d'interdictions de conduire judiciaires. Dans le système tel que préconisé par les auteurs, il faudra nécessairement aussi que le Parquet se dote de lignes de conduite que les substituts de service observeront lorsqu'ils donneront ou refuseront l'autorisation de procéder au retrait immédiat, alors qu'il ne servirait à rien d'autoriser dans un cas un retrait immédiat, alors qu'auparavant dans des cas similaires la validation a été refusée. Il semble alors plus efficace de répercuter de manière immédiate et générale ces directives auprès des officiers et agents de police judiciaire, épargnant aux policiers la tâche fastidieuse de devoir à tout bout de champ en référer au substitut de service, et au substitut de service des contraintes extrêmement lourdes.

Si la Chambre des députés devait rejoindre le Conseil d'Etat dans ses vues, le texte pourrait se lire comme suit:

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un véhicule d'un taux d'alcool visé à l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 12 au moyen de l'analyse de l'air expiré à l'aide de l'appareil visé à l'alinéa 1er du paragraphe 7 de l'article 12, ou en cas de constatation de signes manifestes d'ivresse, ou encore en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum, les officiers et agents de police judiciaire peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire.

Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il devient caduc si, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter du retrait, il n'a pas été prononcé d'interdiction de conduire à titre provisoire par le juge d'instruction conformément aux dispositions de l'alinéa 3 du présent article.“

Il y aurait également lieu de modifier le point 3 de l'article 13, qui serait à remplacer par le texte suivant:

„L'interdiction de conduire pourra être prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction sur requête du procureur d'Etat contre une personne poursuivie pour infraction à la présente loi ou pour délit ou crime joint à une ou plusieurs contraventions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La compétence du juge d'instruction est donnée en cas de 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 40 km/h supérieure à ce maximum, alors même que l'infraction n'est pas passible des peines prévues au chiffre 3, deuxième alinéa de l'article 11bis.“

Le Conseil d'Etat n'a pas approfondi la question de savoir si, en l'absence d'un permis de conduire européen, il est possible de procéder matériellement au retrait du permis de conduire délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne, dès lors que le contrevenant n'a ni domicile ni résidence au Luxembourg. La même question se pose pour les contrevenants circulant sous le couvert d'un permis de conduire délivré par un Etat tiers. Le cas échéant, il y aurait lieu de préciser la proposition de texte du Conseil d'Etat (à l'effet de couvrir par ailleurs également les hypothèses où le conducteur ne peut pas exhiber son permis de conduire):

„En cas de constatation ..., les officiers et agents de police judiciaire peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire. S'il n'est pas possible de retirer matériellement le permis de conduire, ce retrait prend la forme d'une notification.

Le retrait immédiat du permis de conduire vaut interdiction de conduire provisoire ...“.

#### *Article XIX*

Si la Chambre des députés estimait qu'il est nécessaire de modifier l'alinéa 5 de l'article 14, pour tenir compte du retrait immédiat, il y aurait lieu d'écrire simplement:

„La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire peut être demandée en tout état de cause, à savoir: ...“.

En utilisant simplement le terme „interdiction de conduire provisoire“ seraient couverts et le retrait immédiat (qui vaut interdiction de conduire provisoire) et l'interdiction de conduire prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction.

*Article XX*

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à voir accorder aux fonctionnaires des douanes et accises, habilités par le directeur de cette administration, le droit de décerner des avertissements taxés. Il renvoie cependant à ses observations à l'endroit de l'article VI. Le simple renvoi à l'article 6, lettre b) dans la teneur proposée par le projet sous examen est d'autant moins indiqué qu'il y est également question du dépassement de la masse maximale autorisée (article 11). Or, les peines encourues dans pareil cas constituent l'infraction en délit pour lequel aucun avertissement taxé ne peut être décerné, que ce soit par la Police ou par la Douane.

Il y a donc impérativement lieu de préciser l'étendue du droit de dresser des avertissements taxés que les auteurs entendent conférer aux fonctionnaires habilités de l'Administration des douanes et accises. Une solution pourrait consister à laisser inchangé l'actuel alinéa 1er et à ajouter un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

„Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises, qui dans l'exercice de leurs fonctions procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.“

Si le renvoi à la législation sur les transports routiers reste vague, ce renvoi doit cependant s'entendre comme renvoyant à ladite législation pour autant que compétence a été reconnue à l'Administration des douanes et accises de rechercher et de constater les infractions à ladite législation. Par ailleurs, n'entrent en lice que les infractions revêtant le caractère d'une contravention.

*Article XXI*

L'article sous rubrique étant, du moins en partie, lié à l'article XX, lequel entend conférer aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises compétence de décerner des avertissements taxés, il ne pourra être adopté que si les précisions nécessaires ont été apportées à l'article XX.

*Article XXII*

Le nouveau texte rencontre l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Selon le commentaire, il s'agit d'adapter la législation routière, afin d'offrir un cadre légal en matière de circulation routière à des opérations spéciales, telles que les opérations de filature et d'observation.

Le Conseil d'Etat est en peine de comprendre les préoccupations de la Direction générale de la Police qui ont apparemment incité les auteurs à présenter le présent texte.

Aux termes de l'article 3 de la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police, la Police est compétente sur l'ensemble de l'étendue du territoire national pour les missions de police administrative et les missions de police judiciaire. Dans l'exercice de ses missions de police administrative, la Police veille au maintien de l'ordre public, à l'exécution des lois et règlements de police généraux et communaux, à la prévention des infractions et à la protection des personnes et des biens. Les missions de police judiciaire sont définies à l'article 34 de ladite loi et comportent plus particulièrement de rechercher les crimes, les délits et les contraventions, de les constater, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher, saisir, arrêter et mettre à la disposition de l'autorité compétente les auteurs, de la manière et dans les formes déterminées par la loi.

Il peut certainement y avoir des cas de figure où la Police, dans l'exercice de ses fonctions, peut être confrontée à des situations où elle-même peut être amenée à transgresser des normes.

Ces cas de figure sont susceptibles de tomber sous le couvert de la cause de justification que constitue l'état de nécessité. La notion d'état de nécessité a évolué dans la jurisprudence belge. Etant tout d'abord assimilée à la force majeure ou à une situation de contrainte morale, elle apparaît aujourd'hui comme une cause de justification objective (voir la note résumant la substance des conclusions de l'avocat général Damien Vandermeersch relatives à l'arrêt de la Cour de cassation belge du 19 octobre 2005, No JC05AJ1\_4 sur le site [www.juridat.be](http://www.juridat.be), jurisprudence de la Cour de cassation de Belgique). L'état de nécessité peut donc être admis comme cause de justification, lorsque l'auteur s'est trouvé devant un mal grave et imminent et qu'il ne peut sauvegarder les intérêts qu'il est tenu ou en droit de protéger en priorité, qu'en commettant le fait qui est mis à sa charge (Cour de cassation de Belgique, 13 novem-

bre 2001, No JC01BD1\_1, site internet précité). Les solutions dégagées par la jurisprudence devraient amplement suffire à couvrir les situations évoquées dans le commentaire de l'article.

Il est vrai que l'appréciation se fera *in concreto*, mais cela ne paraît que normal au Conseil d'Etat.

Que propose le texte sous avis? Il donne en définitive carte blanche aux membres de la Police, de l'Administration des douanes et accises et du Service de renseignements (sans parler des fonctionnaires d'autorités ou de service étrangers également visés). La garantie concrète que les auteurs proposent d'introduire, à savoir la décision préalable du chef d'administration, n'en est en réalité aucune. Il s'agit bel et bien d'un blanc-seing qui sera donné en l'espèce: ou s'imagine-t-on qu'un policier ou un douanier, avant de brûler un premier feu rouge, va contacter le chef d'administration pour requérir de lui l'autorisation de ce faire? Cette décision préalable est donc nécessairement une décision donnée avant même que l'observation ou la filature débute. Ce qui plus est, il n'est pas toujours possible de planifier à l'avance une telle mesure d'observation ou de filature: la nécessité de rassembler des preuves ou d'arrêter des suspects peut naître de manière imprévisible. Le chef d'administration délivrera-t-il alors une autorisation générale, tous azimuts, capable de couvrir toutes les situations possibles et imaginables?

Ne peut-il pas y avoir de situations où concrètement les intérêts en jeu (intérêt à saisir un suspect, protection des personnes ou des biens, sécurité des autres usagers de la route) commandent au contraire d'abandonner l'observation ou la filature? Cette éventualité n'est pas prise en considération par le texte. Comment le pourrait-elle d'ailleurs, puisque la décision préalable sera prise de manière abstraite.

Il va sans dire que le Conseil d'Etat ne saurait en aucun cas cautionner un texte qui en définitive autorise la Police, l'Administration des douanes et accises et le Service de renseignements à se dispenser eux-mêmes de l'observation de certaines règles en matière de circulation routière. A la limite, ce pourraient être la Police, les Douanes ou le Service de renseignements qui créent la situation dont ils peuvent ensuite se prévaloir à l'effet de se dispenser de l'observation de certaines normes. Il n'y a pas lieu de perdre de vue que le texte a aussi vocation à s'appliquer aux „exercices“ décidés par les supérieurs hiérarchiques.

S'y ajoute que le texte entend en l'occurrence attribuer des compétences exorbitantes à des chefs d'administration à propos de situations où la compétence revient à d'autres autorités. Dans la mesure où, s'agissant de la Police et en partie aussi de l'Administration des douanes et accises, ces situations relèvent de l'exercice de missions de police judiciaire, la direction en appartient aux procureurs d'Etat compétents, conformément à l'article 24 du Code d'instruction criminelle. A signaler encore que dans le cadre du projet de loi No 5588, il est prévu de réglementer spécialement l'observation. Selon ledit projet de loi, la décision d'une telle opération reviendra au procureur d'Etat ou au juge d'instruction, et dans certains cas au Procureur général d'Etat.

Le Conseil d'Etat d'ajouter, finalement, qu'il ne peut pas s'imaginer comment, en fait, on peut encore parler d'observation ou de filature, si la Police, les Douanes ou le Service de renseignements sont autorisés, par exemple, à faire demi-tour sur une autoroute ou à faire demi-tour dans un tunnel (interdictions figurant donc au titre des prescriptions spéciales de la section X du chapitre VI de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, auxquelles il serait possible de déroger), ni comment, en pareilles circonstances, le conducteur peut encore satisfaire à l'obligation de faire preuve en toute circonstance de prudence de façon à ne pas constituer un danger pour la circulation.

Le texte sous examen est en conséquence des développements qui précèdent purement et simplement à supprimer.

*Articles XXIII et XXIV*

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 mars 2007.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

5366/04



N° 5366<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
- c) modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission des Transports</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (25.4.2007).....	1
2) Texte coordonné.....	10

\*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(25.4.2007)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 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, amendements adoptés par la Commission des Transports lors de sa réunion du 20 avril 2007.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission a fait siennes.

**Amendement 1***Article II**(alinéa 1 du paragraphe 4 et alinéa 3 du paragraphe 5 de l'article 2bis)*

L'alinéa 1 du paragraphe 4 et l'alinéa 3 du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont complétés en ce sens que la durée de l'interdiction de conduire judiciaire produit ses effets à partir du moment où elle est exécutée. De ce fait, lesdits alinéas sont remplacés par le texte suivant:

1. *L'alinéa 1 du paragraphe 4 de l'article 2bis est remplacé par le libellé suivant:*

*„Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4ter, 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. La durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne comptent pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points."*

2. L'alinéa 3 du paragraphe 5 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

*„La durée d'application d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, et la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe."*

*Commentaire:*

L'article II du projet de loi comprenant les amendements gouvernementaux du 19 mai 2006 entend apporter des précisions utiles en ce qui concerne les interdictions de conduire judiciaires et les mesures administratives qui allongent le délai dans lequel une reconstitution du capital de points peut s'opérer. A cet égard, le Conseil d'Etat a recommandé de préciser si la durée de la peine était à calculer à partir du moment où elle est exécutée ou à partir du moment où la décision qui la prononce a acquis autorité de chose jugée. D'après le Conseil d'Etat la durée de la peine devrait se calculer à partir du moment où elle est exécutée.

Etant donné que les observations du Conseil d'Etat reflètent la pratique administrative actuelle, il y a lieu d'y donner suite.

De plus, le Conseil d'Etat a suggéré de remplacer les termes de „le temps d'une interdiction“ par „la durée d'exécution“.

## **Amendement 2**

### *Article III*

*(paragraphe 6 de l'article 4bis)*

Suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat, le paragraphe 6 de l'article 4bis modifié de la loi modifiée du 14 février précitée est remplacé par le texte suivant:

*„Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil, au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970.*

*Il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.*

*Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.*

*Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.*

*Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire."*

*Commentaire:*

Le Conseil d'Etat rend attentif au fait que les sanctions aux règlements communautaires prévues à l'article III du texte amendé peuvent être fixées par règlement grand-ducal sur base de la loi du 9 août

1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Cette base légale ne donne cependant pas la possibilité de prévoir des avertissements taxés, mieux adaptés à la majorité des infractions visées, d'où la nécessité de créer une base légale adaptée.

Afin de donner droit à l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat, la Chambre des Députés souhaite introduire une nouvelle formulation qui reprend la procédure de la loi du 9 août 1971 en y ajoutant la possibilité de prévoir des peines de police. La présente disposition constitue donc le cadre légal tout en laissant au Grand-Duc le soin de fixer le détail, à l'instar de la loi du 9 août 1971.

La référence au règlement (CEE) No 3820/85 a été remplacée par celle au règlement (CE) No 561/2006 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Le montant maximum des amendes a été repris de la loi du 9 août 1971.

### **Amendement 3**

#### *Article V*

*(l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5)*

Il est pris note des observations du Conseil d'Etat et partant les quatrième et cinquième alinéas du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont supprimés.

#### *Commentaire:*

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat allègue que l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5 serait non conforme (article V du projet de loi amendé) à la Constitution étant donné que l'article 76 de la Constitution dispose que dans l'exercice du pouvoir lui attribué par les articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution, seul le Grand-Duc peut, dans les cas qu'il détermine, charger les membres de son Gouvernement de prendre des mesures d'exécution.

Au vu de ce qui précède, il est opportun de donner suite aux observations du Conseil d'Etat et de procéder par voie de règlement grand-ducal en complétant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques par les dispositions actuellement inscrites dans la loi, conférant ainsi aux ministres compétents l'autorisation de procéder par voie de règlement ministériel dans des cas déterminés.

### **Amendement 4**

#### *Article XII*

*(paragraphe 1er de l'article 12)*

Au paragraphe 1er de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 la durée maximale d'emprisonnement est portée à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

#### *Commentaire:*

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 6 mars 2007, signale qu'à l'article XII du projet de loi amendé il y a lieu d'écrire „au paragraphe 1er de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 ...“, à l'instar des autres articles du projet de loi. Partant, il est fait droit à l'observation formulée par le Conseil d'Etat et le terme „modifiée“ est inséré entre „de la loi“ et „du 14 février 1955“.

### **Amendement 5**

#### *Article XIII*

*(point 8 du paragraphe 2 de l'article 12)*

Le paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété par un nouveau paragraphe dont le libellé est le suivant:

*„8. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions des alinéas 4 et 5, hormis les cas de récidive visés à l'alinéa 7, de suivre des stages alternatifs. Le ministre des Transports peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'ho-*

*norabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci."*

*Commentaire:*

Pour ce qui est de l'article XIII du projet de loi amendé dont l'objectif consiste, entre autres, dans l'abaissement du taux d'alcoolémie, le Conseil d'Etat recommande afin d'éviter des ambiguïtés qui pourraient résulter des termes „sans préjudice des dispositions de l'alinéa 7“ de créer une base légale permettant au procureur d'Etat de proposer de tels stages. Etant donné qu'il serait effectivement opportun de prévoir une telle base légale, la proposition de texte avancée par le Conseil d'Etat est reprise par la Chambre des Députés.

**Amendement 6**

*Article XIV*

*(Les alinéas 2, 3 et 8 du paragraphe 3 de l'article 12)*

1. Les alinéas 2 et 3 du paragraphe 3 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le texte suivant:

*„2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7, sous 1. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.*

*3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.“*

2. L'alinéa 8 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

*„8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au premier alinéa du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7 sous 1. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à*

*un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.*"

*Commentaire:*

Selon le Conseil d'Etat la teneur de l'article XIV du projet de loi avait comme conséquence de reléguer la prise de sang, en cas de la détermination de l'imprégnation alcoolique du conducteur, au deuxième rang et de favoriser en conséquence l'éthylomètre. La Chambre des Députés entend donner droit à l'observation du Conseil d'Etat et amende le texte en ce sens que les deux instruments en cas de la détermination de l'imprégnation alcoolique du conducteur, l'éthylomètre et la prise de sang, soient mis sur un pied d'égalité.

Par ailleurs, dans un souci d'aligner les dispositions des alinéas 2 et 8 du paragraphe 3 de l'article 12, d'une part, et pour mettre en évidence l'ordre dans lequel il doit être fait recours aux différents moyens de dépistage de l'alcool au volant (examen sommaire de l'haleine, examen de l'air expiré et, le cas échéant, prise de sang ou examen médical), d'autre part, il est proposé d'amender l'alinéa 2 en conséquence.

Faisant en sorte, il est tenu compte de l'observation du Conseil d'Etat qui estime à juste titre que „le recours à l'un ou l'autre (des moyens de dépistage) relève de l'opportunité de choix du policier et non de l'automobiliste.“ La Chambre des Députés saisit l'occasion pour apporter une précision aux alinéas 3 et 8 du paragraphe 3 de l'article 12 s'agissant du cas où une personne ne serait pas à même de se soumettre à un examen de l'air expiré.

#### **Amendement 7**

*Articles XV et XVII*

*(paragraphe 4 et 7 de l'article 12)*

Le 1er alinéa du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

*„1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après dans des quantités supérieures ou égales aux seuils maxima correspondants:*

- 2 ng/ml de tetrahydrocannabinol (THC),*
- 50 ng/ml d'amphétamines,*
- 50 ng/ml de cocaïne,*
- 20 ng/ml d'opiacés.“*

Le 2ème alinéa du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

*„2. Un règlement grand-ducal déterminera les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 du paragraphe 4. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.“*

*Commentaire:*

Il convient de signaler que le Conseil d'Etat émet son opposition formelle quant à la teneur de l'article XV du projet amendé.

Dans ses développements, le Conseil d'Etat allègue notamment que les auteurs, en adoptant un tel texte, iraient bien au-delà des législations des pays avoisinants. De ce fait, il propose, dans l'hypothèse où les auteurs persistent dans leur approche de „tolérance zéro“ de fixer pour le moins dans le texte des seuils minima de concentration dans le sang, à l'instar de ce qui est le cas en Belgique. La Chambre des Députés suit le raisonnement du Conseil d'Etat et entend compléter le 1er alinéa du paragraphe 4 par l'introduction de seuils minima.

Suite à cet amendement, le libellé de l'alinéa 2 du paragraphe 7 doit être agencé en conséquence.

