

N° 4712⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

PROJET DE LOI

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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE, DES POSTES ET DES TRANSPORTS

(11.6.2002)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Willy BOURG, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Ady JUNG, M. Marco SCHANK et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

TABLE DES MATIERES

1. Remarques préliminaires
2. Objet du projet de loi 4712
3. Le permis à points: un choix de politique de sécurité routière
4. La nature juridique de la suspension du permis de conduire
5. Le délit de grande vitesse
6. Les avis des chambres professionnelles
 - 6.1. L'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics
 - 6.2. L'avis de la Chambre de Travail
 - 6.3. L'avis de la Chambre de Commerce
 - 6.4. L'avis de la Chambre des Employés Privés
 - 6.5. L'avis de la Chambre des Métiers
7. Les avis du Conseil d'Etat et les amendements au projet de loi
 - 7.1. Premier avis du Conseil d'Etat
 - 7.2. Avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - 7.3. Commentaires des amendements apportés au projet initial
8. Conclusion

*

1. REMARQUES PRELIMINAIRES

Le projet de loi sous examen a été déposé par le Ministre des Transports à la Chambre des Députés le 12 octobre 2000. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 15 mai 2001.

Dans sa réunion du 24 octobre 2000, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a nommé son président M. John Schummer comme rapporteur du projet de loi 4712. Dans ses réunions du 21 novembre 2001, 10 décembre 2001 et du 16 janvier 2002 la Commission a procédé à un examen détaillé du projet de loi. Dans sa réunion du 10 décembre 2001, la Commission a adopté une série d'amendements qui ont été transmis pour avis au Conseil d'Etat. La Haute Corporation a émis son avis complémentaire le 29 janvier 2002 qui a été examiné par la Commission dans sa réunion du 10 avril 2002.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics a émis son avis le 17 novembre 2000. L'avis de la Chambre de Travail date du 15 décembre 2000. La Chambre de Commerce a présenté son avis le 17 janvier 2001, tandis que les avis de la Chambre des Employés Privés et de la Chambre des Métiers datent respectivement des 13 et 16 février 2001.

*

2. OBJET DU PROJET DE LOI 4712

Le projet de loi sous examen a pour objet d'apporter à la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques plusieurs amendements qui peuvent être résumés comme suit:

- les amendes pénales prévues dans la loi du 14 février 1955 sont formellement adaptées à la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines,
- le permis à points est introduit dans la législation routière luxembourgeoise,
- la terminologie de la loi du 14 février 1955 est alignée aux notions communautaires et à la nouvelle dénomination du corps de la force publique résultant de la fusion entre gendarmerie grand-ducale et police,
- le fait de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule non régulièrement immatriculé ou non conforme d'un point de vue technique est repris parmi les contraventions graves,
- le relevé des délits routiers est complété par un nouveau délit de grande vitesse,
- le libellé et la portée légale des mesures administratives et judiciaires de retrait ou de suspension du droit de conduire sont précisés.

Parmi les innovations prévues, l'introduction du permis à points ainsi que le délit de grande vitesse comportent sans nul doute la portée la plus incisive pour la sécurité routière.

Les nombreux efforts déployés au cours des dernières décennies et les succès indéniables remportés au niveau de l'évolution des accidents marquent autant d'étapes dans la lutte contre l'insécurité routière. L'amélioration de l'infrastructure routière et en particulier la création d'un réseau autoroutier, l'élimination des points noirs sur la voirie normale, l'apaisement du trafic dans les traversées, les innovations ayant permis d'accroître la sécurité active et passive des véhicules, la mise au point d'un réseau de services d'intervention urgente, un ensemble de mesures législatives et réglementaires comprenant l'introduction de limitations générales de la vitesse, l'obligation de porter la ceinture de sécurité ou la mise au point du contrôle périodique des véhicules ainsi que la mise en œuvre d'un ensemble de mesures en matière d'éducation et de formation routières, dont la réalisation d'un centre de formation pour conducteurs, sont les éléments clés de ce travail.