**Amendement 8***Article XVIII**(article 13)*

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

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

*Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés aux alinéas 1er et 2 du paragraphe 2 de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue à l'alinéa 7 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.“*

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

*„Cette faculté n'est pas donnée lorsque l'interdiction de conduire est prononcée dans le cas d'une condamnation du chef d'un des délits prévus au paragraphe 1, alinéa 2, ou au paragraphe 13.“*

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

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

4. L'ancien paragraphe 2 devient le paragraphe 2bis.

5. Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

*„3. L'interdiction de conduire pourra être prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction sur requête du procureur d'Etat contre une personne poursuivie pour infraction à la présente loi ou pour délit ou crime joint à une ou plusieurs contraventions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La compétence du juge d'instruction est donnée en cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, alinéas 1 et 2, et paragraphe 6, alinéa 1, ainsi qu'en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum même si l'infraction n'est pas passible des peines prévues au point 3, deuxième alinéa de l'article 11bis.*

*L'ordonnance du juge pourra être attaquée par le Procureur d'Etat, conformément aux dispositions de l'article 119 du code d'instruction criminelle, modifié par l'article 19 de la loi du 19 novembre 1929 sur l'instruction contradictoire.“*

6. Le paragraphe 9 dudit article 13 est supprimé.

7. Le premier alinéa du paragraphe 12 dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

*„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 deuxième alinéa du même paragraphe 12 est abrogé.

8. Le premier alinéa du paragraphe 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 adminis-*

*trative, d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis et d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.*“

Au deuxième alinéa du même paragraphe 13 la durée maximale d'emprisonnement est portée à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

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

*„14. En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, alinéas 1 et 2, et paragraphe 6, alinéa 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.*

*Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que si dans un délai de huit jours à compter du retrait, y non compris les samedi, dimanche et jours fériés, une interdiction de conduire provisoire a été prononcée par le juge d'instruction, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.*

*En cas d'impossibilité de procéder au retrait matériel du permis de conduire, cette mesure fait l'objet d'une notification à la personne concernée par les membres de la police grand-ducale. Si le retrait immédiat du permis de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, celle-ci fait en outre l'objet d'un signallement.*“

*Commentaire:*

En ce qui concerne l'article XVIII du projet amendé, la Chambre des Députés ne rejoint pas l'avis du Conseil d'Etat, elle souhaite toutefois apporter quelques précisions à la teneur de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

#### **Amendement 9**

##### *Article XIX*

*(cinquième alinéa de l'article 14)*

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

*„La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire peut être demandée en tout état de cause, à savoir:*

*1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;*

*2° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;*

*3° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.*“

2. Ce même article est complété par un alinéa nouveau à insérer entre les cinquième et sixième alinéas, avec le libellé suivant:

*„Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedi, dimanche et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 de l'article 13.*“

*Commentaire:*

La Chambre des Députés entend apporter une précision à la teneur de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée (article XIX du projet amendé) en complétant le point 3 de cet article par la phrase suivante *„Par dérogation à ce qui précède, cette faculté n'est pas donnée pendant les huit jours, y non compris les samedi, dimanche et jours fériés, à compter du retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 de l'article 13*“. Cet ajout prévoit qu'une interdiction de conduire provisoire ne peut dans aucun cas faire l'objet d'une mesure de mainlevée dans les huit jours à compter du retrait immédiat du permis de conduire.

**Amendement 10***Article XX**(article 15)*

A l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1 et 2:

*„Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises, qui dans l'exercice de leurs fonctions procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.“*

*Commentaire:*

La Chambre des Députés fait sienne la proposition du Conseil d'Etat visant de mieux distinguer les dispositions relatives aux avertissements taxés (art. XX) de celles relatives aux procès-verbaux (art. VI).

**Amendement 11***Article XXI**(deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17)*

Le deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

*„Les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque*

- 1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord, ou à la législation sur les transports routiers, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner;*
- 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation;*
- 3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une non-conformité ou une défectuosité technique justifiant l'interdiction de circuler du véhicule contrôlé, que le conducteur refuse de présenter son véhicule dans un centre de contrôle technique ou qu'il omet de s'acquitter du tarif du contrôle technique afférent;*
- 4) après une constatation de la part de l'Administration des Douanes et Accises, il se révèle que la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“*

*Commentaire:*

La loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant les mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement et portant réforme de la taxe sur les véhicules routiers a procédé à une modification du deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en y ajoutant une nouvelle disposition selon laquelle les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises ont le droit d'immobiliser un véhicule si la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée depuis plus de 60 jours. Il y a lieu de reprendre ce texte dans le présent projet.

**Amendement 12***Article XXII**(article 17bis)*

L'article XXII du projet de loi qui comprend les amendements gouvernementaux tendant à compléter la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par un article 17bis est supprimé. En conséquence, l'article subséquent devient l'article XXII.



*Commentaire:*

Cet article a rencontré l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Selon l'avis de la Haute Corporation la teneur actuelle du texte qui entend conférer un cadre légal à des opérations spéciales, telles que les opérations de filature et d'observation „*donne en définitive carte blanche aux membres de la Police, de l'Administration des douanes et accises et du Service de renseignements (sans parler des fonctionnaires d'autorités ou de service étrangers également visés). La garantie concrète que les auteurs proposent d'introduire, à savoir la décision préalable du chef d'administration, n'en est en réalité aucune*“. En outre, le Conseil d'Etat, se basant sur la jurisprudence belge, avance que la notion d'état de nécessité peut couvrir les situations dans lesquelles une transgression des règles du Code de la Route s'avère comme inévitable notamment „*lorsque l'auteur s'est trouvé devant un mal grave et imminent et qu'il ne peut sauvegarder les intérêts qu'il est tenu ou en droit de protéger en priorité*“.

\*

Au nom de la Commission précitée, je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir dans les meilleurs délais l'avis complémentaire du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus.

Copie de la présente est envoyée pour information à Monsieur Lucien Lux, Ministre des Transports, et à Madame Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Lucien WEILER

\*

## TEXTE COORDONNE

### PROJET DE LOI

- a) **modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**
- b) **modifiant la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs**
- c) **modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

**Art. Ier.** Le paragraphe 5 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

*„Paragraphe 5*

Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier sont délivrés et retirés par le Ministre des Transports.

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.

A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La préemption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule, en vue de sa remise en circulation.“

**Art. II.** 1. L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

*„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 premier alinéa de l'article 4ter.“*

2. L'alinéa 7 du paragraphe 3 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

*„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 premier alinéa de l'article 4ter, d'y participer et de rentrer.“*

3. L'alinéa 1 du paragraphe 4 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

*„Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4ter, 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. La durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, la durée d'application*

d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne comptent pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points."

4. L'alinéa 3 du paragraphe 5 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

„La durée d'application d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, et la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.“

**Art. III.** L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété par deux nouveaux paragraphes 5 et 6 libellés comme suit:

*„Paragraphe 5*

Le Ministre des Transports peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.

*Paragraphe 6*

Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil, au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire.“

**Art. IV.** Le premier alinéa de l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

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

**Art. V.** 1. Le paragraphe 1 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„1. Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

Font partie de la voirie de l'Etat:

- les autoroutes et les voies réservées à la circulation automobile, appelées encore grande voirie;
- les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale, ainsi que les pistes cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national des pistes cyclables.

Font partie de la voirie communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.“

2. Au troisième tiret du deuxième alinéa du paragraphe 2 du même article 5 le terme „voirie vicinale“ est remplacé par le terme „voirie communale“.

3. Les quatrième et cinquième alinéas du même paragraphe 2 sont supprimés.

4. Au premier alinéa du paragraphe 3 du même article 5 le terme „voirie vicinale“ est remplacé par le terme „voirie communale“.

5. Au troisième alinéa du même paragraphe 3 le terme „handicapés physiques“ est remplacé par le terme „personnes handicapées“.

6. Au même paragraphe 3 l'avant-dernier et le dernier alinéas sont remplacés par le texte suivant:

„Dans la limite des compétences du présent paragraphe 3, le collège des bourgmestre et échevins peut également édicter des règlements de circulation dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures et qui entrent en vigueur au plus tard trente jours après la date de la décision du collège des bourgmestre et échevins. Ces mesures sont dispensées d'une délibération confirmative du conseil communal.

Les règlements communaux s'appliquant sur des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations, qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, ne peuvent être édictés que suite à l'accord préalable du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Transports. Cet accord n'est pas requis dans le cas des règlements édictés par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures. Dans le cas des règlements d'urgence édictés par le collège des bourgmestre et échevins, cet accord est requis avant la confirmation éventuelle de ces règlements par le conseil communal.“

**Art. VI.** La lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant:

„b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maximale des véhicules à contrôler dépasse 3.500 kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.“

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

„- vitesse dangereuse selon les circonstances;“

Entre les premier et deuxième tirets du deuxième alinéa du même article 7, il est inséré un nouveau tiret avec le libellé suivant:

„- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute, sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11bis;“

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

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

**Art. IX.** A l'article 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

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

„**Art. 9bis.**- Par dérogation à l'article 419 du code pénal l'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 500 à 25.000 euros.

S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures le coupable est puni, par dérogation à l'article 420 du Code pénal, d'un emprisonnement de 8 jours à 3 ans et d'une amende de 500 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.“

**Art. XI.** Au deuxième alinéa du paragraphe 3. de l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros et le délai de la récidive est porté d'un an à trois ans.

**Art. XII.** Au paragraphe 1er de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

**Art. XIII.** Le paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„*Paragraphe 2*

1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues au paragraphe 1er seront applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'ivresse, aura conduit un véhicule ou un animal ou aura, comme piéton, été impliquée dans un accident.

3. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi sera toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés aux deux alinéas qui précèdent avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits sera devenue irrévocable.

4. Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros, 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 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré. L'infraction en question est considérée comme contravention grave.

5. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues à l'alinéa 4 ci-dessus seront applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal.

6. Les taux prévus aux alinéas 4 et 5 sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

7. Sera punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui aura commis de nouveau une des contraventions spécifiées aux alinéas 4, 5 et 6 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de trois ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés aux alinéas 1er et 2 du présent paragraphe sera devenue irrévocable.

8. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions des alinéas 4 et 5, hormis les cas de récidive visés à l'alinéa 7, de suivre des stages alternatifs. Le ministre des Transports peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles

du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci."

**Art. XIV.** 1. Les alinéas 2 et 3 du paragraphe 3 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le texte suivant:

„2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7, sous 1. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool."

2. L'alinéa 4 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool pourra être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale."

3. L'alinéa 8 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au premier alinéa du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7 sous 1. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool."

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

„Paragraphe 4

1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après dans des quantités supérieures ou égales aux seuils maxima correspondants:

- 2 ng/ml de tetrahydrocannabinol (THC),
- 50 ng/ml d'amphétamines,
- 50 ng/ml de cocaïne,
- 20 ng/ml d'opiacés.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1, cette personne devra se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale. Le choix de l'un des types d'examen susvisés est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

3. Si l'examen de la sueur ou de la salive dont question à l'alinéa 2 s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1, cet état sera déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang sera augmentée du double.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il pourra être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

7. Toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et aura été impliquée dans un accident de la circulation qui aura causé des dommages corporels sera astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

8. Pourra également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et sera impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton, qui aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 sera déterminée par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical seront ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne pourra être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliqueront à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui aura consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, sera astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.“



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

*„Paragraphe 6*

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

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux seront compris dans les frais de justice dont ils suivront le sort.“

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

*„Paragraphe 7*

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

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

2. Un règlement grand-ducal déterminera les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 du paragraphe 4. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.“

**Art. XVIII.** 1. Le paragraphe 1 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

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

Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés aux alinéas 1er et 2 du paragraphe 2 de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue à l'alinéa 7 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.“

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

*„Cette faculté n'est pas donnée lorsque l'interdiction de conduire est prononcée dans le cas d'une condamnation du chef d'un des délits prévus au paragraphe 1, alinéa 2, ou au paragraphe 13.“*

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

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

4. L'ancien paragraphe 2 devient le paragraphe 2bis.

5. Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

„3. L’interdiction de conduire pourra être prononcée à titre provisoire par le juge d’instruction sur requête du procureur d’Etat contre une personne poursuivie pour infraction à la présente loi ou pour délit ou crime joint à une ou plusieurs contraventions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La compétence du juge d’instruction est donnée en cas de constatation dans le chef du conducteur d’un des délits mentionnés à l’article 12, paragraphe 2, alinéas 1 et 2, et paragraphe 6, alinéa 1 ainsi qu’en cas de constatation d’un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d’au moins 40 km/h supérieure à ce maximum même si l’infraction n’est pas passible des peines prévues au point 3, deuxième alinéa de l’article 11bis.

L’ordonnance du juge pourra être attaquée par le Procureur d’Etat, conformément aux dispositions de l’article 119 du code d’instruction criminelle, modifié par l’article 19 de la loi du 19 novembre 1929 sur l’instruction contradictoire.“

6. Le paragraphe 9 dudit article 13 est supprimé.

7. Le premier alinéa du paragraphe 12 dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„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 deuxième alinéa du même paragraphe 12 est abrogé.

8. Le premier alinéa du paragraphe 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, d’une suspension du droit de conduire sur base de l’article 2bis et d’un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n’est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.“

Au deuxième alinéa du même paragraphe 13 le maximum de l’emprisonnement est porté à trois ans et l’amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

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

„14. En cas de constatation dans le chef du conducteur d’un des délits mentionnés à l’article 12, paragraphe 2, alinéas 1 et 2, et paragraphe 6, alinéa 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d’un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d’au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que si dans un délai de huit jours à compter du retrait, y non compris les samedi, dimanche et jours fériés, une interdiction de conduire provisoire a été prononcée par le juge d’instruction, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

En cas d’impossibilité de procéder au retrait matériel du permis de conduire, cette mesure fait l’objet d’une notification à la personne concernée par les membres de la police grand-ducale. Si le retrait immédiat du permis de conduire concerne une personne qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg, celle-ci fait en outre l’objet d’un signalement.“

**Art. XIX.** 1. Le cinquième alinéa de l’article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„La mainlevée de la saisie et de l’interdiction de conduire provisoire peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

1° à la chambre du conseil du tribunal d’arrondissement pendant l’instruction;

- 2° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;
- 3° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.“

2. Un nouvel alinéa est inséré entre les cinquième et sixième alinéas de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, avec le libellé suivant:

„Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedi, dimanche et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 de l'article 13.“

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

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

**Art. XX.** 1. Le premier alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„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 ainsi que, dans l'exercice de leurs fonctions en relation avec les contrôles visés à l'article 6, lettre b), par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.“

2. L'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1 et 2:

„Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises, qui dans l'exercice de leurs fonctions procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.“

**Art. XXI.** Le deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque

- 1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord, ou à la législation sur les transports routiers, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner;
- 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation;
- 3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une non-conformité ou une défectuosité technique justifiant l'interdiction de circuler du véhicule contrôlé, que le conducteur refuse de présenter son véhicule dans un centre de contrôle technique ou qu'il omet de s'acquitter du tarif du contrôle technique afférent;
- 4) après une constatation de la part de l'Administration des Douanes et Accises, il se révèle que la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“

2. La deuxième phrase du paragraphe 6 du même article 17 est remplacée par la phrase suivante:

„Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation

du véhicule en tant que propriétaire ou détenteur de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal.“

**Art. XXII.** Au paragraphe 1er de l'article 28 de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 2.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

**Art. XXIII.** L'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– Un règlement d'administration publique déterminera la taxe à percevoir lors de la présentation:

- a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule ou pour un signe distinctif particulier;
- b) d'une demande en obtention d'un permis de conduire;
- c) d'une demande en renouvellement, en remplacement ou en transcription d'un permis de conduire;
- d) d'une demande en obtention d'un double d'une des pièces énumérées sub a) et b);
- e) d'une demande d'admission à un examen en vue de l'obtention d'un permis de conduire après un échec partiel ou total à un examen antérieur;
- f) d'une demande en obtention d'une carte électronique pour la mise en fonction, la vérification, le calibrage, le réglage ou le contrôle des tachygraphes numériques.“

5366/07

**N° 5366<sup>7</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

- a) **modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**
- b) **modifiant la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs**
- c) **modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(14.5.2007)

L'objet des amendements gouvernementaux au projet de loi 5366, (le „Projet de loi“) est la prise en compte d'un certain nombre de remarques et suggestions du Conseil d'Etat émises dans son avis du 13 avril 2005 (doc. parl. No 5366<sup>1</sup>), suite au dépôt d'un projet de loi initial le 15 juillet 2004. A la suite d'un avis complémentaire du Conseil d'Etat en date du 6 mars 2007 (doc. parl. No 5366<sup>3</sup>) des amendements ont encore été apportés au projet de loi par la Commission des Transports en date du 25 avril 2007.

La Chambre de Commerce ne commentera dans le présent avis toutefois pas l'intégralité de ces nouvelles mesures en matière de sécurité routière mais se limitera à la seule mesure de l'abaissement du taux d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 g par litre de sang.

La Chambre de Commerce est d'avis qu'en ce qui concerne la lutte contre l'ivresse au volant, il serait plus logique de multiplier les contrôles et dépistages systématiques et de renforcer les peines pour les ivresses (alcoolémie supérieure à 1,2 g par litre de sang) plutôt que d'abaisser le seuil légal maximum de 0,8 à 0,5 g par litre de sang. La mesure projetée risque tout au plus d'élargir le cercle des fautifs sans pour autant influencer sur le comportement de ceux qui se rendent déjà aujourd'hui coupables d'une ivresse grave.

Compte tenu du fait que l'harmonisation des taux d'alcoolémie en Europe résulte pour le moment d'une pratique volontaire des Etats, basée sur une simple recommandation de la Commission européenne, il paraîtrait judicieux de trouver des outils adaptés à la réalité et n'engendrant pas de conséquences dommageables pour des secteurs majeurs de l'économie.

En effet, la baisse sensible projetée du taux prohibé d'alcoolémie, en dehors de toute pression communautaire, aura des répercussions néfastes considérables sur les ventes d'alcool au Luxembourg, tant pour le secteur de la production viticole et brassicole que pour le secteur HORECA.

Dans ces conditions, la Chambre de Commerce propose de multiplier les actions de dépistage systématique, plutôt que d'abaisser le seuil actuel d'alcoolémie. La Chambre de Commerce suggère l'abandon pur et simple du seuil d'alcoolémie ou à titre subsidiaire, l'instauration d'un système d'avertissements taxés comme en matière de dépassement de vitesse.

*Appréciation du projet de loi*

	<i>Incidence</i>
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	0
Impact financier sur les entreprises	-
Transposition de la directive	n.a.
Simplification administrative	-
Impact sur les finances publiques	0

Appréciations: ++ : très favorable  
+ : favorable  
0 : neutre  
- : défavorable  
-- : très défavorable  
n.a. : non applicable  
n.d. : non disponible

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le Projet de loi s'inscrit dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière – approuvé par le Conseil de Gouvernement en septembre 2003 – par lequel le Gouvernement s'est fixé comme objectif d'améliorer le bilan des accidents de la route.

La causalité des accidents est une question complexe aux facettes multiples. La Chambre de Commerce relève que la réduction du nombre des accidents corporels et mortels connaît une régression continue depuis quelques années, due pour une partie notable à l'introduction du permis à points au 1er novembre 2002 et au renforcement concomitant de la présence de la Police Grand-ducale sur les routes.