Malgré des résultats encourageants, le bilan publié annuellement par le Ministère des Transports continue à faire état d'un niveau élevé d'accidents corporels, tués et blessés confondus: Même si les chiffres pour l'année 2001 montrent une légère diminution du nombre d'accidents, l'hécatombe meurtrière des 10 personnes tuées dans des accidents de circulation au seul mois de décembre 2001 montre que l'amélioration de la sécurité routière demande encore pendant de nombreuses années d'importants efforts de la part des pouvoirs publics tout comme des usagers de la route.

Parallèlement on assiste à une évolution malsaine, caractérisée par une agressivité de moins en moins contrôlée de la part d'une tranche croissante d'automobilistes et un phénomène d'acceptation quasi collective de la violation des règles de la circulation.

La circulation routière déjà très dense en présence d'un parc véhicule des plus importants d'Europe (ramené au nombre d'habitants) s'en trouve encore gonflée par le trafic de transit et par celui des navetteurs frontaliers effectuant quotidiennement le voyage aller-retour entre leur domicile dans les régions limitrophes et leur lieu de travail au Luxembourg.

La lutte d'intensifier la lutte contre l'insécurité routière fait l'unanimité des gouvernements successifs, de la Chambre des Députés, du Conseil d'Etat ainsi que des nombreuses institutions concernées par la problématique.

Dans un rapport du 19 juin 1992 la Commission des Travaux Publics et des Transports de la Chambre des Députés se dit „*consciente du fait que la majorité des accidents sont dus à la faute humaine (vitesse excessive, alcool au volant, non-respect de la priorité, défaut de maîtrise)*“, et „*estime ensemble avec le Gouvernement que les pouvoirs publics ne sont pas pour autant dégagés de leur responsabilité, mais doivent créer sur le plan pédagogique, infrastructurel, pénal et technique le cadre adéquat pour amener les usagers de la route à adopter un comportement plus responsable vis-à-vis de soi-même et d'autrui et plus conscient des dangers du trafic automobile*“.

Le Gouvernement actuel a fait de la sécurité un des objectifs majeurs de sa politique des transports. Dans le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 il est ainsi retenu que, „*le Gouvernement entend gérer et encadrer les transports de façon cohérente avec les objectifs de sa politique économique et environnementale, tout en réservant une attention particulière à la sécurité*“, question qui est plus particulièrement développée dans le paragraphe relatif à la circulation routière du chapitre traitant du Ministère des Transports.

*

3. LE PERMIS A POINTS: UN CHOIX DE POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

Parmi les initiatives projetées en matière de sécurité routière, le programme de coalition précité a fait de l'introduction du permis à points une des priorités politiques pour combattre l'insécurité de la circulation.

Avec le projet de loi sous examen, le Gouvernement donne également une suite à plusieurs motions adoptées par la Chambre des Députés. Ainsi, dans une motion adoptée le 8 juin 1993, la Chambre a considéré „*que le système du permis à points a fait ses preuves dans un certain nombre de pays, que malgré quelques problèmes administratifs, les résultats sont encourageants au niveau de la prévention des accidents*“ et a demandé au Gouvernement de „*mettre tout en œuvre pour que le permis à points puisse être introduit aussi au Luxembourg*“.

Le système du permis à points, qui comporte un effet de fragilisation progressif du permis de conduire au rythme des infractions commises, rappelle au conducteur la nécessité de respecter les règles élémentaires de la sécurité sur les routes. Il laisse au conducteur le droit à l'erreur sporadique mais il vise la récidive avec pour finalité d'interdire le droit à la conduite aux délinquants routiers multi-récidivistes. L'objectif du permis à points est de promouvoir une conduite moins agressive grâce à la dissuasion et à la pédagogie.

L'expérience de l'ensemble des pays connus pour leur politique avancée dans le domaine de la sécurité routière prouve que c'est en associant répression et éducation que l'on obtient les meilleurs résultats. La réponse qui a fréquemment été donnée à cette constatation a consisté dans l'introduction du permis à points.

Le permis à points a dès lors été introduit dans un grand nombre de pays avec un succès évident pour la sécurité routière: l'Allemagne, la Grande-Bretagne, le Japon, de nombreux Etats fédérés des Etats-Unis (le Connecticut depuis 1947), de certaines provinces du Canada, dont le Québec. En France, le permis à points a été instauré par la loi du 10 juillet 1989 et il est entré en application le 1er juillet 1992.