Premièrement, les propositions-clefs contenues dans les amendements gouvernementaux suite à l'avis du Conseil d'Etat, visent à actualiser la législation luxembourgeoise sur l'interdiction de conduire sous l'effet de substances illicites pouvant influencer la conduite d'un véhicule, en vigueur depuis le début des années 1970 et devenue surannée. A l'instar de l'approche retenue pour contrer l'abus d'alcool au volant, le Projet de loi tente de généraliser le dépistage des stupéfiants chez les conducteurs afin de rendre celui-ci systématique, par l'autorisation de contrôles préventifs, la création d'un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants, des sanctions visant la présence dans l'organisme du conducteur de substances ou de combinaisons de substances à partir d'un taux déterminé.

Deuxièmement, l'amendement majeur contenu dans les dispositions nouvelles du Projet de loi envisage un abaissement du seuil supérieur légal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 grammes par litre, introduit un taux légal d'alcoolémie inférieur de 0,2 grammes par litre pour certaines catégories d'usagers, mesures qui par conséquent élargissent le champ des infractions à incriminer.

Ces dernières dispositions s'inspirent largement de la recommandation de la Commission européenne du 17 janvier 2001 faisant suite à l'échec de proposition de directive de la Commission en 1998 visant à harmoniser les seuils d'alcoolémie légaux en Europe. Cette recommandation préconisait d'instaurer un taux minimal autorisé d'alcool dans le sang pour les conducteurs de véhicules à moteur.

La Chambre de Commerce admet qu'en termes de risque, le risque alcool en tant qu'un des facteurs générateurs d'accidents mortels et corporels constitue un risque non négligeable puisqu'il a été démontré que l'alcool est présent dans plus de vingt (20) pour cent des accidents corporels<sup>1</sup>.

De plus, elle reconnaît que les effets de l'alcool sur les réflexes et le comportement en matière de conduite sont irréfutables.

<sup>1</sup> Travaux de l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur sécurité).

Tout en reconnaissant qu'une corrélation puisse être établie entre l'augmentation du facteur de risque et celle du seuil d'alcoolémie, il ne semble pas établi qu'une progression du nombre des accidents mortels de la circulation au Luxembourg ait eu lieu au cours des cinq dernières années. En effet, parmi les causes *présumées* d'accidents mortels, des études menées au sujet de l'alcool lorsqu'il est associé à la vitesse ont montré que le nombre d'accidents mortels attribuable à l'alcool a régulièrement régressé entre 1999 et 2005.

La Chambre de Commerce peut donc comprendre le bien-fondé des politiques de lutte contre l'insécurité routière qui s'attaquent à l'ensemble des facteurs générateurs d'accidents, notamment au moyen de mesures préventives, mais estime que les évolutions récentes ne justifient pas à elles seules une réduction du taux supérieur légal d'alcoolémie actuellement en vigueur, surtout et notamment en l'absence de chiffres et statistiques portant sur le nombre d'accidents dus à la consommation d'alcool mesurée à un taux entre 0,5 et 0,8 g par litre de sang.

Partant, elle se permet d'interroger l'adéquation de cette mesure par rapport à l'objectif visé, la réduction sensible du nombre des accidents mortels et corporels au Luxembourg dus à l'imprégnation alcoolique.

En vue de nourrir le débat, la Chambre de Commerce tient à exposer ci-avant quelques réflexions concernant les incidences économiques de cette disposition. Ainsi, il serait utile de faire remarquer que la pénalisation inévitable des infractions à partir du seuil de 0,5 g par litre de sang aura pour effet de nuire à la dynamique et aux performances économiques de branches de l'économie dont l'activité ne semble pas à l'heure actuelle épouser le rythme de la croissance économique luxembourgeoise.

En ce qui concerne le secteur viticole luxembourgeois, la Chambre de Commerce redoute que cette disposition ne vienne éroder les avantages compétitifs et l'attractivité du marché luxembourgeois en termes de consommation, marché particulièrement attractif jusqu'à présent eu égard à ses spécificités (en particulier, importants flux quotidiens de travailleurs transfrontaliers, flux touristiques entrants en forte croissance en provenance des trois grands pays limitrophes, conditions fiscales avantageuses, vins et spiritueux étant soumis à des taux de TVA de douze (12) à quinze (15) pour cent seulement et expliquant en partie l'achat de vins et d'alcools par bon nombre de consommateurs des pays frontaliers). Par conséquent, l'uniformisation du taux légal supérieur d'alcoolémie dans les pays limitrophes du Luxembourg à 0,5 g par litre de sang ainsi que la réduction de ce taux au Luxembourg auront certainement une incidence négative sur les ventes domestiques de vins et la consommation nationale.

En outre, en ce qui concerne l'examen des facteurs liés au commerce, la Chambre de Commerce s'interroge sur la capacité de la viticulture luxembourgeoise à faire face aux nouvelles évolutions économiques de la viticulture dans l'Union européenne d'une part, de la concurrence croissante des vins étrangers venant des „producteurs du Nouveau Monde“ (Chili, Argentine, Afrique du Sud, Australie) qui eux disposent d'avantages concurrentiels très nets, à savoir, le climat, l'échelle de la production et la faible valeur de la monnaie, tant sur le territoire national qu'à l'étranger, d'autre part. S'y ajoutent la part des ventes de vins luxembourgeois sur le marché intérieur, une des plus faibles parmi les pays producteurs de vins et une capacité de production destinée à l'exportation limitée comparativement aux plus grands producteurs de vins à l'échelle internationale.

Concernant le secteur de l'hôtellerie et de la restauration (HORECA) compte tenu du fait que l'HORECA a enregistré entre 1985 et 2001 des pertes de productivité et que ce niveau de productivité (valeur ajoutée brute à prix courants/emploi) est faible par rapport à l'ensemble de l'économie – 36.000 € par emploi dans le secteur HORECA contre 80.000 € pour l'ensemble de l'économie en 2001 – la Chambre de Commerce redoute l'aggravation des performances des branches concernées et notamment des restaurants.

*Commentaire de l'article XIII du texte amendé du Projet de loi – Abaissement du taux d'alcoolémie Concernant l'article 12, paragraphe 2, point 4 de la Loi.*

La disposition essentielle de l'amendement réside dans la réduction du seuil légal d'alcoolémie de 0,8 g à 0,5 g par litre de sang et l'introduction d'un taux légal inférieur à 0,2 g par litre de sang pour certaines catégories de conducteurs, l'objectif visé étant de ramener les seuils d'alcoolémie légaux en vigueur au Luxembourg à des niveaux comparables à ceux pratiqués par la majorité des Etats membres (dont la Belgique, la France et l'Allemagne) en vue d'aboutir à une harmonisation de ces seuils recommandée par la Commission européenne.



En l'état actuel de la législation, le contrevenant est passible d'une peine délictuelle à partir d'un seuil  $\geq 1,2$  g par litre de sang (peine d'emprisonnement de huit jours à un an – et/ou d'une amende de 251 à 5.000 euros). Un taux d'alcoolémie mesuré se situant entre 0,8 g par litre de sang et 1,2 g par litre de sang entraînera une condamnation à une peine de police (amende de 25 à 500 euros).

Le projet de loi prévoit de porter le maximum de la peine délictuelle à 3 ans et/ou une amende de 500 à 10.000 euros pour un taux d'alcoolémie au-delà de 1,2 g par litre de sang. La peine prévue pour un taux d'alcoolémie en dessous restera inchangée mais le seuil inférieur sera réduit à 0,5 g par litre de sang.

L'abaissement pur et simple du seuil de 0,8 g à 0,5 g entraînera une augmentation du nombre de personnes rentrant dans le champ d'application de l'incrimination et contribuera à marginaliser un certain nombre de personnes sans vraiment s'attaquer au fond du problème.

C'est pourquoi, la Chambre de Commerce propose, principalement, d'abandonner l'abaissement projeté du seuil à 0,5 g et de maintenir le statu quo et, subsidiairement, de sanctionner une contravention au seuil de 0,5 g non pas par une peine de police mais d'introduire un système d'avertissements taxés comme en matière de dépassement de vitesse. Cette solution serait également plus satisfaisante du point de vue de la proportionnalité des peines et permettra de responsabiliser les conducteurs en s'attaquant au sentiment fréquent d'impunité chez ces derniers.

La Chambre de Commerce craint cependant que l'abaissement pur et simple du taux supérieur légal d'alcoolémie à 0,5 g par litre de sang et l'introduction d'un taux inférieur légal de 0,2 g par litre de sang n'aient logiquement pour effet qu'une augmentation du nombre de personnes en état infractionnel susceptibles d'être qualifiées de contravention grave et passibles des peines prévues.

Par ailleurs, compte tenu de cette réflexion, la Chambre de Commerce s'interroge si l'inflation des personnes en situation infractionnelle et l'aggravation des peines prévues pour les délits est compatible avec une plus grande efficacité de la justice pénale en matière de traitement du contentieux routier, eu regard de la rapidité des procédures.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver l'amendement relatif à l'abaissement du seuil d'alcoolémie sous avis que sous réserve de la prise en compte des remarques formulées ci-avant.

5366/05

N° 5366<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

- a) **modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**
- b) **modifiant la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs**
- c) **modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

\*

**AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL****DEPECHE DU MINISTRE DES TRANSPORTS A LA SECRETAIRE D'ETAT  
AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT**

(15.5.2007)

Madame la Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir sous ce pli l'amendement gouvernemental du projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Je vous prie de trouver ci-joint en 42 exemplaires pour le Conseil d'Etat et en 15 exemplaires pour la Chambre des Députés l'amendement approuvé par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 11 mai 2007.

Vous m'obligeriez en soumettant ce dossier au Conseil d'Etat et en adressant copie à la Chambre des Députés en vue d'en informer la Commission des Transports.

Veillez agréer, Madame la Secrétaire d'Etat, l'expression de mes salutations les meilleures.

*Le Ministre des Transports,*

Lucien LUX

\*

**AMENDEMENT GOUVERNEMENTAL**

Le Gouvernement souhaite apporter un amendement au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ayant pour objet qu'un avertissement taxé peut être décerné par la Police grand-ducale dans les cas où une personne aura conduit un véhicule ou un animal avec un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g par litre de sang et inférieur à 0,8 g par litre de sang. L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire si le contrevenant souhaite se soumettre à titre de preuve contraire à une prise de sang.

Par cette modification, le Gouvernement souhaite assurer qu'une alcoolémie comprise entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang sera sanctionnée comme contravention grave. Le retrait de 2 points dans le cadre du permis à points est également couvert par le point 9 du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi précitée qui dispose que „le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal une des contraventions graves prévues à l'article 12“ donne lieu à une réduction de 2 points. Par ailleurs, il est prévu de percevoir sur place en cas d'un avertissement taxé une amende de 145 euros.

*Amendement*

**Le point 4 du paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 est remplacé par le texte suivant:**

*„Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros, 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 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré. L'infraction en question est considérée comme contravention grave.*

*Dans le cas où il s'avère que la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé. L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à renoncer à son droit de demander à titre de preuve contraire à être soumis à une prise de sang.“*

5366/06

**N° 5366<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

- a) **modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**
- b) **modifiant la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs**
- c) **modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

\* \* \*

**DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(22.5.2007)

Par dépêche en date du 25 avril 2007, le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat, sur base de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, d'amendements au projet de loi sous rubrique.

Ces amendements, adoptés par la Commission des Transports de la Chambre lors de sa réunion du 20 avril 2007, comportent à chaque fois un commentaire. Le Conseil d'Etat s'est encore vu transmettre, à titre indicatif, un texte coordonné du projet de loi tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la commission parlementaire a fait siennes. Le Conseil d'Etat se base sur le nouveau texte coordonné pour émettre le présent avis complémentaire.

*Amendement 1*

Sans observation.

*Amendement 2*

Le Conseil d'Etat constate que la base habilitante qu'il est proposé d'inscrire à l'article 4bis diffère de celle qui se trouve inscrite au paragraphe 4 de l'article 2, en ce que le nouveau paragraphe 6 de l'article 4bis dispose que les règlements grand-ducaux y prévus seront pris sur avis obligatoire du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des députés. Il est vrai, ainsi que le relèvent les auteurs des amendements, que le nouveau texte est copié sur celui de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Le Conseil d'Etat rend attentif au fait qu'en son article 10, figurant sous le chapitre III.– Responsabilité de l'entreprise de transport, le règlement communautaire No 561/2006 du 15 mars 2006 dispose que

„1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle

rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager les infractions au présent règlement.

2. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs visés au paragraphe 1 de manière qu'ils puissent se conformer au règlement (CEE) No 3821/85 et au chapitre II du présent règlement. Les entreprises de transport donnent des instructions appropriées à leurs conducteurs et effectuent des contrôles réguliers pour veiller à ce que le règlement (CEE) No 3821/85 et le chapitre II du présent règlement soient respectés“.

Des dispositions similaires figuraient aussi déjà dans le règlement (CEE) No 3820/85 (articles 10 et 15), et les infractions à ces dispositions sont punies, au titre de l'article 1er du règlement grand-ducal du 22 janvier 1987 fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3820/85, d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et/ou d'une amende de 251 à 5.000 euros.

Le nouveau règlement communautaire vise expressément l'entreprise de transport en tant que telle. Les dispositions afférentes se lisent comme suit:

„3. Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers.

Sans préjudice du droit des Etats membres de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les Etats membres peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les Etats membres peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise“.

Il n'appartient certes pas au pouvoir exécutif d'introduire, par le biais d'un règlement grand-ducal pris sur base du nouveau paragraphe 6 de l'article 4*bis*, une responsabilité pénale des personnes morales. Il n'appartient pas non plus au pouvoir exécutif de lier la responsabilité des entreprises de transport dotées d'une personnalité juridique propre au non-respect des paragraphes 1er et 2 de l'article 10 du règlement communautaire.

Les dispositions du règlement communautaire ne seront pleinement mises en œuvre, pour ce qui est des entreprises de transport, qu'une fois le projet de loi No 5718 (introduisant la responsabilité pénale des personnes morales dans le Code pénal et dans le Code d'instruction criminelle), dont le Conseil d'Etat vient d'être saisi, voté et entré en vigueur. D'après ce projet de loi, la responsabilité pénale des personnes morales ne serait encourue qu'à propos des crimes et des délits commis au nom et dans l'intérêt de la personne morale. Appliquée au domaine de l'harmonisation de certaines règles en matière sociale en matière de transports par route, cette règle entraînera une limitation de la responsabilité pénale des entreprises de transport personnes morales au non-respect des règles édictées aux paragraphes 1er et 2 de l'article 10. Dans cette perspective, le pouvoir exécutif pourra d'ores et déjà sanctionner les dispositions des paragraphes 1er et 2 (quitte à ce que la responsabilité pénale sera, jusqu'à l'aboutissement du projet de loi No 5718, encourue par le dirigeant, personne physique, de l'entreprise de transport), tout en veillant à maintenir aux infractions en question le caractère de délits.

C'est précisément dans le contexte des peines que le Conseil d'Etat éprouve des difficultés à suivre les auteurs des amendements.

D'une manière générale, une formule telle que préconisée par les auteurs des amendements, à savoir „il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement“, est à proscrire, alors qu'une telle formule mélange peines de police et peines correctionnelles.

Il faudrait alors déjà écrire:

„Il peut fixer des amendes de 25 à 500 euros, ayant le caractère d'une peine de police, ainsi que des amendes de 251 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.“

Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur la possibilité ainsi offerte aux règlements grand-ducaux de fixer des peines de police, qui semble dictée par le désir d'ouvrir aux agents des forces de l'ordre la possibilité de décerner des avertissements taxés, „mieux adaptés à la majorité des infractions visées“. Or, la base légale du pouvoir de décerner des avertissements taxés est l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955. Même après la modification envisagée à l'endroit dudit article 15 par le projet de loi sous avis, il n'en résultera aucun pouvoir pour la Police grand-ducale de décerner des avertissements

taxés s'agissant des infractions aux dispositions des règlements communautaires énumérés au nouveau paragraphe 6 de l'article *4bis*: cette possibilité restera confinée aux contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 de la loi modifiée de 1955. Pour ce qui est des agents des Douanes, leur pouvoir de décerner des avertissements taxés est limité aux contraventions à la législation sur les transports routiers ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord (modification proposée à l'endroit de l'article 15 par l'article XX amendé du présent projet de loi). Cette énumération, exhaustive, ne s'applique pas, du moins pas de manière évidente, aux dispositions des règlements grand-ducaux pris sur base du nouveau paragraphe 6 de l'article *4bis*.

Le Conseil d'Etat ne perçoit dès lors pas pourquoi il serait utile de prévoir en l'occurrence la possibilité d'édicter des peines de police.

Il est encore à relever que les règlements grand-ducaux à prendre sur base du nouveau cadre légal ne prévoient que la sanction des règlements communautaires y énumérés. Le règlement grand-ducal du 29 janvier 1987, relatif au règlement communautaire No 3821/85, pour citer cet exemple, portait non seulement sanction, mais également exécution dudit règlement communautaire, et ce dans la lignée de la loi modifiée du 9 août 1971 précitée qui prévoit que „l'exécution et la sanction ... des règlements des Communautés ... se feront par règlement d'administration publique ...“. Si les règlements communautaires comportent dès lors des mesures d'exécution nationales, celles-ci ne pourront pas être prises sur base du nouveau cadre légal sous examen. Quelle sera alors la base habilitante pour arrêter ces mesures d'exécution? Ces mesures d'exécution pourront-elles être arrêtées sur base du nouveau paragraphe 5 de l'article *4bis* de la loi modifiée de 1955? Dans l'affirmative se pose encore la question si les règlements grand-ducaux à prendre sur base du nouveau paragraphe 6 de l'article *4bis*, en ce qu'ils édictent des sanctions pénales aux infractions aux dispositions des règlements communautaires, pourront aussi s'appliquer aux infractions aux mesures d'exécution des règlements communautaires arrêtées sur base du nouveau paragraphe 5 du même article *4bis*.

En conséquence des développements qui précèdent, le Conseil d'Etat est loin d'être convaincu que le nouveau cadre légal à mettre en place réponde aux exigences communautaires („Les Etats membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au présent règlement et au règlement (CEE) No 3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées“, pour citer l'article 19, paragraphe 1er du règlement (CE) No 561/2006).

En dernier lieu, le Conseil d'Etat constate que les auteurs proposent de conférer aux agents de la Police grand-ducale, aux agents de l'Administration des douanes et accises et de l'Inspection du travail et des mines la qualité d'officiers de police judiciaire. Le Conseil d'Etat recommande vivement aux auteurs de faire abstraction de cette précision, qui ne figure ni dans le règlement grand-ducal du 22 janvier 1987 (sanction des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3820/85) ni dans le règlement grand-ducal du 29 janvier 1987 (sanction des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3821/85). Il ne fait pas de sens de conférer aux agents de la Police grand-ducale (agents de police judiciaire selon les prévisions du Code d'instruction criminelle) dans certains domaines la qualité d'officiers de police judiciaire. Cela risque en outre de conduire à des problèmes inextricables, au regard du privilège de juridiction dont bénéficient les officiers de police judiciaire pour les délits commis dans l'exercice de leurs fonctions. D'une manière générale, cette précision est, pour l'ensemble des agents concernés, superflète. Il suffit que la loi leur accorde des pouvoirs de police judiciaire, mais il n'est pas nécessaire qu'à cet effet elle leur accorde en plus la qualité d'officiers de police judiciaire.

Le dernier alinéa du nouveau paragraphe 6 de l'article *4bis* est dès lors en tout état de cause à supprimer.

#### *Amendements 3, 4 et 5*

Sans observation.

#### *Amendement 6*

Le commentaire énonce „que la Chambre des Députés entend donner droit à l'observation du Conseil d'Etat (voir l'avis complémentaire du 6 mars 2007, observation à l'endroit de l'article XIV) et amende le texte en ce sens que les deux instruments en cas de la détermination de l'imprégnation alcoolique du conducteur, l'éthylomètre et la prise de sang, soient mis sur un pied d'égalité“. Ce commentaire ne



cadre toutefois pas avec le nouveau texte proposé, puisque désormais l'imprégnation alcoolique sera en principe déterminée à l'aide du seul éthylomètre, la prise de sang n'intervenant plus qu'à titre de preuve contraire ou qu'à titre de succédané de l'éthylomètre, lorsque la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à l'examen de l'air expiré. Il ne sera donc plus loisible aux forces de l'ordre de soumettre un conducteur soit à un examen de l'air expiré, soit à une prise de sang. Le Conseil d'Etat peut néanmoins suivre les auteurs des amendements dans la voie préconisée, les appareils utilisés pour l'examen de l'air expiré ayant fait leurs preuves.

A l'endroit de l'alinéa 2 (point 2 selon le Conseil d'Etat) du paragraphe 3 de l'article 12, les auteurs des amendements apportent une modification à l'effet de dire „il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang“. L'hypothèse visée est celle où l'imprégnation alcoolique est déterminée par éthylomètre, et le conducteur concerné, au vu du résultat de l'examen de l'air expiré, demande à être soumis à titre de preuve contraire à une prise de sang. Le Conseil d'Etat n'est pas opposé par principe à la nouvelle disposition. Mais qui tiendra compte de cette élimination adéquate? Est-ce la Police grand-ducale, au moment de dresser procès-verbal? Est-ce le Parquet, au moment de citer l'affaire à l'audience (la compétence de la juridiction de jugement à saisir pouvant dépendre du taux d'alcoolémie le cas échéant „réévalué“)? Comment déterminer quelle est l'élimination adéquate? Ne faudra-t-il pas recourir alors à une expertise?

Compte tenu des difficultés d'application de la nouvelle disposition, dans la teneur telle que proposée, le Conseil d'Etat propose d'en faire abstraction. De toute façon, le droit positif actuel permet déjà (et les dispositions actuelles ne seront pas modifiées par le projet sous avis) de réprimer un conducteur, dont le taux d'alcool dans le sang est inférieur à 1,2 g/l (ou le taux d'alcool dans l'air expiré inférieur à 0,55 mg/l), des peines prévues en cas de dépassement de ces valeurs limites, si le conducteur en question a présenté par ailleurs des signes manifestes d'ivresse.

#### *Amendement 7*

Le Conseil d'Etat peut lever son opposition formelle à l'endroit de l'article XV au regard des précisions apportées par les auteurs des amendements au point 1 (et non alinéa 1) du paragraphe 4 de l'article 12.

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d'Etat s'était interrogé sur l'utilité de la prise de sang. Cette observation prend une plus grande acuité avec le nouveau texte proposé. En effet, le point 1 nouveau ne précise pas que les seuils maxima qu'il fixe doivent se retrouver dans le sang. Du fait que „le résultat de la prise de sang fait foi“ (point 4 du paragraphe 4), il est possible de déduire que ce sont les concentrations dans le sang qui sont visées. Mais le point 1, tel que libellé, permettrait aussi, en l'absence d'une prise de sang, de déterminer la présence dans l'organisme des substances prohibées par la concentration trouvée dans d'autres liquides du corps humain, telles par exemple les urines. Le Conseil d'Etat n'est pas à même de se prononcer sur l'adéquation entre les concentrations trouvées dans le sang et dans les urines. Il ne peut que regretter que l'incrimination en particulier de la conduite d'un véhicule sous l'emprise de produits stupéfiants, dont il ne met nullement en doute l'utilité et l'opportunité, suscite toujours des interrogations, et continue ainsi de prêter le flanc à des critiques au regard des exigences du droit pénal.

#### *Amendement 8*

Le Conseil d'Etat ne perçoit pas l'utilité de préciser au nouveau point 3 (paragraphe 3 selon les auteurs des amendements) de l'article 13 que „la compétence du juge d'instruction est donnée en cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, alinéas 1 et 2, et paragraphe 6, alinéa 1“. Cette précision est redondante par rapport à la première phrase du point 3, qui vise „les infractions à la présente loi“, ce qui inclut certainement et nécessairement les infractions expressément mentionnées par la suite. Le Conseil d'Etat propose en conséquence de supprimer ce bout de phrase et de préciser dans la deuxième phrase du point 3 uniquement que „la compétence du juge d'instruction est également donnée en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse... (suit le reste du texte proposé)“.

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 (point 3 selon le Conseil d'Etat) est à supprimer: l'article 119 (du moins l'article 119 auquel les auteurs des amendements entendaient se référer, l'actuel article 119 n'ayant d'aucune manière trait aux voies de recours contre les ordonnances du juge d'instruction) du Code d'instruction criminelle, de même que la loi du 19 novembre 1929 sur l'instruction contradictoire

se trouvent abrogés. L'article 133 du Code d'instruction criminelle consacrant au bénéficiaire du procureur d'Etat un droit d'appel général contre les ordonnances du juge d'instruction, le deuxième alinéa est de toute façon superfluetatoire.

S'agissant du retrait immédiat du permis de conduire, le Conseil d'Etat, nonobstant le fait que la commission compétente de la Chambre des députés n'a pas repris dans toute sa teneur la proposition de texte contenue dans son avis du 6 mars 2007, persiste à croire que dans la pratique seules les alcoolémies documentées par un examen de l'air expiré qui n'a pas donné lieu à une demande de prise de sang à titre de preuve contraire (à côté de la conduite dans un état alcoolique prohibé se manifestant par des signes d'ivresse, des refus de se soumettre aux mesures de dépistage et les excès de vitesse caractérisés) pourront donner lieu à des retraits immédiats.

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord à voir exclure les samedis, les dimanches et les jours fériés légaux de la computation du délai de 8 jours. Il y aurait lieu d'écrire „samedi“ et „dimanche“ au pluriel. Il est à se demander pour quelle raison cette précision n'a pas été apportée à l'article 14 de la loi modifiée de 1955, pour ce qui est du délai dans lequel la saisie d'un véhicule pratiquée par la Police grand-ducale devra être validée par le juge d'instruction, cela d'autant plus que dans le cadre de l'article XIX amendé du projet de loi sous avis, il est question, et pour la saisie et pour le retrait immédiat valant interdiction de conduire provisoire, des „huit jours, y non compris les samedi, dimanche et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire“. Le Conseil d'Etat peut d'ores et déjà marquer son accord à une modification en ce sens de l'article 14, alinéa 4 de la loi modifiée de 1955, qui serait de nature à éviter des incohérences au niveau des textes.

#### *Amendement 9*

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord à la disposition qui précise que pendant le délai de 8 jours, dans lequel une interdiction de conduire prononcée par le juge d'instruction devra relayer le retrait immédiat du permis de conduire par la Police grand-ducale (et valant interdiction de conduire provisoire), aucune demande en mainlevée ne peut être présentée. Ce sont essentiellement des raisons pratiques qui justifient ce délai d'attente: il est difficilement concevable que la juridiction d'instruction du premier degré (puisque c'est cette juridiction qui aurait à connaître de la demande introduite immédiatement après la saisie ou le retrait immédiat) puisse statuer sur une demande en mainlevée avant même que le procès-verbal soit entré au Parquet. Cette disposition ne dispense pas les forces de l'ordre de rédiger au plus vite leurs procès-verbaux, ni les Parquets de réserver à ces procès-verbaux une priorité.

Le Conseil d'Etat donne également à considérer s'il n'y aurait pas lieu d'atténuer ce qui pourrait être ressenti comme une rigueur de la nouvelle règle, puisqu'il est parfaitement possible que le procès-verbal soit rédigé sur le champ et qu'une ordonnance du juge d'instruction validant la saisie ou prononçant une interdiction de conduire à titre provisoire intervienne et soit notifiée avant l'expiration du délai stipulé. Dans ce cas, rien ne devrait s'opposer à demander la mainlevée. Aussi le texte proposé pourrait-il être complété *in fine* par l'ajout „...“, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai“.

#### *Amendement 10*

Le nouveau texte ne donne pas lieu à observations. Il est toutefois renvoyé aux observations du Conseil d'Etat à l'endroit de l'amendement 2, pour ce qui est de l'étendue de la possibilité octroyée aux agents de l'Administration des douanes et accises de décerner des avertissements taxés.

#### *Amendement 11*

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 mai 2007.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5366/08

N° 5366<sup>8</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

- a) **modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**
- b) **modifiant la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs**
- c) **modifiant la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

\* \* \*

**TROISIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(19.6.2007)

Par dépêche en date du 18 mai 2007, le Conseil d'Etat a été saisi d'un amendement gouvernemental au projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Transports. Au texte dudit amendement était joint un commentaire.

Le Conseil d'Etat signale, à titre de remarque préliminaire, qu'à l'intitulé il y a lieu de supprimer, au point c), le terme redondant „modifiant“, à moins de reprendre l'intitulé tel qu'il figure sur le document parlementaire No 5366<sup>5</sup>, en écrivant alors „Projet de loi a) modifiant la loi modifiée ... b) modifiant la loi ... c) modifiant la loi modifiée du ...“.

D'après le dernier texte coordonné du projet de loi sous avis, les alcoolémies égales ou supérieures à 0,5 g mais inférieures à 1,2 g d'alcool par litre de sang (respectivement 0,25 et 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré) sont „qualifiées“ de contraventions graves afin de les faire rentrer dans les prévisions de l'article 2bis, paragraphe 2 (infractions donnant lieu à réductions de points).

L'objectif de l'amendement consiste à autoriser les membres de la Police grand-ducale à décerner des avertissements taxés. La possibilité de décerner des avertissements taxés ne s'étendrait toutefois pas à toutes les alcoolémies qualifiées de contraventions graves, mais seulement aux alcoolémies égales ou supérieures aux seuils de 0,5 g par litre de sang ou 0,25 mg par litre d'air expiré, mais inférieures aux seuils de respectivement 0,8 g/l et 0,35 mg/l.

Le souci des auteurs des amendements semble être d'éviter que ces infractions ne donnent lieu à un contentieux de masse. Le Conseil d'Etat peut comprendre ce souci. Il lui semble toutefois que la solution proposée risque d'être à l'origine de difficultés d'application majeures:

- Pour les catégories particulières de conducteurs (article 12, paragraphe 2, point 6), le texte en projet prévoit que „les taux prévus aux alinéas 4 et 5 (il faudrait également parler ici de points 4 et 5) sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré“. Est-ce que cela suffit pour faire des infractions commises au titre du point 6 des contraventions graves au sens du point 4 susceptibles de donner lieu à réduction de points? Est-ce que cela suffit pour autoriser les membres de la Police grand-ducale à décerner des avertissements taxés? Une réponse affirmative notamment à cette dernière question risque de se révéler malaisée, alors qu'il est parfaitement possible d'affirmer que le terme „les taux“ utilisé au point 6 du paragraphe 2 de l'article 12 nouveau ne vise que le seuil déclenchant en principe l'incrimination. Dans

une telle interprétation, les conditions posées au pouvoir de la Police de décerner des avertissements taxés ne se trouveraient pas automatiquement étendues aux hypothèses visées par le point 6.

- Le nouveau point 7 règle la récidive s'agissant des „contraventions spécifiées aux alinéas (points) 4, 5 et 6“ (à relever en passant, et par rapport aux observations faites ci-dessus, que pour la récidive la loi en projet prend soin de l'étendre expressément aux contraventions spécifiées au point 6). Si les conditions de la récidive sont données, les peines encourues sont les peines correctionnelles du paragraphe 1er de l'article 12. Il est alors exclu de décerner des avertissements taxés. Le Conseil d'Etat a déjà eu l'occasion d'attirer l'attention sur ces problèmes. Il peut être renvoyé à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 29 janvier 2002 dans le cadre de la réforme de la législation sur la circulation routière introduisant le permis à points et le délit de grande vitesse (cf. doc. parl. *No 4712*<sup>6</sup>, pages 6 et 7).

A ces problèmes s'ajoute que la récidive ne sera donnée que s'il y a eu précédente condamnation. L'avertissement taxé acquitté pour une contravention grave n'est pas à assimiler à une condamnation au sens de la disposition sous examen. Il n'y aura donc jamais de récidive si le contrevenant, qui s'est acquitté du montant de l'avertissement taxé qui lui a été décerné pour une première contravention grave, commet par la suite une nouvelle contravention grave. Si l'on veut éviter cette situation, il y aurait lieu de s'inspirer de l'article 11*bis* de la loi modifiée de 1955. Si la Chambre des députés devait s'engager dans cette voie, il y aurait lieu de revoir le délai de la récidive, dans la mesure où le règlement grand-ducal du 21 décembre 2004 portant autorisation de la création d'un fichier des personnes ayant subi un avertissement taxé en matière de circulation routière et modification du règlement grand-ducal modifié du 7 juin 1979 déterminant les actes, documents et fichiers autorisés à utiliser le numéro d'identité des personnes physiques et morales ne prévoit qu'un délai de conservation de 24 mois des données constituant le fichier (article 4).

S'agissant de la phrase finale de l'alinéa 2 du nouveau point 4, disposant que „l'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à renoncer à son droit de demander à titre de preuve contraire à être soumis à une prise de sang“, le Conseil d'Etat entend faire les observations qui suivent.

A titre préliminaire, il y a lieu de signaler que, dans la teneur telle que proposée, le nouvel alinéa 2 à ajouter au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12 est pour le moins paradoxal: comment peut-on parler de concentrations d'alcool dans le sang (et donc d'une imprégnation alcoolique déterminée à partir d'une prise de sang), pour ensuite énoncer que l'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant renonce à son droit de demander à titre de preuve contraire à être soumis à une prise de sang?

Selon le dernier texte coordonné (cf. doc. parl. *No 5366*<sup>4</sup>, point 2 du paragraphe 3 de l'article 12), la Police doit aviser la personne (qui vient de se soumettre à l'examen de l'air expiré, avec un résultat concluant) qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. C'est donc la première information que le membre de la Police grand-ducale devra fournir à la personne concernée, une fois le résultat de l'examen de l'air expiré concluant. Ce n'est qu'en fonction de la réponse qui sera fournie par le contrevenant que la Police pourra lui demander s'il consent à régler le montant de l'avertissement taxé (avec information concomitante sur la réduction encourue du capital points du permis). Il va de soi que si la personne concernée demande une prise de sang à titre de preuve contraire, la Police ne pourra pas décerner un avertissement taxé: une prise de sang à titre de preuve contraire et le règlement de la taxe seraient en effet antinomiques, dans la mesure où le règlement de la taxe, soit sur place, soit dans le délai légal imparti, a pour effet d'arrêter la poursuite.

Il n'y a par ailleurs pas non plus lieu d'oublier qu'il y a une deuxième hypothèse où l'imprégnation alcoolique pourra être déterminée moyennant prise de sang: c'est l'hypothèse où le contrevenant n'est pas apte à se soumettre à un examen de l'air expiré (point 3 du paragraphe 3 de l'article 12, dans la version coordonnée du document parlementaire *No 5366*<sup>4</sup>). Dans pareille hypothèse aussi, et pour les mêmes raisons que celles exposées ci-dessus, l'avertissement taxé est exclu.

La phrase finale de l'alinéa 2 du nouveau point 4 devrait donc se lire tout au plus comme suit:

„L'avertissement taxé est exclu si l'imprégnation alcoolique est déterminée par prise de sang ou si le contrevenant demande à titre de preuve contraire de l'examen de l'air expiré à être soumis à une prise de sang.“

Cette précision semble toutefois superfétatoire au Conseil d'Etat, à condition que le texte légal limite la possibilité de décerner des avertissements taxés aux seuls cas où l'imprégnation alcoolique est

déterminée sur base des concentrations d'alcool dans l'air expiré. Il en résulterait alors implicitement mais nécessairement que l'avertissement taxé est exclu dans les deux hypothèses dont question ci-dessus, où les concentrations d'alcool dans le sang seront déterminantes.

Le Conseil d'Etat propose en conséquence des développements qui précèdent de modifier les textes comme suit:

- au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, la dernière phrase „L'infraction en question est considérée comme contravention grave.“ est supprimée.
- Au point 7, il y aurait lieu d'ajouter un nouvel alinéa 1 qui dispose:  
„Les infractions visées aux points 4, 5 et 6 sont considérées comme contraventions graves.“
- Il y aurait ensuite lieu de reprendre en tant que nouvel alinéa 2 la disposition concernant la possibilité de décerner des avertissements taxés, qui serait à libeller comme suit:  
„Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.“
- L'actuel point 7 deviendrait le troisième alinéa, et aurait la teneur suivante:  
„Sera punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui aura commis une des contraventions spécifiées aux points 4, 5 et 6 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés aux points 1 et 2 du présent paragraphe sera devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 4 et 6.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 19 juin 2007.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat



5366/09

**N° 5366<sup>9</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
- c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

(3.7.2007)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 16 juillet 2004 par Monsieur le Ministre des Transports. Il était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles. Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 13 avril 2005. La Chambre des Députés a été saisie d'amendements gouvernementaux le 19 mai 2006. Le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire le 6 mars 2007.

Le Président de la commission Roland Schreiner est désigné rapporteur au cours de la réunion du 19 mars 2007. La commission a analysé le projet de loi, l'avis du Conseil d'Etat et l'avis complémentaire du Conseil d'Etat lors de sa réunion du 30 mars 2007. Au cours de la réunion du 20 avril 2007, la commission a adopté une série d'amendements au projet de loi sous rubrique.

La Chambre de Commerce a rendu son avis le 14 mai 2007.

La Chambre des Députés a été saisie d'un amendement gouvernemental le 15 mai 2007. Le Conseil d'Etat a émis son deuxième avis complémentaire le 22 mai 2007. Son troisième avis complémentaire est parvenu à la Chambre des Députés le 19 juin 2007. La Commission des Transports a analysé le deuxième et le troisième avis de la Haute Corporation en date du 22 juin 2007. Elle a adopté le présent rapport le 3 juillet 2007.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière par lequel le Gouvernement entend améliorer le bilan des accidents de la route. Il constitue en même temps un apport concret à la mise en oeuvre du programme d'action européen pour la sécurité routière „réduire

de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée“ qui a été approuvé au Conseil des Ministres des Transports en date du 5 juin 2003 et auquel le Luxembourg a également apporté son soutien.

La Commission européenne a proposé dans le Livre Blanc sur la politique européenne des transports que l'UE se fixe comme objectif de réduire de moitié le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route à l'horizon 2010. Tous les Etats membres sont confrontés aux mêmes problèmes de sécurité routière, à savoir la vitesse excessive, la consommation d'alcool, la non-utilisation des ceintures, l'insuffisance de protection, l'existence de points noirs, le non-respect des temps de conduite et de repos pour le transport professionnel et la mauvaise visibilité.