Les perspectives de la réduction de points, pour ceux qui ont déjà entamé leur capital et la suspension du droit de conduire, pour ceux qui ont gaspillé la quasi-totalité de leurs points, s'avèrent en effet être des arguments convaincants pour amender son comportement.

L'approche retenue pour le mode de fonctionnement juridique du permis à points prend pour modèle la loi française du 10 juillet 1989 émargée qui a introduit le permis à points dans la législation routière française. Le bilan, depuis l'application en 1992 du permis à points en France, confirme une baisse sensible du nombre d'accidents de la route.

A la base du concept tient le souci de disposer d'un moyen mieux approprié pour détecter les conducteurs à risques, qui se caractérisent par la haute fréquence et la gravité des infractions commises en matière de circulation routière. Il s'agit d'organiser une progressivité appropriée des sanctions, car l'impunité des multi-infractionnistes ne doit pas pouvoir se laisser „acheter“ par le paiement de l'avertissement taxé sans autre conséquence sur le plan pénal ou en relation avec le droit de conduire. Le permis à points se présente dans ces conditions comme contribution à la pédagogie de prévention des accidents en responsabilisant le conducteur non seulement sur l'infraction individuelle qu'il risque de commettre, mais également sur son comportement en général face aux exigences de sécurité routière.

Le système à mettre en place repose aussi sur la dissuasion tout en comportant une perspective de réhabilitation pour les délinquants dont le droit de conduire a été ou risque d'être suspendu dans le cadre de l'application du permis à points.

Tout comme dans les modèles légaux étrangers, le permis à points et la suspension du droit de conduire inhérente au concept coexisteront avec le système de répression pénale des infractions routières ainsi qu'avec les mesures administratives de déchéance du droit de conduire.

De ce fait un certain chevauchement du concept tant sur l'organisation judiciaire que sur l'action administrative est inévitable; en effet, le nombre de points à mettre en compte est directement fonction des infractions pour lesquelles l'intéressé a été condamné par les tribunaux pénaux ou en relation avec lesquelles il s'est acquitté d'un avertissement taxé. La gestion du permis à points relève quant à elle du domaine administratif.

Le concept luxembourgeois est fondé sur un capital initial de 12 points qui, à chaque infraction prise en compte, est réduit d'autants de points que prévus par le mécanisme de pondération des points à retirer, qui est clairement énoncé dans la loi. Les infractions prises en compte sont l'ensemble des délits et des contraventions graves prévues par la législation routière ainsi que les contraventions tenant au défaut d'utiliser les dispositifs de sécurité pour les occupants de véhicules – ceinture de sécurité, siège pour enfant, casque de protection.

Tant par la gravité du comportement fautif sanctionné que par la proximité du choix retenu par rapport aux modèles étrangers, la justification de retenir les délits et les contraventions graves est donnée. En notant par ailleurs que les conducteurs de deux-roues sont particulièrement exposés au risque d'accident, tout comme les occupants de voitures qui n'ont pas bouclé leur ceinture, courent un risque de plus de 4 fois plus élevé qu'un occupant „attaché“, la Commission estime que c'était à bon escient que les auteurs du projet de loi sous examen ont ajouté les infractions afférentes au relevé des délits et des contraventions graves.

La pondération par infraction du nombre des points à perdre varie entre 6 points pour un homicide involontaire et 1 point pour le défaut de porter la ceinture ou le casque ou de placer l'enfant dans un siège spécial. Les concours idéal et réel d'infractions sont pris en compte.

La perte totale du nombre de points du capital initial de 12 points entraîne la suspension du droit de conduire pour 12 mois. La restitution du droit de conduire est subordonnée à la participation à un cours de formation spéciale.

Le titulaire d'un permis de conduire qui a partiellement perdu les points lui alloués, peut tous les trois ans se soumettre à un cours de recyclage comportant un cours psychologique et des exercices pratiques de conduite en vue de récupérer 3 points. Le capital initial peut également être reconstitué si pendant un délai de 3 ans l'intéressé s'abstient de commettre de nouvelles infractions susceptibles de lui faire perdre des points.

La législation ne fera pas de différence selon qu'il s'agit d'un conducteur luxembourgeois ou étranger dans la mesure où l'infraction commise a été constatée et sanctionnée au Luxembourg.