Dans le cadre d'un certain nombre d'initiatives européennes visant l'harmonisation des mesures pour lutter contre l'insécurité routière, une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière a été établie. Les Etats membres sont obligés d'établir des statistiques sur les accidents corporels de la circulation routière survenus sur leur territoire (collision d'usagers impliquant au moins un véhicule et ayant provoqué des blessés ou des morts) et sont tenus de communiquer ces données chaque année à l'office statistique des Communautés européennes (EUROSTAT).

Même en tenant compte du fait qu'une comparaison des chiffres luxembourgeois pour ce qui est des décès dus aux accidents de la route aux chiffres européens est quelque peu faussée (du fait du nombre de frontaliers circulant sur le réseau routier luxembourgeois, le rapport entre la population résidente et le trafic n'est comparable à la situation d'aucun autre Etat membre de l'Union européenne), il n'en reste pas moins que le Luxembourg est toujours parmi les pays européens où le trafic routier cause le plus grand nombre de décès. Le trafic routier engendrera certes toujours des accidents, causant des blessures graves voire mortelles aux victimes. Il n'y a cependant pas lieu de n'y voir qu'une fatalité: dans bien des cas, le décès dû à un accident de la circulation est en relation avec un comportement délictueux préalable.

Le Gouvernement, en déposant le projet de loi sous rubrique le 16 juillet 2004 à la Chambre des Députés, visait à trouver une réponse à cette situation. Les modifications légales prévues dans le texte initial concernaient les trois aspects suivants:

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

Le Gouvernement a révisé et complété le projet de loi par une série d'amendements, communiqués à la Chambre des Députés en date du 19 mai 2006. Avec ces amendements, le Gouvernement donne non seulement droit à certaines observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 avril 2005, mais il saisit encore l'occasion d'actualiser la législation existante, notamment en matière de seuils d'alcoolémie.

Dans son exposé des motifs, il rappelle que, à la suite d'une proposition de directive de la Commission européenne de 1998, la majorité des Etats membres de l'Union européenne (EU 25) ont introduit le taux légal d'alcoolémie préconisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Certains Etats membres ont même opté pour le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang (Suède). D'autres encore ont introduit en sus des seuils plus bas (0,1/0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers.

Les amendements gouvernementaux comprennent des dispositions visant à ramener le taux d'alcoolémie actuel de 0,8 à 0,5 g d'alcool par litre de sang et à introduire un seuil d'alcoolémie prohibé plus bas (0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers de la route.

Par ailleurs, la conduite sous influence d'alcool sera assortie d'une composante pédagogique par la mise en place d'un système de stages de réhabilitation.

Le Gouvernement saisit encore l'occasion pour actualiser la législation sur d'autres points qui concernent le permis de conduire, les documents d'immatriculation, le tachygraphe numérique, les avertissements taxés et les modalités de publication de mesures particulières relatives à la voirie.

\*

### III. CONSIDERATIONS GENERALES

#### III.1 La période de stage

L'exposé des motifs du projet de loi initial consacre un chapitre à part à „la refonte de la période de stage“. Il est rappelé que la période de stage fut introduite dans la législation routière par le règlement grand-ducal du 23 octobre 1972 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques communément appelé Code de la Route, imposant aux conducteurs novices, pendant les deux premières années à partir de l'obtention du permis de conduire, des conditions de circulation particulières et notamment des limitations de la vitesse plus restrictives.

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

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

En se basant sur les expériences faites aussi bien au Grand-Duché que par ailleurs en Europe et sur une étude européenne à ce sujet, le Gouvernement en était venu à la conclusion qu'il serait opportun de procéder à une refonte de la période de stage. Il s'agissait de prendre en compte les conclusions et recommandations de l'étude „DAN“ (Description and Analysis of post licensing measures for novice drivers) de l'Union européenne qui retient entre autres qu'„il n'est pas recommandé d'introduire par une loi des mesures restrictives spéciales pour les apprentis conducteurs telles qu'une limitation de la vitesse, une interdiction de conduire à des heures précises ou autres“.

Entre-temps, la législation concernant la période de stage a évolué. Le Conseil d'Etat remarque à juste titre que le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005 modifiant, entre autres, l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques a supprimé les limitations de vitesse imposées spécifiquement aux conducteurs en période de stage (ancien article 139, paragraphe 3, lettre d)), ainsi que le caractère obligatoire de l'apposition de la lettre „L“ apparaissant en blanc sur fond bleu. Il remarque encore qu'une autre recommandation de l'étude „DAN“, à savoir la réduction du délai d'admission au cours de formation complémentaire, a également été transposée par le prédit règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.

La Commission des Transports note que seul l'article IV. du projet de loi sous rubrique a trait à la refonte de la période de stage. Cet article a pour objectif de supprimer la notion de temps figurant dans l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui limite la durée de la période de stage à deux ans. Elle comprend le souci du Gouvernement d'accroître la flexibilité pour adapter ponctuellement les dispositions de la période de stage et approuve la modification opérée par l'article IV.

#### III.2 L'adaptation des instruments légaux pour réprimer les infractions routières

L'intensification des mesures répressives prévues s'inscrit dans un esprit de promotion de la sécurité routière et constitue à cet égard un instrument pédagogique efficace. Fidèle à cette logique, le nouveau système des peines vise à sanctionner plus sévèrement les délits qui sont considérés comme particulièrement graves tout en augmentant la rigueur de la législation routière vis-à-vis des délinquants récidivistes.

Cette approche se traduit par des modifications qui concernent quasi exclusivement les taux maxima des peines afin d'accorder aux juges une plus grande flexibilité pour prononcer des sanctions plus adéquates en présence de délits particulièrement graves.

L'expérience française des dernières années a montré que la volonté du gouvernement français de réprimer sévèrement la délinquance routière selon le diptyque mis en place: „contrôle plus systématique et sanction certaine“ et le fait de ne pas lésiner sur les moyens à mettre en oeuvre en matière de répression des infractions a porté ses fruits et a mené à un véritable changement de comportement des automobilistes.

Cette modification de l'attitude des conducteurs sur les voies françaises s'est traduite par une baisse spectaculaire du nombre des tués sur les routes: 23% de tués en moins entre 2002 et 2003 selon des projections, 20% d'accidents et de blessés en moins. Par ailleurs, un décret du 31 mars 2003 et une loi du 4 juin 2003 ont renforcé l'arsenal des sanctions pénales et administratives auxquelles s'exposent les délinquants routiers.

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

L'orientation de ce volet du projet de loi mise sur la „peur du gendarme“ et vise un renforcement de la répression en relation avec les comportements jugés particulièrement dangereux pour la sécurité routière dans un souci de prévention des accidents normalement attribués aux fautes en cause.

Le Conseil d'Etat n'est pas tout à fait convaincu que l'approche choisie par le Gouvernement soit la bonne. Pour ce qui est de la peine d'emprisonnement, il constate que les auteurs du projet de loi entendent revenir aux taux tels qu'ils étaient en vigueur avant la loi du 2 août 2002 ayant modifié la loi modifiée du 14 février 1955 (introduction du permis à points). Il rappelle que par cette loi, le législateur avait abaissé le maximum de la peine d'emprisonnement encourue au titre des articles 8bis, 9, 11 et 12, en le ramenant à chaque fois de 3 ans à 1 an. Il estime qu'une telle volte-face, en un laps de temps aussi court, ne relève pas d'une politique cohérente en la matière.

Pour ce qui est de l'augmentation proposée de la peine d'amende, la Haute Corporation est d'avis qu'une telle mesure n'aura guère d'impact sur la conduite automobile si le risque de faire l'objet d'un constat d'infraction n'augmente pas. Une augmentation de la peine d'amende ne fait donc *a priori* de sens que pour les infractions routières susceptibles d'être constatées lors de contrôles policiers, le cas échéant renforcés (excès de vitesse, alcoolémie, etc.). Elle attire l'attention sur le fait que le délit de fuite ne relève en principe pas de cette catégorie d'infractions.

Le Conseil d'Etat se montre particulièrement critique face à l'article X qui entend incriminer spécifiquement les lésions corporelles involontaires et l'homicide involontaire. Le détail de son argumentation est repris dans le commentaire de l'article X.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas par principe à l'extension du délai de récidive en matière de délit de grande vitesse, il lui semble toutefois qu'une meilleure discipline des conducteurs pourrait également être obtenue, en l'état actuel des textes, par des contrôles de police renforcés et réguliers. Il est d'avis que, si les automobilistes doivent compter à tout moment avec des contrôles de vitesse, ils adapteront assez rapidement leur comportement à cet état de fait quel que soit le délai de récidive en la matière.

La Commission des Transports partage l'avis du Conseil d'Etat que l'intensification des contrôles routiers peut être considérée comme un instrument préventif au moins aussi efficace que l'augmentation des peines ou des délais de récidive, mais elle note aussi que les mesures proposées dans le contexte du projet de loi sous rubrique n'excluent pas l'intensification des contrôles routiers. Bien au contraire, la commission comprend que le projet de loi fait partie d'un plan d'action gouvernemental plus vaste, qui prévoit, entre autres, une intensification de la surveillance de la circulation par la police grand-ducale fondée sur une présence plus efficace sur la route. Elle approuve donc l'approche choisie par le Gouvernement.

### III.3 L'abaissement du taux d'alcoolémie

Les données statistiques sur les accidents de la circulation rappellent chaque année avec une cruelle régularité cette autre réalité qui est celle des souffrances physiques et morales et des pertes humaines et économiques dues au carnage routier. Et il faut reconnaître que ces accidents ne sont pas le fait d'une minorité d'alcooliques irresponsables, mais qu'ils sont normalement causés par des chauffeurs qui reprennent „pour une fois“ le volant après un repas bien arrosé ou qui rentrent d'une soirée un peu trop prolongée. S'attaquer à la consommation éthylique, si profondément ancrée dans les traditions nationales, risque évidemment de susciter des oppositions de la part de certains particuliers qui n'acceptent guère le surplus de discipline qui leur est demandé. Interdire aux conducteurs de boire avant de prendre le volant n'est peut-être pas du goût des secteurs économiques concernés.

Toutefois, nombre d'autres pays ont entre-temps tiré les conséquences et adapté leurs législations. Dans son troisième programme d'action européen pour la sécurité routière du 2 juin 2003 intitulé „Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée“, la Commission européenne identifie les trois causes principales des accidents, à savoir la vitesse excessive, l'alcool au volant et le non-port de la ceinture de sécurité. Elle estime par ailleurs à dix mille le nombre de décès imputables chaque année à la conduite en état d'ébriété.

Tout en se basant sur les résultats de nombreuses études ayant démontré sans équivoque l'effet négatif de la consommation de boissons éthyliques sur les facultés du conducteur, ainsi que la corrélation directe entre le taux d'alcool et le risque d'accident, la Commission européenne a présenté en 1998 une proposition de directive visant à introduire un seuil maximal d'alcoolémie autorisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang dans l'ensemble de la Communauté. Cette tentative d'harmonisation a néanmoins échoué, certains Etats membres invoquant le principe de subsidiarité à cet égard.

Dans sa recommandation du 17 janvier 2001 concernant le taux maximal d'alcool dans le sang autorisé pour les conducteurs de véhicules à moteur, la Commission européenne estime que „la meilleure manière de soutenir les actions entreprises, au niveau tant national qu'euro-péen pour réduire l'alcool au volant dans l'Union européenne consiste à mettre en place un régime plus harmonisé des seuils d'alcoolémie légaux“. Se basant sur les données fournies par la recherche, elle recommande le taux légal harmonisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang pour l'ensemble des conducteurs de véhicules automoteurs et propose le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang pour certaines catégories de conducteurs (novices, motocyclistes, conducteurs de véhicules lourds et conducteurs effectuant des transports de marchandises dangereuses).

A l'instar des législations en vigueur dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, le présent projet de loi a comme objectif d'abaisser le seuil légal d'alcoolémie de 0,8 g d'alcool par litre de sang à 0,5 g d'alcool par litre de sang et d'introduire un taux légal inférieur de 0,2 g d'alcool par litre de sang pour certaines catégories de conducteurs. Dans un souci de rester fidèle au système actuellement en place, il est proposé de distinguer entre deux états d'imprégnation éthylique, à savoir la conduite sous influence d'alcool et la conduite en état d'ivresse.

Ainsi, l'alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g d'alcool par litre de sang sans pour autant atteindre 1,2 g d'alcool par litre de sang, qualifiée de conduite sous l'influence d'alcool, constitue une contravention grave, alors que l'alcoolémie supérieure ou égale à 1,2 g d'alcool par litre de sang, qualifiée d'ivresse au volant, constitue un délit. La police grand-ducale pourra décerner un avertissement taxé dans le cas d'une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g d'alcool par litre de sang (respectivement supérieure ou égale à 0,2 g d'alcool par litre de sang pour les catégories de conducteurs énumérés ci-dessous), mais inférieure à 0,8 g d'alcool par litre de sang.

Alors que la limite de 0,5 g d'alcool par litre de sang constituera la règle pour l'ensemble des conducteurs, il est proposé, par analogie aux législations en vigueur et par référence aux expériences faites en la matière dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, d'introduire un seuil d'alcoolémie prohibé plus bas pour certaines catégories d'usagers de la route, à savoir:

- les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire, ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;

- les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- les conducteurs des véhicules en service urgent;
- les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- les conducteurs de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Le seuil d'alcoolémie qu'il est proposé d'appliquer à ces catégories d'usagers de la route est de 0,2 g d'alcool par litre de sang. Alors qu'il est estimé que, d'un point de vue psychologique, le message de l'abstinence en matière d'alcool se prête le mieux pour atteindre les effets et les objectifs escomptés, toujours est-il que, d'un point de vue légal, le cadre dans lequel doivent se dérouler les poursuites pour imprégnation éthylique doit être conçu de manière à tenir compte des contraintes techniques et de la fiabilité inhérentes aux appareils utilisés pour le dépistage de l'alcool au volant, d'une part, et des problèmes liés à la consommation de médicaments et au phénomène du résidu d'alcool, d'autre part.

A ces fins, il est judicieux de s'inspirer des législations des Etats membres ayant opté pour une approche similaire en introduisant des taux limites de respectivement 0,1 ou 0,2 g d'alcool par litre de sang. Le Gouvernement est conscient que, ce faisant, le message de l'abstinence perd un peu de son effet signalétique, mais il estime qu'il s'agit toujours d'une interdiction réelle et effective d'associer l'alcool à la conduite automobile.

En outre, la conduite sous influence d'alcool sera assortie d'une composante pédagogique par la mise en place d'un système de stages de réhabilitation qui pourrait être proposé aux délinquants par les Parquets.

Dans la mesure où la sécurité routière constitue une des grandes priorités de l'action gouvernementale et que des résultats tangents sont attendus, la devise française „contrôle plus systématique et sanction certaine“ semble devoir être de rigueur plutôt qu'une approche voulant épargner la sanction pénale au délinquant. Dans cet ordre d'idées, l'acceptation par le délinquant de la proposition de stage du Parquet comporterait acceptation des faits et incriminations sur le plan pénal, ainsi qu'acceptation de la réduction concomitante du capital de points dont est doté le permis de conduire.

Bien plus qu'une simple formation aux risques de la conduite automobile, ces stages élaborés par des psychologues et des experts en sécurité routière ont pour objectif d'agir sur la mentalité du conducteur. La trame du stage est construite autour du principe de la dynamique des groupes et de la participation active des contrevenants. Cette méthode d'animation de groupe par le psychologue permet aux participants d'acquiescer un autre regard sur leur propre comportement et sur la dimension sociale de la conduite automobile.

Le Conseil d'Etat prend note des intentions du Gouvernement concernant l'abaissement du taux d'alcoolémie, mais il exprime des doutes quant aux effets escomptés de cette mesure. Il renvoie à une note de réflexion sur un programme de mesures légales destinées à l'intensification de la lutte contre l'insécurité routière, élaborée en collaboration avec le directeur général de la police et le procureur d'Etat de Luxembourg, qui retient certes que le problème d'alcool n'est pas maîtrisé à l'heure actuelle, mais qui propose de multiplier les actions de dépistage systématique plutôt que d'abaisser le seuil prohibé de 0,8 g/l à 0,5 g/l, cette dernière mesure élargissant tout au plus le cercle des fautifs sans pour autant influencer sur le comportement de ceux qui se rendent déjà aujourd'hui coupables d'une ivresse grave.

Concernant le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang pour certaines catégories de conducteurs, le Conseil d'Etat se montre réticent à s'engager dans la voie d'une multiplication des seuils d'exception. Il invite en conséquence à restreindre la liste des catégories d'usagers de la route entrant en lice.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que les données statistiques dont il dispose sont insuffisantes pour pouvoir juger du bien-fondé de l'abaissement du taux d'alcoolémie.

Suite aux critiques formulées par le Conseil d'Etat, le ministre des Transports a mis à disposition des membres de la commission une note contenant des informations détaillées quant à l'incidence des conducteurs roulant sous l'emprise de l'alcool sur la sécurité routière.

Une partie des informations contenues dans cette note est reprise ci-dessus.

Des études approfondies révèlent que l'alcool intervient dans 25 à 40% des accidents avec tués<sup>1</sup>.

Par ailleurs de nombreux accidents sont causés par des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8‰. Les données statistiques recensées en France étayent cette affirmation. Si l'effet de l'alcool sur la conduite et l'accidentalité est à caractériser de considérable au-delà du seuil de 0,5‰, certaines études vont même jusqu'à prôner un taux d'alcool maximal autorisé inférieur à 0,5‰.

Ainsi est-il établi que plus le taux d'alcool dans le sang du conducteur est élevé, plus le risque d'accident sera important. Ce constat vaut aussi pour la gravité de l'accident.

A cela s'ajoute que toutes les études scientifiques aboutissent aux conclusions que les risques sont notamment élevés à cause de l'effet désinhibiteur de l'alcool. Le conducteur sous l'emprise de l'alcool a un comportement dégradé par rapport au conducteur sobre, qui se traduit par une prise de risque plus important: vitesse excessive, agressivité, non-port de la ceinture de sécurité, réflexes diminués.

Par ailleurs, des études faites à la suite de l'abaissement du seuil légal dans divers pays ont montré que cette mesure a contribué à une réduction des accidents, due à la baisse induite sur l'ensemble des alcoolémies plutôt qu'à l'effet direct dû à la baisse des faibles alcoolisations.

Cet effet secondaire engendré par l'abaissement du taux d'alcoolémie est appuyé par des contrôles effectués en Autriche et en Belgique qui mettent en évidence que le nombre de personnes ayant un taux d'alcoolémie positif baisse après l'introduction d'un nouveau seuil d'alcoolémie.

Au niveau des statistiques, le Ministère des Transports a fait au cours des dernières années des efforts considérables afin d'améliorer le recensement des statistiques en matière des accidents de la route, ce qui résulte des engagements pris au niveau européen, d'une part, et de la mise en place d'un groupe de travail „statistiques“, instauré auprès de la Commission de circulation de l'Etat, d'autre part.

Nonobstant ces progrès, le Ministère des Transports admet qu'à ce stade, il ne possède pas de données précises quant aux accidents mortels en relation avec l'alcool au volant. Le Ministère des Transports possède cependant des statistiques détaillées concernant le retrait de points suite à un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximal autorisé.

Dans le cadre du permis à points, il s'avère qu'entre 2004 et 2006, un total de 158.163 points a été retiré à 57.710 personnes. Le chiffre des 17.558 points retirés en matière d'alcool représente un pourcentage de 11,10% de l'ensemble des points retirés depuis 2004, dont 1.686 points (17,5%) ont été retirés pour raison d'influence d'alcool et 15.872 points (82,5%) ont été retirés pour cause d'ivresse au volant.

Toutefois, les données statistiques concernant les points retirés suite à une condamnation judiciaire sont nettement plus probantes, alors que deux sur cinq condamnations judiciaires ont été prononcées en matière d'alcool au volant. Lors des trois dernières années (2004; 2005; 2006) un total de 44.677 points a été retiré à 11.901 personnes suite à des condamnations judiciaires, dont 17.558 points ont été retirés à 4.811 personnes en matière d'alcool, ce qui représente un pourcentage de 39,30% des points retirés pour les condamnations.

Au vu des informations fournies, les membres de la Commission des Transports estiment que la réduction du taux d'alcoolémie aura un impact certain sur la sécurité routière. Ils approuvent l'approche choisie par le Gouvernement.

Reste à noter que la Chambre de Commerce a émis un avis le 14 mai 2007 qui se limite à commenter l'abaissement du taux d'alcoolémie. Tout en admettant que la conduite sous l'influence de l'alcool, parmi d'autres facteurs générateurs d'accidents mortels et corporels, constitue un risque non négligeable, elle n'est pas convaincue que l'abaissement du taux d'alcoolémie ait un impact notable en termes de sécurité routière.

La Chambre de Commerce est pourtant convaincue que l'impact de cette mesure sera néfaste pour la compétitivité du secteur viticole et du secteur de l'hôtellerie et de la restauration. Elle propose, principalement, d'abandonner l'abaissement projeté du seuil à 0,5 g et de maintenir le statu quo et,

<sup>1</sup> Cf. Rapport de la Commission Fédérale pour la sécurité routière en Belgique; conduite sous l'influence de l'alcool, 12 mars 2007.



subsidiairement, de sanctionner une contravention au seuil de 0,5 g non pas par une peine de police mais d'introduire un système d'avertissements taxés comme en matière de dépassement de vitesse.

La Commission des Transports prend note des remarques de la Chambre de Commerce. Lors de sa réunion du 22 juin 2007, elle adopte une proposition de texte du Conseil d'Etat au niveau du point 7. de l'article XIII. du projet de loi, qui modifie le paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, qui prévoit notamment que les membres de la police grand-ducale pourront décerner un avertissement taxé dans le cas où la personne concernée a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est entre 0,5 g (respectivement 0,2 g) par litre de sang et 0,8 g par litre de sang. La commission prend aussi note des intentions du ministère d'organiser des campagnes de sensibilisation auxquelles les secteurs concernés seront associés.

#### **III.4 Le dépistage légal des conducteurs se trouvant sous l'emprise de drogues**

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette évolution de la consommation des drogues et notamment celle du cannabis a incontestablement des conséquences sur la sécurité routière, même si celles-ci sont encore difficiles à mesurer concrètement.

Les résultats d'expertises toxicologiques du Laboratoire national de Santé (LNS) en matière d'accidents de la route montrent que dans 30,3% des expertises effectuées en 1995 des traces de cannabinoïdes furent détectées; en 2001 cette même proportion était de 37,3%. La hausse des indicateurs de consommation de cannabis au Grand-Duché s'aligne sur les tendances notées dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.

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

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

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

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

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

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

Le projet de loi sous rubrique tend à modifier la législation existante en vue de l'évolution décrite ci-dessus. Le texte proposé initialement à cet effet avait rencontré l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Celui-ci avait entre autres rappelé que l'objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants, mais de la conduite d'un véhicule sous l'influence d'une de ces substances. Il juge essentiel dans ce contexte de prendre en considération la relation dose/effet. Il avait fortement recommandé de limiter les nouvelles dispositions à un nombre restreint de substances pour lesquelles il existe des moyens de dépistage fiables et de préciser dans la loi des seuils minima de concentration dans le sang pour ces substances afin de déterminer si une personne se trouve sous influence de stupéfiants ou non.

La Commission des Transports a suivi les recommandations du Conseil d'Etat en proposant un amendement qui a par la suite trouvé l'approbation du Conseil d'Etat.

Pour le détail concernant les différentes dispositions du projet de loi sous rubrique, il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Dans le cadre des amendements gouvernementaux du 19 mai 2006, il est ajouté un point c) nouveau à *l'intitulé*. A la suite de ces amendements, le projet de loi se propose non seulement de modifier certaines dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, mais aussi certaines dispositions de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules. L'ajout d'un nouveau point c) prend en compte ces modifications.

Dans son troisième avis complémentaire, le Conseil d'Etat attire l'attention sur une erreur matérielle au niveau du point c) de *l'intitulé*. La Commission des Transports propose de redresser cette erreur, en supprimant le terme redondant „modifiant“.

*L'article Ier* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il introduit une nouvelle terminologie relative aux documents d'immatriculation. Les termes „carte d'immatriculation“ sont remplacés par ceux de „certificat d'immatriculation“, dans la foulée de la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Aux termes „cartes d'identité“ sont substitués ceux de „certificats d'identification“.

Au troisième alinéa du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, il est encore distingué entre les véhicules routiers soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique (ajout dans le texte) et ceux qui sont soumis à l'immatriculation, mais non au contrôle technique périodique. Comme ces derniers ne sont pas couverts par un certificat de contrôle technique, mais par une vignette de conformité, il est proposé, à l'instar de la procédure appliquée pour les premiers, que la validité de leur certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans.

*L'article II.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. L'article II. apporte des modifications ponctuelles à l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Il est ainsi procédé à un redressement du renvoi (l'article 4ter, alinéa 1er, reprenant les dispositions de l'ancien alinéa 13 de l'article 4). Des précisions sont apportées en ce qui concerne les interdictions de conduire judiciaires et les mesures administratives qui allongent le délai dans lequel une reconstitution (partielle ou totale) du capital points peut s'opérer.

Suite à une remarque que le Conseil d'Etat fait dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, la Commission des Transports propose un amendement au niveau de l'article II. qui précise que la durée de la peine est à calculer à partir du moment où elle est exécutée et non pas à partir du moment où la décision qui la prononce a acquis autorité de chose jugée. L'amendement parlementaire prend aussi en compte la recommandation du Conseil d'Etat de remplacer les termes de „le temps d'une interdiction“ par „la durée d'exécution“.

*L'article III.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Cet article propose en premier lieu d'ajouter un nouveau paragraphe 5 à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955.

Selon le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, „sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des Etats membres ...“ (voir notamment articles 12, 14, paragraphes 5 et 16, annexe I, point VI, annexe I B, points V et VI). Le nouveau paragraphe 5 est destiné à arrêter les modalités d'application des dispositions du règlement communautaire, en tenant compte par ailleurs de ce que selon l'article 11(6) de la Constitution les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie sont réservées à la loi formelle.

En deuxième lieu, l'article III. ajoute un nouveau paragraphe 6 à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 qui vise les infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du

Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil, au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970.

L'article III. tel que proposé par l'amendement gouvernemental du 19 mai 2006 a rencontré l'opposition formelle du Conseil d'Etat dans son avis du 6 mars 2007 qui fait remarquer que les dispositions du règlement (CEE) No 3820/85 seront abrogées et remplacées par le règlement (CE) No 561/2006 à partir du 11 avril 2007 et qu'il y aurait par conséquent lieu de faire référence à ces dispositions.

Ensuite, le Conseil d'Etat fait remarquer qu'il ne suffit pas de viser „les infractions aux règlements (CEE) No 3820/85 ... (CEE) No 3821/85 ... et (CE) No 2135/98 ... ainsi qu'aux dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), dans le cas où cet accord s'applique en vertu de l'article 2, paragraphe 2 du règlement (CEE) No 3820/85 ...“. Il s'oppose à une telle incrimination par voie de renvoi non autrement spécifié en expliquant qu'elle ne satisfait pas au principe de la spécification qui est le corollaire du principe de la légalité de la peine consacré par l'article 14 de la Constitution.

Le Conseil d'Etat rend attentif que les sanctions aux règlements communautaires peuvent être fixées par règlement grand-ducal sur base de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives, ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports.

La Commission des Transports constate pourtant que cette base légale ne donne pas la possibilité de prévoir des avertissements taxés, mieux adaptés à la majorité des infractions visées, d'où la nécessité de créer une base légale adaptée.

Dans le cadre d'une série d'amendements parlementaires du 25 avril 2007, la Commission des Transports propose une nouvelle formulation qui reprend la procédure de la loi du 9 août 1971 en y ajoutant la possibilité de prévoir des peines de police. La présente disposition constitue donc le cadre légal tout en laissant au Grand-Duc le soin de fixer le détail, à l'instar de la loi du 9 août 1971.

La référence au règlement (CEE) No 3820/85 a été remplacée par celle au règlement (CE) No 561/2006 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Le montant maximum des amendes a été repris de la loi du 9 août 1971.

Une autre observation du Conseil d'Etat concerne les situations dans lesquelles l'administration des douanes et accises peut faire des avertissements taxés. Etant donné que le Conseil d'Etat se base dans son argumentation sur le règlement grand-ducal du 29 janvier 1987 qui a été abrogé par celui du 13 octobre 2006, il s'ensuit que son raisonnement s'avère non cohérent et induit par conséquent en erreur.

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

Dans un souci de flexibilité et d'adaptation ponctuelle des dispositions de la période de stage en fonction, à la fois, des exigences des conditions de circulation réelles, ainsi que des évolutions et expériences réalisées, notamment, en matière d'éducation et de formation des conducteurs novices, la nouvelle terminologie qui fait abstraction d'une délimitation dans le temps de la période de stage, devrait permettre d'alléger la procédure d'amendement de ces dispositions qui, pour le reste, continueront à figurer dans l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément connu sous le terme de „Code de la Route“.

*L'article V.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il a pour objet la modification de l'article 5. de la loi modifiée du 14 février 1955.

A l'avant-dernier alinéa du paragraphe 3 de cet article, le remplacement de la mention „... et qui prennent effet dès la publication“ par la mention „... et qui entrent en vigueur au plus tard ...“ supprime, d'une part, une ambiguïté du texte actuel et détermine, d'autre part, un délai raisonnable entre l'information du public et la mise en oeuvre des dispositions.

L'ajout des deux dernières phrases au dernier alinéa du même paragraphe 3 permet de définir sans ambiguïté les règlements visés, en l'occurrence les seuls règlements qui font l'objet d'une délibération ou d'une délibération de confirmation par le conseil communal.

Par ailleurs, il est procédé à plusieurs adaptations de terminologie.

Dans la version du texte coordonnée du projet de loi amendé du 19 mai 2006, une modification était encore apportée à l'endroit de l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5. Elle avait pour objet de reprendre d'anciennes dispositions de l'article 3 non retenues lors d'un transfert antérieur vers l'article 5 qui définissent les modalités de publication des mesures réglementaires. Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d'Etat fait remarquer que, dans sa teneur actuelle, l'alinéa 4 est issu de la loi du 6 juillet 2004 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 et que cette loi était donc antérieure à la révision constitutionnelle des articles 32, 36 et 76 de la Constitution par la loi du 19 novembre 2004. Il rappelle que l'article 76 de la Constitution dispose depuis lors que dans l'exercice du pouvoir lui attribué par les articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution, le Grand-Duc peut, dans les cas qu'il détermine, charger les membres de son Gouvernement de prendre des mesures d'exécution. L'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée de 1955 consacre le principe que la réglementation s'effectue par voie de règlement grand-ducal. Il prévoit cependant une compétence ministérielle commune de prendre ensemble des mesures particulières sur des tronçons de la grande voirie (autoroutes et voies réservées à la circulation automobile) et de la voirie normale (routes nationales et chemins repris) située en dehors des agglomérations, mesures qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux des tronçons en question. Le Conseil d'Etat estime que cette disposition ne cadre plus avec les dispositions actuelles de la Constitution, et que les alinéas 4 et 5 du paragraphe 2 de l'article 5 seraient à supprimer dans la loi modifiée du 14 février 1955 pour être intégrés à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

La Commission des Transports se rallie au Conseil d'Etat et se propose d'amender l'article V. du projet de loi sous rubrique en conséquence.

*L'article VI.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006.

L'ajout fait à la lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 élargit les compétences de l'administration des douanes et accises qui sera chargée de veiller à l'exécution de la législation sur les transports routiers.

Il a été veillé qu'il n'y ait pas de conflit de compétences entre l'administration des douanes et accises (compétences spécifiques et limitées dans le domaine des transports routiers) et la police grand-ducale (surveillance de la circulation routière).

Alors que le catalogue des avertissements taxés ne sanctionne comme contravention grave que les excès de vitesse à partir d'un seuil fixé à un niveau supérieur (15, 20 ou 25 km/h selon le cas) au plafond réglementaire, l'article 7 de la loi de 1955 considère indistinctement tout dépassement de la limitation de la vitesse comme contravention grave. *L'article VII. (article II. initial)* a pour objet de modifier l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée pour éviter les problèmes d'interprétation auxquels cette non-conformité formelle pourrait donner lieu, notamment en relation avec l'application du permis à points.

Dans la version initiale du projet de loi, l'article II. remplace le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 de la loi de 1955 précitée par un nouveau tiret d'après lequel l'inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse ne serait plus à considérer dans tous les cas comme une contravention grave, mais seulement si la vitesse constatée est supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée sur la voirie normale en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute.

Le Conseil d'Etat met en garde que cette définition peut donner l'impression à certains conducteurs que le législateur lui-même les confirme dans leur conviction que les limitations réglementaires de vitesse n'ont en définitive qu'un caractère contraignant relatif. Il constate encore que, d'après l'article II., la vitesse dangereuse selon les circonstances ne serait plus à considérer comme contravention grave.

Le Conseil d'Etat se prononce aussi pour le maintien du bout de phrase „, sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis“. Par ailleurs, il fait remarquer que la modification à opérer serait

à insérer au premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 et non pas au premier tiret du premier alinéa et que le terme „voirie normale“ signifie en fait „voirie de l'Etat“ et qu'il n'est certainement pas dans l'intention des auteurs du projet de loi de limiter la portée de l'article 7 à la voirie étatique.

Un amendement gouvernemental du 19 mai 2006 prend en compte toutes ces remarques. L'article VII. nouveau remplace le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 tout en maintenant la vitesse dangereuse selon les circonstances parmi les contraventions graves, et ajoute un nouveau tiret qui définit comme contravention grave l'excès de vitesse dépassant certains seuils, en accord avec ceux retenus par le catalogue des avertissements taxés.

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

Dans son avis du 13 avril 2005, le Conseil d'Etat rappelle qu'en matière de contraventions il n'y a récidive que si la deuxième contravention est la même que celle pour laquelle une première condamnation est intervenue. L'extension, par l'article sous examen, du délai dans lequel la récidive en matière de contraventions à la réglementation routière peut être constituée, n'affecte pas cette condition de la récidive.

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

*L'article IX. (article IV. initial)* modifie l'article 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le maximum de la peine d'emprisonnement est relevé et fixé désormais à trois ans, les amendes applicables se situant actuellement dans une fourchette de 251 euros à 5.000 euros sont remplacées par des amendes allant de 500 euros à 10.000 euros.

Dans sa version initiale, cet article prévoyait des amendes allant de 501 à 10.000 euros. Le Conseil d'Etat signale pourtant dans son avis du 13 avril 2005 qu'en cas d'adaptation du minimum de l'amende correctionnelle, il y a lieu d'écrire „500 euros“ et non pas „501 euros“, alors qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis. Le Gouvernement en rend compte dans le cadre des amendements proposés le 19 mai 2006.

*L'article X. (article V. initial)* complète l'article 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 d'un article 9bis.

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

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

Le nouveau régime des peines se présente ainsi:

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

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

Le Conseil d'Etat attire l'attention sur la résolution (75) 24 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, qui s'est montré „persuadé que les poursuites pénales ne sont efficaces que si elles peuvent contribuer à la prévention des comportements dangereux des usagers de la route“, et a considéré „qu'à cet égard un système répressif exclusivement fondé sur les conséquences dommageables de l'accident ne permet pas d'assurer une action répressive et préventive adéquate“.

Le Conseil d'Etat a l'impression que le texte proposé va à l'encontre de ces recommandations, alors qu'il vise à punir en fonction de l'ampleur de la lésion causée quelle que soit par ailleurs la faute reprochée au conducteur responsable. Il remarque que l'automobiliste attentionné, en raison d'une simple inadvertance, peut être à l'origine d'un accident grave de la circulation, alors que l'automobiliste qui, eu égard à sa façon de conduire irresponsable, peut être qualifié de „chauffard“, peut causer un accident dont les victimes sortent, par chance ou par hasard, indemnes. Il lui semble, au regard des objectifs que les auteurs du texte se sont fixés (meilleure répression des aspects les plus graves de la délinquance routière), que le texte proposé fait par trop abstraction du critère de la faute.

La Haute Corporation est consciente que le juge pourra toujours tenir compte de la gravité de la faute, la fourchette des peines étant suffisamment large (en combinaison avec les dispositions de l'article 20 du Code pénal et les dispositions relatives aux circonstances atténuantes) pour individualiser la peine. Elle se demande toutefois si le législateur fait véritablement oeuvre utile, sur le plan de la politique criminelle, en se fondant uniquement sur le résultat produit pour fixer le niveau de la peine.

Le Conseil d'Etat recommande d'abandonner l'idée d'une nouvelle incrimination. Un relèvement du maximum de la peine d'emprisonnement, tel que proposé par le projet de loi sous rubrique s'agissant de certaines infractions graves à la législation routière, lui semble plus approprié.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat recommande de ne pas choisir la loi modifiée du 14 février 1955 comme emplacement de cette nouvelle incrimination. Il fait remarquer qu'au regard du libellé proposé de la nouvelle incrimination, la faute du conducteur responsable résulte d'une infraction à la loi modifiée du 14 février 1955 ou d'une infraction aux dispositions réglementaires prises en son exécution. Or, il existe de multiples réglementations qui ne se basent pas sur la loi de 1955, comme par exemple la réglementation des temps de conduite et de repos dans le domaine des transports par route. D'après la Haute Corporation, il faudrait pouvoir être certain, en cas d'accident, de pouvoir recourir à des incriminations „passe-partout“ (tel le défaut de maîtrise) du Code de la Route pour servir de base à une condamnation au titre de la nouvelle incrimination. Le Conseil d'Etat donne à considérer s'il ne serait pas plus sûr d'inscrire la nouvelle incrimination au Code pénal.

Le Gouvernement ne partage pas les vues de la Haute Corporation. Dans ce contexte, il incombe de souligner qu'il existe de nombreux exemples où l'incrimination spécifique n'est pas inscrite dans le Code pénal, mais où elle figure directement dans les textes législatifs auxquels elle se réfère, ainsi la loi du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne dispose en son article 32 que „sera puni d'un emprisonnement de huit à six mois (et/ou d'une amende), quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef. S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans (et d'une amende). Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans (et d'une amende)“.

Le Gouvernement propose certes un amendement au niveau de l'article V. (article X. nouveau), mais uniquement pour porter le montant minimal de l'amende à 500 euros au lieu de 501 euros. Il suit ainsi le Conseil d'Etat, qui avait rappelé qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis.