En ce qui concerne le traitement des chauffeurs professionnels, la Commission partage le point de vue du Gouvernement qu'il ne faut pas réserver aux professionnels de la conduite un statut particulier. Même si cette question a également été posée dans tous les pays ayant adopté le mécanisme du permis à points. Aucune législation étrangère consultée n'a retenu une telle distinction. Un régime unique fondé sur l'égalité de traitement de tous les conducteurs est la solution standard appliquée par l'ensemble des pays qui connaissent le permis à points.

Accorder une marge de tolérance plus large serait non seulement discriminatoire vis-à-vis des chauffeurs „normaux“, mais constituerait en plus une capitulation de l'action de sécurité routière vis-à-vis des intérêts sociaux et économiques en jeu, au détriment des vies humaines et de l'intégrité physique des usagers de la route que le système a la prétention de protéger.

Le permis à points n'affectera pas les deux voies de retrait possibles du droit de conduire que connaît actuellement la législation luxembourgeoise. Ainsi, l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955 confère au juge pénal „saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de crimes ou de délits qui se sont joints à ces infractions“ la prérogative de „prononcer une interdiction de conduire de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délit et de crimes“. L'application de cette peine accessoire est en principe laissée à l'appréciation du juge, mais en cas d'ivresse au volant ou en cas de récidive en matière d'influence d'alcool, l'interdiction doit être prononcée. Dans tous les cas le juge peut moduler l'interdiction de conduire.

En outre, l'article 2, paragraphe 1 de ladite loi prévoit que le Ministre des Transports, autorité administrative compétente pour délivrer les permis de conduire, „peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restriction, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves“, si l'une des causes légales énumérées à cet effet est donnée.

Ces deux voies de retrait du permis de conduire continueront d'exister et de produire leurs effets selon les errements actuels. La suspension du permis de conduire prévu dans le cadre du système de permis à points ne fera que s'ajouter sous forme d'une troisième possibilité pour les pouvoirs publics de retirer temporairement le droit de conduire.

Quant à la question d'un éventuel traitement discriminatoire des résidents luxembourgeois par rapport aux non-résidents, le projet de loi se propose d'instaurer un traitement d'égalité. Le permis à points s'appliquera à tous les conducteurs – résidents luxembourgeois titulaires d'un permis de conduire luxembourgeois, résidents luxembourgeois titulaires d'un permis étranger, frontaliers et résidents étrangers de passage au Luxembourg – et l'affectation des points aura lieu à la première infraction donnant lieu à une déduction de points, le capital de 12 points étant évidemment réduit du nombre de points perdus en raison de l'infraction en question.

Toutefois, consciente du fait que sur le plan communautaire, le principe de subsidiarité s'applique à la législation du permis à conduire, la Commission parlementaire ne peut qu'encourager le Gouvernement dans sa volonté de donner son soutien à l'introduction d'un système harmonisé du permis à points à l'échelon européen. Cette volonté politique est d'ailleurs illustrée de façon concrète par la signature le 17 juin 1998 par le Conseil de l'Union européenne d'une convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire et qui veut „que les décisions de déchéance du droit de conduire ne soient plus exécutées uniquement sur le territoire d'un seul Etat membre, mais dans l'ensemble de l'Union européenne“.

*

4. LA NATURE JURIDIQUE DE LA SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE

Concernant le choix d'ancrer le concept du permis à points dans le droit administratif, le rapporteur se permet de faire un renvoi à l'argumentaire détaillé avancé dans l'exposé des motifs du projet de loi. Le débat doctrinal qui a eu lieu en France et les solutions jurisprudentielles auxquelles il a finalement abouti, constituent des repères précieux pour déterminer le cadre légal luxembourgeois dans lequel le permis à points évoluera. La référence au droit français est d'autant plus aisée que le projet de loi sous examen entend explicitement s'inspirer du modèle français même si tant la terminologie retenue que la spécification beaucoup plus détaillée des règles légales proposées s'écartent de cette approche.

La question a été examinée en France par la doctrine et par la jurisprudence et le débat a conduit à s'interroger sur la contradiction potentielle entre l'annulation du permis de conduire (selon la terminologie juridique employée en France) par le truchement du permis à points et le Code pénal français ainsi que sur la compatibilité de cette annulation avec les exigences de l'article 6, paragraphe 1 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales.