La Commission des Transports approuve le texte tel que proposé par le Gouvernement.

*L'article XI. (article VI. initial)* modifie l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le délit de grande vitesse n'existe que comme récidive suite à un premier excès de vitesse considéré comme contravention grave et à condition que le second excès de vitesse constitue un dépassement du plafond réglementaire supérieur à 50%, le délai entre le premier et le second excès étant d'un an.

Conformément à l'approche retenue par ailleurs dans le cadre de la loi en projet, ce délai est porté de un à trois ans. Dans la même lignée le taux de l'amende, qui est actuellement de 251 euros à

5.000 euros, sera situé entre 500 euros à 10.000 euros. Dans la version du texte initial, l'amende prévue par le projet de loi se situait entre 501 et 10.000 euros. Pour les raisons énoncées plus haut, ce montant a été arrondi dans le cadre des amendements adoptés par le Gouvernement en date du 19 mai 2006.

Le Conseil d'Etat signale que la disposition de l'article en question ne pourra être adoptée qu'à la condition que le règlement grand-ducal du 21 décembre 2004 portant autorisation de la création d'un fichier des personnes ayant subi un avertissement taxé en matière de circulation routière (et modification du règlement grand-ducal modifié du 7 juin 1979 déterminant les actes, documents et fichiers autorisés à utiliser le numéro d'identité des personnes physiques) soit adapté. En effet, ledit règlement grand-ducal prévoit une durée de conservation jusqu'à seulement 24 mois après le paiement de l'avertissement taxé.

*L'article XII. (article VII. initial)* modifie l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955. Conformément aux observations formulées au niveau du commentaire de l'article IX. (article IV. initial), il est proposé de relever le maximum de la peine d'emprisonnement qui sera désormais fixée à trois ans. Les amendes applicables se situant actuellement dans une fourchette de 251 euros à 5.000 euros sont remplacées par des amendes allant de 500 euros à 10.000 euros. Le délai de la récidive est porté à trois ans.

Un amendement gouvernemental du 19 mai 2006 arrondit le taux minimal de l'amende à 500 euros, conformément à une remarque du Conseil d'Etat.

Celui-ci signale encore une erreur matérielle dans son avis complémentaire du 6 mars 2007. La Commission des Transports propose de redresser cette erreur dans le cadre des amendements qu'elle formule le 25 avril 2007.

*L'article XIII.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Cet article introduit le nouveau seuil en matière d'alcoolémie de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Toutes les dispositions de cet article concernent des modifications à apporter au deuxième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au troisième alinéa, le délai d'un an est adapté et par conséquent étendu à trois ans.

La mesure prévue au quatrième alinéa baisse les valeurs-limites pour la constitution de la contravention grave (conduite sous l'influence d'alcool) comprise actuellement entre 0,8 et 1,2 g d'alcool par litre de sang à 0,5 et 1,2 g d'alcool par litre de sang, respectivement les valeurs-limites comprises entre 0,35 et 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré à 0,25 et 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

La disposition du cinquième alinéa baisse le taux d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 g d'alcool par litre de sang respectivement de 0,35 à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré pour toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal.

L'alinéa six prévoit l'introduction d'un taux légal d'alcoolémie dérogatoire égal à 0,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré pour certaines catégories de conducteurs:

– les conducteurs novices:

Ils occupent une position prépondérante dans les statistiques sur les accidents routiers. En effet, en 2004 environ 20% des personnes ayant trouvé la mort sur nos routes avaient moins de 25 ans. Par l'introduction de la „tolérance zéro“ en matière d'alcool pour les conducteurs novices se trouvant en période de stage, on espère revoir à la baisse le nombre d'accidents dus à l'alcool au volant.

– les conducteurs de poids lourds, d'autobus et d'autocars

L'article 72 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit qu'il est interdit aux conducteurs de taxis ou de voitures de location, de véhicules automoteurs servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique, ainsi qu'aux conducteurs d'autobus, d'autocars, de camions et de tracteurs de semi-remorques de consommer des boissons alcooliques pendant la durée de leur service.

Pour ce qui est des conducteurs de poids lourds (> 3,5 tonnes mma) et de bus (> 8 sièges passagers), si leurs véhicules sont impliqués dans un accident de la route, ils peuvent causer de graves dommages notamment sur les ponts, sur les grands axes et dans les zones urbaines à forte densité de population.

En raison des passagers qu'ils transportent, la responsabilité des chauffeurs de bus est d'autant plus grande.



Compte tenu de l'accroissement du trafic de marchandises et du transport de passagers par autobus au cours de la dernière décennie, une valeur limite d'alcoolémie de 0,2 g d'alcool par litre de sang convient pour tous les chauffeurs professionnels, bien que certains employeurs imposent d'ores et déjà à leurs chauffeurs de s'abstenir totalement de consommer de l'alcool pendant leurs heures de travail.

Ce principe est à étendre mutatis mutandis aux conducteurs de tout autre véhicule affecté au transport rémunéré de personnes (taxis, voitures de location, véhicules utilisés dans le cadre du ramassage scolaire).

- les moniteurs auto-écoles et les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée

Le rôle du moniteur auto-école et des accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée ne se limite pas à apprendre les techniques de conduite, ils ont surtout un rôle éducatif pour les futurs conducteurs. Ils doivent les sensibiliser à la sécurité routière et essayer de leur apprendre l'anticipation, la prudence, la maîtrise de soi et le civisme.

C'est la raison pour laquelle il convient d'appliquer la valeur-limite d'alcoolémie de 0,2 g par litre de sang aux moniteurs auto-école et aux accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée, ces personnes remplissant une fonction d'exemple auprès des futurs conducteurs.

- les conducteurs âgés entre 16 et 18 ans

Pour des raisons de cohérence, il importe d'appliquer la limite de 0,2 g d'alcool par litre de sang également aux conducteurs des véhicules dont la conduite est autorisée dès l'âge de 16 ans, faute de quoi une des catégories d'usagers de la route les plus vulnérables ne serait pas prise en compte.

Sont visés par cette disposition, les conducteurs de cyclomoteurs, quadricycles légers, motocycles légers, véhicules automoteurs d'infirmités, tracteurs et de machines automotrices.

L'alinéa 7 (ancien alinéa 6) retient que les infractions visées aux alinéas 4, 5 et 6 sont à considérer comme contraventions graves. Cette disposition a été intégrée à l'alinéa 7 suite au troisième avis complémentaire du Conseil d'Etat concernant l'amendement gouvernemental du 15 mai 2007. En contrepartie, la dernière phrase de l'alinéa 4 („L'infraction en question est considérée comme contravention grave.“), telle qu'elle figurait dans le texte du 15 mai 2006, a été supprimée.

L'amendement gouvernemental du 15 mai 2007 avait pour objet de permettre à la police grand-ducale de décerner un avertissement taxé dans les cas où une personne aura conduit un véhicule ou un animal avec un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g par litre de sang et inférieur à 0,8 g par litre de sang. L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire si le contrevenant soumette se soumettre à titre de preuve contraire à une prise de sang.

Par cette modification, le Gouvernement souhaite assurer qu'une alcoolémie comprise entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang sera sanctionnée comme contravention grave. Le retrait de 2 points dans le cadre du permis à points est également couvert par le point 9 du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée qui dispose que „le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal une des contraventions graves prévues à l'article 12“ donne lieu à une réduction de 2 points. Par ailleurs, il est prévu de percevoir sur place en cas d'une infraction dans le champ qui précède une amende de 145 euros.

L'amendement gouvernemental prévoyait d'insérer la nouvelle disposition au niveau de l'alinéa 4 du deuxième paragraphe de l'article 12. Dans son troisième avis complémentaire le Conseil d'Etat a par contre fait des propositions de texte qui intègrent la nouvelle disposition au niveau de l'alinéa 7 du deuxième paragraphe de l'article 12.

La Commission des Transports a décidé de faire siennes les propositions du Conseil d'Etat.

L'alinéa 7 du deuxième paragraphe de l'article 12 vise encore les peines qui sont applicables au cas où une personne se trouve en état de récidive par rapport à une des contraventions spécifiées aux alinéas 4, 5 et au nouvel alinéa 6 concernant l'introduction d'un taux d'alcoolémie légal dérogatoire pour certaines catégories de conducteurs.

Le huitième alinéa nouvellement introduit énumère les conditions que doivent remplir les personnes voulant dispenser des stages de réhabilitation afin d'obtenir l'agrément du ministre. Si ces conditions ne sont plus données, l'agrément peut être retiré.

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d'Etat recommande afin d'éviter des ambiguïtés qui pourraient résulter des termes „sans préjudice des dispositions de l'alinéa 7“ de créer une base légale permettant au procureur d'Etat de proposer de tels stages.

La Commission des Transports fait sienne la proposition du Conseil d'Etat et amende le texte en conséquence.

*L'article XIV.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il a pour objet de modifier les dispositions des alinéas 2, 3, 4 et 8 du troisième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Ces modifications visent à éviter que les personnes concernées invoquent toutes sortes d'arguments pour se soustraire à une prise de sang. Dans cette optique, il appartiendra désormais au médecin de déterminer les circonstances dans lesquelles une prise de sang est possible, respectivement impossible.

La modification apportée à l'alinéa quatre du même paragraphe trois est d'ordre purement rédactionnel.

Le Conseil d'Etat avait émis des critiques quant à la version initiale du texte de l'article XIV. Selon le Conseil d'Etat la teneur de cet article avait comme conséquence de reléguer la prise de sang, en cas de la détermination de l'imprégnation alcoolique du conducteur, au deuxième rang et de favoriser en conséquence l'éthylomètre. Dans le cadre des amendements proposés en date du 25 avril 2007, la Commission des Transports a en partie reformulé l'article XIV. pour clarifier les intentions du législateur. Dans un souci d'aligner les dispositions des alinéas 2 et 8 du paragraphe 3 de l'article 12, d'une part, et pour mettre en évidence l'ordre dans lequel il doit être fait recours aux différents moyens de dépistage de l'alcool au volant (examen sommaire de l'haleine, examen de l'air expiré et, le cas échéant, prise de sang ou examen médical), d'autre part, la Commission des Transports propose d'amender l'alinéa 2 en conséquence.

Faisant en sorte, il est tenu compte de l'observation du Conseil d'Etat qui estime à juste titre que, actuellement, „le recours à l'un ou l'autre (des moyens de dépistage) relève de l'opportunité de choix du policier et non de l'automobiliste.“

Désormais, l'imprégnation alcoolique sera en principe déterminée à l'aide du seul éthylomètre, la prise de sang n'intervenant plus qu'à titre de preuve contraire ou qu'à titre de succédané de l'éthylomètre, lorsque la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à l'examen de l'air expiré. Il ne sera donc plus loisible aux forces de l'ordre de soumettre un conducteur soit à un examen de l'air expiré, soit à une prise de sang. Le Conseil d'Etat accepte l'approche suivie par les auteurs des amendements, les appareils utilisés pour l'examen de l'air expiré ayant fait leurs preuves.

La Commission des Transports saisit encore l'occasion pour apporter une précision aux alinéas 3 et 8 du paragraphe 3 de l'article 12 s'agissant du cas où une personne ne serait pas à même de se soumettre à un examen de l'air expiré.

Si le Conseil d'Etat approuve en principe l'amendement parlementaire, il recommande pourtant de faire abstraction à l'endroit de l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 12 de la phrase „Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang“ qui, selon lui, manque de précision.

La Commission des Transports ne suit pas cette recommandation du Conseil d'Etat. Elle note que ladite phrase ne représente pas une disposition nouvelle, mais qu'elle figure déjà dans le texte en vigueur et qu'elle n'a jusqu'à présent encore jamais causé des problèmes. En outre, les détails concernant cette disposition sont inscrits dans le règlement ministériel modifié du 1er juillet 1992 concernant les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique d'un conducteur ou d'un piéton, règlement qu'il est prévu de reprendre dans un règlement grand-ducal, soumis à l'avis du Conseil d'Etat dans le cadre de la présente procédure législative.

*L'article XV. (article VIII. initial)* modifie le paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 sur la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il comporte plusieurs innovations.

L'article XV. introduit au point 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi du 14 février 1955 précitée l'infraction de la conduite sous l'influence de stupéfiants. Cette infraction est constituée lorsque l'organisme d'une personne qui conduit un véhicule ou un animal comporte la présence d'une des substances ci-après dans des quantités supérieures ou égales aux seuils maxima correspondants:

- 2 ng/ml de tetrahydrocannabinol (THC),
- 50 ng/ml d'amphétamines,
- 50 ng/ml de cocaïne,

– 20 ng/ml d’opiacés.

Dans sa version initiale, les modifications apportées au point 1. du paragraphe 4 de l’article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée visaient la conduite sous l’influence de substances couvertes par la loi modifiée du 19 février 1973 ou sous l’influence de leurs métabolites ou produits de décomposition spontanée. Les auteurs du projet de loi estimaient que cette définition permettrait l’élargissement des substances incriminées à toutes les drogues actuellement identifiées tout en restant ouverte à de nouvelles formes de drogues à apparaître dans le futur.

Cette approche était vivement contestée par le Conseil d’Etat, qui rappelle que l’objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants, mais de la conduite d’un véhicule sous l’influence d’une de ces substances. Il juge essentiel dans ce contexte de prendre en considération la relation dose/effet. Sous peine d’une opposition formelle, il demande que le texte précise les substances visées et qu’il fixe des seuils minima de concentration dans le sang pour déterminer si une personne a conduit un véhicule ou un animal sous l’emprise des stupéfiants visés.

L’article XV. a été amendé à deux reprises, suite aux critiques formulées par la Haute Corporation.

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d’Etat avait proposé de compléter le point 4. du paragraphe 4 de l’article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée comme suit:

„4. Le résultat de la prise de sang fait foi. Toutefois, il n’y aura pas lieu à application des dispositions du point 1 du présent paragraphe, si le résultat de la prise de sang est en dessous des minima suivants: 1 (ou 2) ng/ml de tetrahydrocannabinol (THC), 50 ng/ml pour les amphétamines, 50 ng/ml pour la cocaïne et 20 ng/ml pour les opiacés.“

La Commission des Transports suit le raisonnement du Conseil d’Etat, mais ne reprend pourtant pas sa proposition de texte. Elle préfère insérer les précisions quant aux substances et aux minima de concentration dans le sang y relatifs au niveau du point 1. du paragraphe 4 de l’article 12 en question.

Par la suite de cet amendement, le Conseil d’Etat consent à lever son opposition formelle. Il note néanmoins que le point 1. nouveau ne précise pas que les seuils minima qu’il fixe doivent se retrouver dans le sang.

Du fait que „le résultat de la prise de sang fait foi“ (point 4. du paragraphe 4), il est possible de déduire que ce sont les concentrations dans le sang qui sont visées. Mais le point 1, tel que libellé, permettrait aussi, en l’absence d’une prise de sang, de déterminer la présence dans l’organisme des substances prohibées par la concentration trouvée dans d’autres liquides du corps humain, telles par exemple les urines. Le Conseil d’Etat explique qu’il n’est pas à même de se prononcer sur l’adéquation entre les concentrations trouvées dans le sang et dans les urines. Il regrette que l’incrimination en particulier de la conduite d’un véhicule sous l’emprise de produits stupéfiants suscite toujours des interrogations, et continue ainsi de prêter le flanc à des critiques au regard des exigences du droit pénal.

L’article XV. a encore pour objectif de poser la base légale pour en permettre l’utilisation par la police grand-ducale des dispositifs de dépistage de la consommation de certaines drogues permettant d’obtenir des résultats rapides et qui sont capables de détecter chez les conducteurs un usage de certaines substances illicites.

Par analogie à la réglementation existante en matière de dépistage du taux d’alcoolémie d’un conducteur, l’intégralité des mesures de contrôle médical sont introduites afin de déterminer si un conducteur se trouve sous l’influence des substances visées au point 1. du paragraphe 4 de l’article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Les points 7. à 9. du paragraphe 4 de cet article 12 organisent – par analogie aux règles valant pour l’alcoolémie au volant – le dépistage des substances visées par le point 1. du même paragraphe sur les conducteurs dont le véhicule est impliqué dans un accident de la circulation ayant causé des dommages corporels. Si l’accident n’a pas eu comme conséquence des dommages corporels, ce dépistage est facultatif. Le piéton qui a circulé sur la voie publique et qui a été impliqué dans un accident de la circulation pourra également être soumis à un examen de dépistage.

Le point 10. du paragraphe 4 de l’article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ouvre la faculté d’organiser des contrôles préventifs en matière de dépistage de stupéfiants. S’inspirant des dispositions relatives à la conduite sous l’influence de l’alcool cette disposition permet aux forces de l’ordre de procéder sur demande du Procureur d’Etat à des opérations.

Le point 11. détermine les modalités concernant la prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical.

Les points 12. et 13. concernent les conducteurs d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que les piétons impliqués dans un accident qui auront 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.

Par analogie aux dispositions prévues en relation avec le dépistage de l'alcoolémie au volant, l'article XVI. (article IX. initial) prévoit que le refus de se soumettre à des analyses et vérifications sera sanctionné des mêmes peines que la conduite sous l'influence des substances visées au point 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

L'article XVII. (article X initial) modifie le paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée de façon à permettre l'introduction d'une réglementation des conditions d'utilisation des tests de la salive et de la sueur. Elles seront déterminées dans un règlement grand-ducal par analogie aux règles valant pour les éthylotests et les éthylomètres.

L'article XVIII. (article XI. initial) opère de nombreuses modifications à l'endroit de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée: extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, limitation de la faculté accordée au juge de moduler l'interdiction de conduire, exclusion du sursis intégral à l'exécution d'une interdiction de conduire égale ou supérieure à 6 mois, augmentation du maximum de la peine d'emprisonnement encourue en cas de conduite sans être titulaire d'un permis de conduire valable, retrait immédiat du permis de conduire.

Dans son avis du 13 avril 2005, le Conseil d'Etat avait formulé un certain nombre de critiques et s'était formellement opposé aux dispositions concernant le retrait administratif du permis de conduire. L'article XI., qui est devenu l'article XVIII. par la suite, a été amendé à deux reprises afin de tenir compte des observations de la Haute Corporation.

Concernant le paragraphe 1. de l'article 13 en question, le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, mais il demande qu'il soit précisé dans le cas de récidive visée, à savoir la récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs, qu'il s'agit d'une récidive spécifique, c'est-à-dire subordonnée à la commission de la même infraction que celle pour laquelle la précédente condamnation a été encourue.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, il est procédé à une précision de référence au paragraphe 1ter de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955. En effet, il paraît critiquable au Conseil d'Etat de vouloir refuser systématiquement tout allègement de la peine à raison de certaines infractions considérées comme constituant en matière de circulation routière des infractions graves. Il recommande de préciser le renvoi au paragraphe 1er alinéa 2 afin de mettre en évidence que ne sont visées que les infractions pour lesquelles l'interdiction de conduire doit obligatoirement être prononcée. Le Gouvernement tient compte de cette remarque dans le cadre de ses amendements du 19 mai 2006.

De même, il fait droit à la proposition du Conseil d'Etat en échangeant les paragraphes 2 et 2bis de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955, l'ancien paragraphe 2 devenant le nouveau paragraphe 2bis et vice-versa.