Dans ce contexte, la Commission parlementaire se réfère à l'arrêt du 23 septembre 1998 Malige c/France, dans lequel la Cour Européenne des Droits de l'Homme a reconnu qu'elle „conclut, avec la Commission, que l'intéressé a bénéficié dans l'ordre interne d'un contrôle juridictionnel suffisant concernant la mesure litigieuse au regard de l'article 6 § 1“. Le 28 juin 1993, un motocycliste a été contrôlé à la vitesse de 172 km/h sur un tronçon de route française où la vitesse maximale a été limitée à

110 km/h. En plus de sa condamnation par le tribunal, le motocycliste s'est vu retirer 4 points de son permis de conduire.

Après avoir épuisé ses possibilités de recours devant les juridictions françaises, y compris la Cour de cassation, qui ont toutes confirmé sa culpabilité et la régularité de la procédure, le motocycliste a saisi les instances judiciaires européennes.

Ce conducteur affirmait que le retrait systématique et automatique de points du permis de conduire sans possibilités de recours devant un organe judiciaire effectif l'aurait privé du droit à un tribunal impartial et indépendant au sens de la Convention qui dispose que „*toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle*“.

La Cour a pourtant estimé que, même si le retrait de points revêt un caractère préventif, il est aussi punitif et dissuasif et qu'il s'apparente à une peine accessoire. Elle conclut cependant que le contrôle juridictionnel qui se trouve incorporé dans la décision pénale de condamnation est suffisant au regard des exigences de la Convention. Autrement dit, le retrait systématique et automatique n'est que la conséquence d'une procédure pénale permettant au contrevenant de prétendre à un procès devant un tribunal indépendant. La Cour ajoute que le conducteur fautif a en plus la possibilité de saisir la juridiction administrative pour faire contrôler que l'autorité administrative qui procède effectivement au retrait de points, a agi à l'issue d'une procédure régulière.

Par son arrêté du 23 septembre 1998, la Cour Européenne des Droits de l'Homme a finalement confirmé la conformité de la procédure française conduisant au retrait de points avec les exigences de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

A l'instar de la solution retenue par la législation française et confirmée par la jurisprudence de la Cour de cassation ainsi que celle du Conseil d'Etat français, le permis à points et les mesures de réduction du capital de points en cas d'infraction et de suspension du droit de conduire en cas d'épuisement de ce capital sont considérés comme relevant du droit administratif. Le paragraphe 2 du nouvel article 2bis proposé pour compléter la loi précitée du 14 février 1955 donne compétence au Ministre des Transports pour procéder à la réduction du nombre de points prévue lorsque la réalité d'une infraction est établie.

C'est encore le Ministre des Transports qui est l'instance responsable pour informer les titulaires du permis de conduire de l'état de leur capital de points après chaque changement intervenu dans les hypothèses légales prévues à cet effet. Enfin, la suspension du droit de conduire en cas de perte de l'ensemble des points est constatée sous forme d'un arrêté du Ministre des Transports, selon le paragraphe 3 du même article 2bis.

*

5. LE DELIT DE GRANDE VITESSE

Les données sur les accidents de la circulation confirment le constat que la majorité des accidents graves, et notamment des accidents mortels, sont dus à un excès de vitesse ou à une vitesse inappropriée. Si la vitesse n'a pas été à l'origine de l'accident, elle n'en a pas moins souvent été responsable des conséquences fatales par l'effet de la multiplication des forces agissant sur le véhicule.

La lutte contre l'insécurité routière a été au cours des dernières décennies largement marquée par un ensemble d'initiatives destinées à amener les conducteurs à faire preuve de modération ou à réduire l'impact de la vitesse.

Force est cependant de constater qu'une dissuasion renforcée due à des sanctions plus sévères et à une présence intensifiée des forces de l'ordre sur les routes permettra de compléter efficacement l'arsenal des mesures prises et à prendre contre la vitesse excessive. L'introduction du délit de grande vitesse répond à cette constatation.

En ce qui concerne le détail et le commentaire de toutes les dispositions introduites par le présent projet de loi dans la législation routière, le rapporteur se permet de renvoyer à l'abondante documentation parlementaire générée par le projet.

*

6. LES AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

6.1. L'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics

L'avis de la chambre professionnelle susindiquée date du 17 novembre 2000. Elle approuve le principe du permis de conduire à points tout en y apportant quelques observations ponctuelles.

En ce qui concerne le traitement „sur un même pied d'égalité“ de tous les usagers, résidents et non-résidents, de nos routes, la chambre professionnelle estime qu'un tel traitement identique ne pourra pas être garanti.

En se focalisant sur les frontaliers et sur la circulation dense aux heures de pointe, la chambre professionnelle relève qu'un contrôle de la circulation, qu'il soit de routine ou ponctuel, serait virtuellement impossible à effectuer. En outre, les intéressés sont soumis à leur réglementation nationale, et il n'y aurait donc aucune comparaison possible avec les résidents.

Ainsi, à titre d'exemple, il serait difficilement imaginable que les infractions au code de la route commises au Grand-Duché de Luxembourg par un résident français affecteraient le capital points de son permis de conduire français. Dans ce contexte, la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics, se prononce pour une législation européenne uniforme et s'interroge sur la nécessité d'introduire, au niveau européen, un système qui prévoit que le retrait du permis de conduire dans un Etat déterminé puisse également produire ses effets dans tout autre Etat.

Au sujet d'un traitement différencié au bénéfice des chauffeurs professionnels, la chambre professionnelle se prononce contre l'approche adoptée par le projet de loi et propose de réintroduire le permis de conduire professionnel. Dans cet ordre d'idées, la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics est d'avis qu'une telle réintroduction permettrait également de sanctionner d'autres manquements comme par exemple le non-respect des dispositions en matière de temps de conduite et de repos.

Enfin, en ce qui concerne la mise en œuvre pratique du permis à points, la chambre professionnelle désire rappeler „que toute extension des missions de l'Etat implique nécessairement un gonflement de ses effectifs. La fonction publique en tant que telle n'ayant pas été demandeur en l'occurrence, elle refuse en conséquence d'endosser la responsabilité des frais supplémentaires de personnel en découlant“.

6.2. L'avis de la Chambre de Travail

La Chambre de Travail a adopté son avis en date du 15 décembre 2000. Elle se montre plus que réticente à l'égard de l'introduction du permis à points et s'exprime contre le projet de loi. Elle affiche cette opposition contre le permis à points en considérant qu'il n'est ni indiqué ni nécessaire d'introduire au Grand-Duché de Luxembourg un tel instrument de sécurité routière.

De prime abord, la Chambre de Travail note, avec des chiffres à l'appui, qu'en termes relatifs, le nombre d'accidents ne cesse de diminuer par rapport à l'augmentation du parc automobile, en raison des dispositifs intégrés de sécurité de plus en plus performants dans les automobiles. Dans cette logique, la chambre professionnelle fait un appel aux gouvernements des Etats membres de l'UE de donner des injonctions à l'industrie automobile de construire des voitures moins rapides, en soulignant qu'une vitesse exagérée est à l'origine de bon nombre d'accidents.

Etant donné que le Gouvernement s'est inspiré du modèle français de permis à points, la Chambre de Travail souligne qu'en France, le permis à points n'aurait pas contribué à une diminution du nombre d'accidents et regrette qu'aucune étude d'impact n'ait été faite par les pouvoirs publics français sur les conséquences du permis à points par rapport à la sécurité routière.

Elle conclut que „compte tenu de l'absence de lien de cause à effet entre le permis à points et la sécurité routière, le projet (de loi) est sans objet“.

Afin d'augmenter la sécurité routière, elle préférerait que le Gouvernement entreprenne des efforts afin d'améliorer le réseau routier. Dans ce contexte, elle regrette que le Gouvernement ait négligé d'entretenir bon nombre de routes en dehors des centres d'agglomérations qui seraient, à son avis souvent à l'origine de nombreux accidents.

Au lieu d'investir dans l'amélioration du réseau routier, le Gouvernement préférerait s'en prendre au comportement des automobilistes afin qu'ils changent leur comportement. Or, selon l'avis de la

chambre, le permis à points n'atteindrait pas l'objectif visé et serait „*dépourvu de tout aspect préventif, éducatif et pédagogique. Il ne sert qu'à ajouter de la répression à la répression*“.