Dans le cadre des amendements parlementaires proposés le 25 avril 2007, la Commission des Transports apporte des précisions au paragraphe 3 de l'article 13. Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'approuve pas cette modification. Il propose entre autres de supprimer le deuxième alinéa du paragraphe 3 qui fait référence à un article abrogé. Il propose par ailleurs une modification d'ordre rédactionnel. La Commission des Transports fait siennes les propositions du Conseil d'Etat.

Un amendement gouvernemental du 19 mai 2006 tient compte de la proposition du Conseil d'Etat de supprimer le paragraphe 9 de l'article 13, vu qu'il ne comporte qu'une application spécifique du paragraphe 1ter.

Un amendement proposé par la Commission des Transports apporte des précisions au niveau du premier alinéa du paragraphe 13 de l'article 13 concernant la validité du permis de conduire.

Au deuxième alinéa de ce même paragraphe, le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

S'agissant du retrait immédiat du permis de conduire, le Conseil d'Etat, nonobstant le fait que la Commission des Transports n'a pas repris dans toute sa teneur la proposition de texte contenue dans son avis du 6 mars 2007, persiste à croire que, dans la pratique, seules les alcoolémies documentées par un examen de l'air expiré qui n'ont pas donné lieu à une demande de prise de sang à titre de preuve contraire (à côté de la conduite dans un état alcoolique prohibé se manifestant par des signes d'ivresse, des refus de se soumettre aux mesures de dépistage et les excès de vitesse caractérisés) pourront donner lieu à des retraits immédiats.

Il marque son accord à voir exclure les samedis, les dimanches et les jours fériés légaux de la computation du délai de 8 jours. Il est à se demander pour quelle raison cette précision n'a pas été apportée à l'article 14 de la loi modifiée de 1955, pour ce qui est du délai dans lequel la saisie d'un véhicule pratiquée par la police grand-ducale devra être validée par le juge d'instruction, cela d'autant plus que dans le cadre de l'article XIX amendé du projet de loi sous avis, il est question, et pour la saisie et pour le retrait immédiat valant interdiction de conduire provisoire, des „huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire“. Le Conseil d'Etat marque d'avance son accord à une modification en ce sens de l'article 14, alinéa 4 de la loi modifiée de 1955, qui serait de nature à éviter des incohérences au niveau des textes. La Commission des Transports suit la recommandation du Conseil d'Etat.

*L'article XIX. (article XII. initial)* adapte les modalités de la procédure prévues à l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée qui s'applique notamment en cas de contestation d'une saisie intervenue en relation avec une infraction à la circulation routière.

Ainsi, le cinquième et le septième alinéa de l'article 14 sont modifiés pour tenir compte du retrait immédiat du permis de conduire. Dans le cadre des amendements parlementaires du 25 avril 2007, la Commission des Transports reprend une proposition de texte du Conseil d'Etat concernant l'alinéa cinq. Par ailleurs, elle apporte une précision à la teneur de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée (article XIX du projet amendé) en ajoutant un alinéa nouveau à insérer entre les cinquième et sixième alinéas. Cet ajout prévoit qu'une interdiction de conduire provisoire ne peut dans aucun cas faire l'objet d'une mesure de mainlevée dans les huit jours à compter du retrait immédiat du permis de conduire. Le Conseil d'Etat approuve cette démarche, mais suggère néanmoins de compléter le texte proposé in fine par l'ajout: „...“, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai“. Lors de sa réunion du 22 juin 2007, la Commission des Transports décide de faire sienne cette proposition.

Au cours de cette même réunion, elle propose aussi de modifier l'alinéa 4 de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, conformément à la proposition du Conseil d'Etat dont il a été question dans le commentaire de l'article XVIII. ci-dessus.

*L'article XX.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il a pour objectif de donner aux agents de l'administration des douanes et accises la compétence d'établir des avertissements taxés lorsqu'ils procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.

Dans sa version initiale, l'article XX. prévoyait simplement d'ajouter au niveau du premier alinéa de l'article 15 un renvoi à l'article 6, lettre b) à cette fin. Le Conseil d'Etat a néanmoins proposé un texte alternatif qui précise l'étendue du droit de dresser des avertissements taxés des fonctionnaires habilités de l'administration des douanes et accises. La Commission des Transports a fait sienne cette proposition.

*L'article XXI.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Le paragraphe 1 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 est modifié de sorte à donner à l'administration des douanes et accises la possibilité d'immobiliser les véhicules lorsqu'ils présentent un défaut grave ou lorsque le conducteur ne paie pas l'avertissement taxé. Il s'agit ici d'un alignement partiel aux compétences de la police grand-ducale en matière d'immobilisation suite à l'élargissement des compétences de l'administration des douanes et accises.

La deuxième phrase du paragraphe 6 est modifiée dans ce sens que c'est l'adresse du propriétaire ou du détenteur du véhicule figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales qui est déterminante pour l'envoi de l'information, et non plus celle figurant sur le certificat d'immatriculation.

En effet, l'adresse figurant au répertoire est plus fiable que celle figurant sur un certificat d'immatriculation étant donné que certains gens omettent de faire modifier l'adresse sur le certificat d'immatriculation en cas de changement d'adresse.

L'amendement 11 de la Commission des Transports du 25 avril 2007 prend en compte le fait que la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant les mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement et portant réforme de la taxe sur les véhicules routiers a procédé à une modification du deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en y ajoutant une nouvelle disposition selon laquelle les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises ont le droit d'immobiliser un véhicule si la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée depuis plus de 60 jours. Ce texte est repris dans le projet de loi sous rubrique.

*L'article XXII.* (supprimé) a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il avait pour objet de compléter la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par un article 17bis. Cet article comportait une énumération exhaustive des règles du Code de la Route qui auraient pu être transgressées par les véhicules énumérés à l'article 39, à condition d'utiliser les feux bleus clignotants et/ou l'avertisseur sonore spécial et sous certaines autres conditions bien définies.

Le Conseil d'Etat s'était opposé formellement à cet article et avait demandé sa suppression. La Commission des Transports a décidé de suivre le Conseil d'Etat. En conséquence, l'article subséquent devient l'article XXII.

*L'article XXII.* (XIII. initial) modifie la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Étant donné que le projet de loi sous rubrique se propose de rendre les sanctions applicables aux délits jugés les plus graves plus sévères, le maximum de la peine d'emprisonnement est relevé et fixé désormais à 3 ans, les amendes applicables se situant actuellement dans une fourchette de 251 euros à 5.000 euros sont remplacées par des amendes allant de 500 euros à 10.000 euros.

Dans sa version initiale, cet article prévoyait des amendes allant de 501 à 10.000 euros. Le Conseil d'Etat signale pourtant dans son avis du 13 avril 2005 qu'en cas d'adaptation du minimum de l'amende correctionnelle, il y a lieu d'écrire „500 euros“ et non pas „501 euros“, alors qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis. Le Gouvernement en rend compte dans le cadre des amendements proposés le 19 mai 2006.

*L'article XXIII.* (*article XXIV. de la version amendée du projet de loi du 19 mai 2006*) modifie l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 précitée est adapté à la nouvelle terminologie en matière de documents d'immatriculation.

Le point f) établit la base légale en vue du paiement d'une taxe pour l'obtention d'une carte de conducteur, d'une carte de contrôle, d'une carte d'entreprise ou d'une carte d'atelier prévues par le règlement (CE) 2135/98 précité.

\*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi dans la teneur suivante:

\*

## TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

#### modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
- c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

**Art. Ier.** Le paragraphe 5 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

*„Paragraphe 5*

Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier sont délivrés et retirés par le ministre des Transports.

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.

A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule, en vue de sa remise en circulation.“

**Art. II.** 1. L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„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 premier alinéa de l'article 4ter.“

2. L'alinéa 7 du paragraphe 3 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

„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 premier alinéa de l'article 4ter, d'y participer et de rentrer.“

3. L'alinéa 1 du paragraphe 4 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

„Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4ter, 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. La durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, la durée d'application

d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne comptent pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points."

4. L'alinéa 3 du paragraphe 5 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

„La durée d'application d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, et la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.“

**Art. III.** L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété par deux nouveaux paragraphes 5 et 6 libellés comme suit:

*„Paragraphe 5*

Le ministre des Transports peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.

*Paragraphe 6*

Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil, au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25.000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.



Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire.“

**Art. IV.** Le premier alinéa de l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

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

**Art. V. 1.** Le paragraphe 1. de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„1. Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

Font partie de la voirie de l'Etat:

- les autoroutes et les voies réservées à la circulation automobile, appelées encore grande voirie;
- les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale, ainsi que les pistes cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national des pistes cyclables.

Font partie de la voirie communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.“

2. Au troisième tiret du deuxième alinéa du paragraphe 2. du même article 5 le terme „voirie vicinale“ est remplacé par le terme „voirie communale“.

3. Les quatrième et cinquième alinéas du même paragraphe 2. sont supprimés.

4. Au premier alinéa du paragraphe 3. du même article 5 le terme „voirie vicinale“ est remplacé par le terme „voirie communale“.

5. Au troisième alinéa du même paragraphe 3. le terme „handicapés physiques“ est remplacé par le terme „personnes handicapées“.

6. Au même paragraphe 3. l'avant-dernier et le dernier alinéas sont remplacés par le texte suivant:

„Dans la limite des compétences du présent paragraphe 3., le collège des bourgmestre et échevins peut également édicter des règlements de circulation dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures et qui entrent en vigueur au plus tard trente jours après la date de la décision du collège des bourgmestre et échevins. Ces mesures sont dispensées d'une délibération confirmative du conseil communal.

Les règlements communaux s'appliquant sur des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations, qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, ne peuvent être édictés que suite à l'accord préalable du ministre des Travaux Publics et du ministre des Transports. Cet accord n'est pas requis dans le cas des règlements édictés par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures. Dans le cas des règlements d'urgence édictés par le collège des bourgmestre et échevins, cet accord est requis avant la confirmation éventuelle de ces règlements par le conseil communal.“

**Art. VI.** La lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant:

„b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maxi-

male des véhicules à contrôler dépasse 3.500 kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1., les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.“

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

„- vitesse dangereuse selon les circonstances;“

Entre les premier et deuxième tirets du deuxième alinéa du même article 7, il est inséré un nouveau tiret avec le libellé suivant:

„- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute, sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11bis;“

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

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

**Art. IX.** A l'article 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

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

„**Art. 9bis.**- Par dérogation à l'article 419 du Code pénal l'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 500 à 25.000 euros.

S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures le coupable est puni, par dérogation à l'article 420 du Code pénal, d'un emprisonnement de 8 jours à 3 ans et d'une amende de 500 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.“

**Art. XI.** Au deuxième alinéa du paragraphe 3. de l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros et le délai de la récidive est porté d'un an à trois ans.

**Art. XII.** Au paragraphe 1er de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

**Art. XIII.** Le paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„*Paragraphe 2*

1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues au paragraphe 1er seront applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'ivresse, aura conduit un véhicule ou un animal ou aura, comme piéton, été impliqué dans un accident.

3. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi sera toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés aux deux alinéas qui précèdent avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits sera devenue irrévocable.

4. Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros, 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 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

5. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues à l'alinéa 4 ci-dessus seront applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal.

6. Les taux prévus aux alinéas 4 et 5 sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

7. Les infractions visées aux points 4, 5 et 6 sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

„Sera punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui aura commis une des contraventions spécifiées aux points 4, 5 et 6 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés aux points 1 et 2 du présent paragraphe sera devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 4 et 6.“

8. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions des alinéas 4 et 5, hormis les cas de récidive visés à l'alinéa 7, de suivre des stages alternatifs. Le ministre des Transports peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles

du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci."

**Art. XIV.** 1. Les alinéas 2 et 3 du paragraphe 3 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le texte suivant:

„2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7, sous 1. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool."

2. L'alinéa 4 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool pourra être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale."

3. L'alinéa 8 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au premier alinéa du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au paragraphe 7 sous 1. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool."

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

„Paragraphe 4

1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après dans des quantités supérieures ou égales aux seuils maxima correspondants:

- 2 ng/ml de tetrahydrocannabinol (THC),
- 50 ng/ml d'amphétamines,
- 50 ng/ml de cocaïne,

– 20 ng/ml d’opiacés.

2. S’il existe un indice grave faisant présumer qu’une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l’influence d’une des substances prévues à l’alinéa 1, cette personne devra se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale. Le choix de l’un des types d’examen susvisés est laissé à l’appréciation des membres de la police grand-ducale.

3. Si l’examen de la sueur ou de la salive dont question à l’alinéa 2 s’avère être concluant quant à la présence dans l’organisme d’au moins une des substances prévues à l’alinéa 1, cet état sera déterminé par une prise de sang et par une prise d’urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d’impossibilité de procéder à une prise d’urine, la quantité de sang sera augmentée du double.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d’impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l’effet de constater si elle se trouve sous l’emprise d’une des substances prévues à l’alinéa 1.

6. Toutefois, en l’absence d’un examen de la sueur ou de la salive, d’une prise de sang ou d’un examen médical, il pourra être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l’emprise d’une des substances prévues à l’alinéa 1.

7. Toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et aura été impliquée dans un accident de la circulation qui aura causé des dommages corporels sera astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l’organisme d’une des substances prévues à l’alinéa 1.

8. Pourra également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l’organisme d’une des substances prévues à l’alinéa 1 toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et sera impliquée dans un accident de la circulation n’ayant pas causé des dommages corporels.

9. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton, qui aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d’Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu’il déterminera, tout conducteur d’un véhicule ou d’un animal à l’examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant la présence dans l’organisme d’une des substances prévues à l’alinéa 1 sera déterminée par une prise de sang et une prise d’urine. En cas d’impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l’effet de constater si elle se trouve sous l’emprise d’une des substances prévues à l’alinéa 1.

11. La prise d’urine, la prise de sang et l’examen médical seront ordonnés soit par le juge d’instruction, soit par le procureur d’Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L’examen médical ne pourra être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d’urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d’urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s’appliqueront à tout conducteur d’un véhicule ou d’un animal, ainsi qu’à tout piéton impliqué dans un accident, qui aura consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d’un véhicule ou d’un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, sera astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.“

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

*„Paragraphe 6*

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

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux seront compris dans les frais de justice dont ils suivront le sort.“

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

*„Paragraphe 7*

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

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

2. Un règlement grand-ducal déterminera les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 du paragraphe 4. Le ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.“

**Art. XVIII.** 1. Le paragraphe 1 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

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

Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés aux alinéas 1er et 2 du paragraphe 2 de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue à l'alinéa 7 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.“

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

*„Cette faculté n'est pas donnée lorsque l'interdiction de conduire est prononcée dans le cas d'une condamnation du chef d'un des délits prévus au paragraphe 1, alinéa 2, ou au paragraphe 13.“*

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

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

4. L'ancien paragraphe 2 devient le paragraphe 2bis.

5. Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

„3. L’interdiction de conduire pourra être prononcée à titre provisoire par le juge d’instruction sur requête du procureur d’Etat contre une personne poursuivie pour infraction à la présente loi ou pour délit ou crime joint à une ou plusieurs contraventions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La compétence du juge d’instruction est également donnée en cas de constatation d’un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d’au moins 40 km/h supérieure à ce maximum même si l’infraction n’est pas passible des peines prévues au point 3, deuxième alinéa de l’article 11bis.“

6. Le paragraphe 9 dudit article 13 est supprimé.

7. Le premier alinéa du paragraphe 12 dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„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 deuxième alinéa du même paragraphe 12 est abrogé.

8. Le premier alinéa du paragraphe 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, d’une suspension du droit de conduire sur base de l’article 2bis et d’un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n’est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.“

Au deuxième alinéa du même paragraphe 13 le maximum de l’emprisonnement est porté à trois ans et l’amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

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

„14. En cas de constatation dans le chef du conducteur d’un des délits mentionnés à l’article 12, paragraphe 2, alinéas 1 et 2, et paragraphe 6, alinéa 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d’un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d’au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que si dans un délai de huit jours à compter du retrait, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, une interdiction de conduire provisoire a été prononcée par le juge d’instruction, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

En cas d’impossibilité de procéder au retrait matériel du permis de conduire, cette mesure fait l’objet d’une notification à la personne concernée par les membres de la police grand-ducale. Si le retrait immédiat du permis de conduire concerne une personne qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg, celle-ci fait en outre l’objet d’un signalement.“

**Art. XIX.** 1. Le quatrième alinéa de l’article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au Code d’instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale qui constatent l’infraction ont le droit de saisir le véhicule susceptible d’une confiscation ultérieure; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d’instruction.“

2. Le cinquième alinéa de l’article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

- 1° à la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- 2° à la chambre correctionnelle du Tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;
- 3° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.“

3. Un nouvel alinéa est inséré entre les cinquième et sixième alinéas de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, avec le libellé suivant:

„Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 de l'article 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.“

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

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

**Art. XX.** 1. Le premier alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„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 ainsi que, dans l'exercice de leurs fonctions en relation avec les contrôles visés à l'article 6, lettre b), par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.“

2. L'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1 et 2:

„Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises, qui dans l'exercice de leurs fonctions procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.“

**Art. XXI.** 1. Le deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque

- 1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord, ou à la législation sur les transports routiers, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner;
- 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation;
- 3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une non-conformité ou une défectuosité technique justifiant l'interdiction de circuler du véhicule contrôlé, que le conducteur refuse de présenter son véhicule dans un centre de contrôle technique ou qu'il omet de s'acquitter du tarif du contrôle technique afférent;



4) après une constatation de la part de l'administration des douanes et accises, il se révèle que la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“

2. La deuxième phrase du paragraphe 6 du même article 17 est remplacée par la phrase suivante:

„Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire ou détenteur de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal.“

**Art. XXII.** Au paragraphe 1er de l'article 28 de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 2.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

**Art. XXIII.** L'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– Un règlement d'administration publique déterminera la taxe à percevoir lors de la présentation:

- a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule ou pour un signe distinctif particulier;
- b) d'une demande en obtention d'un permis de conduire;
- c) d'une demande en renouvellement, en remplacement ou en transcription d'un permis de conduire;
- d) d'une demande en obtention d'un double d'une des pièces énumérées sub a) et b);
- e) d'une demande d'admission à un examen en vue de l'obtention d'un permis de conduire après un échec partiel ou total à un examen antérieur;
- f) d'une demande en obtention d'une carte électronique pour la mise en fonction, la vérification, le calibrage, le réglage ou le contrôle des tachygraphes numériques.“

Luxembourg, le 3 juillet 2007

*Le Président-Rapporteur,*  
Roland SCHREINER

5366/10

N° 5366<sup>10</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles
- c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(13.7.2007)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 13 juillet 2007 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles
- c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 12 juillet 2007 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 13 avril 2005 et 6 mars 2007 et 22 mai 2007 et 19 juin 2007;

*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 13 juillet 2007.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5366




---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 180**

**27 septembre 2007**

---

**Sommaire**

**ABAISSEMENT DU TAUX D'ALCOOLEMIE  
DEPISTAGE GENERAL DE DROGUES  
ET AUTRES MESURES VISANT A L'AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE**

**Loi du 18 septembre 2007 modifiant**

- a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
- c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ..... page **3348**

**Règlement grand-ducal du 21 septembre 2007 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points ..... **3357****