En raison de l'unicité du permis de conduire, la Chambre de Travail rend attentif à une précarisation accrue des conditions de travail des chauffeurs professionnels. Dans la mesure où le permis de conduire constitue l'instrument de travail indispensable des chauffeurs concernés, elle souligne que les chauffeurs professionnels, dont le capital initial a été réduit, risquent de se voir licenciés par leur employeur à défaut de permis de conduire, en observant que „*le marché de travail de ce secteur risquera de se libéraliser davantage et de niveler encore vers le bas les conditions de travail des chauffeurs professionnels*“.

En ce qui concerne la nature juridique du permis à points, la Chambre de Travail qualifie le retrait de points de „peine“ et non de „mesure administrative“ et observe qu'une telle qualification „*arbitraire*“ priverait „*le contrevenant de la garantie du juge judiciaire*“. Elle se permet par ailleurs de soulever un certain nombre de violations de principes fondamentaux tant de droit public (aucune peine ne peut être appliquée si la juridiction ne l'a pas expressément prononcée; violation de la séparation des pouvoirs entre l'exécutif et le judiciaire; violation de la Convention Européenne des Droits de l'Homme; violation du principe de la proportionnalité entre la sanction et la faute; violation du principe „non bis in idem“).

Après avoir analysé les articles du projet de loi, la Chambre de Travail conclut que le „*permis à points est une mesure qui est non seulement dépourvue d'objet, mais également dépourvue de base légale*“ et s'exprime contre le projet de loi et ses règlements d'exécution.

6.3. L'avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 17 janvier 2001, la Chambre de Commerce approuve le choix d'un modèle qui se rapproche de celui appliqué en France. A cet effet, la chambre professionnelle considère qu'une amélioration de la sécurité sur les routes est un impératif majeur pour la collectivité en notant que „*face à la réalité d'une dégradation continue du civisme automobile, l'introduction du permis à points semble une mesure adéquate dans la lutte pour une sécurité routière accrue et la responsabilisation des usagers de la route. En effet le permis à points, tel que conçu par les auteurs du présent projet de loi, a l'avantage de concilier sanction et éducation*“.

La Chambre de Commerce souligne que „*l'effet dissuasif doit dominer, avant même que la sanction n'entre en jeu. L'introduction du permis à points ne peut que renforcer cet effet de responsabilisation et de dissuasion*“. Afin d'augmenter l'effet dissuasif, elle réclame des contrôles plus fréquents de la part des forces de l'ordre. En outre, elle se montre très favorable aux mesures qui permettent de reconstituer des points par la participation à des cours de réhabilitation ou de recyclage.

La chambre professionnelle demande à ce que chaque titulaire d'un permis de conduire devrait pouvoir à tout moment consulter son dossier informatique dans le fichier central afin de se renseigner sur son capital de points. En soulignant qu'à chaque perte de points, le chauffeur en est informé par voie de courrier, il semble utile à la chambre professionnelle de lui faire parvenir à la même occasion un message de sensibilisation et d'information spécifique en rapport avec son infraction (p. ex. brochure d'information sur les conséquences du non-port de la ceinture de sécurité, de l'alcool au volant ou des excès de vitesse).

En ce qui concerne le délit de grande vitesse, la Chambre de Commerce se prononce „*sans restriction*“ en faveur de son introduction. Toutefois, elle estime que l'introduction du délit de grande vitesse devrait aller de pair avec un audit de la signalisation routière en général.

Dans son commentaire des articles, elle s'arrête sur l'effet discriminatoire du permis à points luxembourgeois à l'égard des résidents en donnant à considérer qu'il semble impossible à ses yeux que les autorités administratives luxembourgeoises puissent remettre en cause ou limiter l'utilisation du permis de conduire d'un non-résident sachant que ce permis relève et est soumis à la souveraineté d'un autre Etat.

Finalement, la Chambre de Commerce marque son accord au projet de loi tout en avançant quelques observations ponctuelles sur des dispositions diverses qui, au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur le projet de loi, ont subi des modifications (e. a. incidences sur le permis de conduire d'une infraction commise par une tierce personne).

6.4. L'avis de la Chambre des Employés Privés

La Chambre des Employés Privés a émis son avis en date du 13 février 2001. Elle considère que l'introduction du permis à points présente un certain nombre de problèmes et inconvénients. Ainsi, le permis à points ne réduirait pas la vitesse et n'atteindrait pas les catégories d'âge à risque (tranche d'âge de 15 à 45 ans).

La Chambre des Employés Privés déplore que „*d'une manière générale, le système de permis à points proposé implique un traitement différent des résidents et des non-résidents*“. A cet effet, elle préconise une solution au niveau européen sur base de „*l'Acte du Conseil du 17 juin 1998 établissant la convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire*“, émarginé ci-dessus.

Afin de renforcer le volet éducatif du système de permis à points, la Chambre des Employés Privés estime nécessaire que les droits d'inscription des cours de recyclage devraient être réduits sinon co-financés par le Ministère des Transports.

En ce qui concerne l'application du permis à points et plus particulièrement la suspension du droit de conduire lorsque le capital de points a été épuisé, elle appelle à une différenciation entre les conducteurs privés et les chauffeurs professionnels en avançant que „*pour un chauffeur professionnel, le retrait du permis de conduire ne représente pas seulement une sanction dont il souffre dans sa vie privée, mais il équivaut aussi au retrait de l'instrument fondamental pour l'exercice de sa profession*“. A cet effet, elle plaide pour l'introduction, à côté du permis privé, d'un permis professionnel assorti d'une formation professionnelle spécifique.

Se montrant réticent à l'égard de l'introduction du permis à points, la Chambre des Employés Privés avance encore quelques propositions afin de compléter l'arsenal des initiatives pour une meilleure sécurité routière: favoriser la sécurité passive des conducteurs; combattre les excès de vitesse tout en veillant à garantir une certaine cohérence dans les panneaux de la signalisation routière; mettre l'accent sur la prévention (campagnes publicitaires, élaboration d'un code de déontologie pour les instructeurs); généraliser les audits de sécurité routière dans le processus de planification, de conception et de reconstruction des routes.

6.5. L'avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 16 février 2001, la Chambre des Métiers approuve le modèle du permis à points tel que proposé, en formulant cependant quelques observations. En ce qui concerne le délit de grande vitesse, tout en donnant son soutien à l'approche gouvernementale, jugée „*sévère mais juste*“, elle demande toutefois à ce qu'il soit procédé à un audit des limitations de vitesse existantes.

En ce qui concerne un traitement non discriminatoire dans l'application du système du permis à points, la Chambre des Métiers „*note avec satisfaction que la loi s'applique à tous les usagers de la route, c'est-à-dire non seulement aux résidents, qu'ils conduisent à titre privé ou professionnel, mais également aux non-résidents et à ceux qui s'établissent au Luxembourg et qui n'ont pas encore transcrit leur permis étranger*“.

Toutefois, elle observe que „*tout comme l'interdiction judiciaire de conduire, le permis à points est cependant confronté à l'absence d'un système de reconnaissance au niveau communautaire dans ce domaine*“. A cet effet, elle appelle à ce que les Etats membres de l'Union Européenne prennent enfin les dispositions nécessaires pour garantir qu'une interdiction judiciaire de conduire ou une suspension du permis ne soit pas seulement d'application sur le territoire national où elle est prononcée, mais applicable sur le territoire de tous les pays de l'Union Européenne.

En ce qui concerne le catalogue des infractions prises en compte pour l'application du permis à points, la Chambre des Métiers souligne que l'approche retenue aurait le mérite de la simplicité et de la clarté de sorte à garantir une bonne compréhension par les automobilistes.

En revanche, la Chambre des Métiers se montre critique à l'égard des dispositions qui retiennent que le propriétaire-employeur est également sanctionné pour les infractions liées au comportement du conducteur salarié.

Finalement, elle propose que chaque titulaire d'un permis à points devrait se voir donner la possibilité de consulter à tout moment son dossier dans le fichier central pour connaître son capital de points et estime qu'après l'adoption du projet de loi un comité de suivi devrait être mis en place pour suivre l'effet du permis à points en terme de renforcement de la sécurité routière et pour dégager, le cas échéant, les rectifications ou adaptations qui s'avèreraient nécessaires.

7. LES AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET LES AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI

Suite au premier avis du Conseil d'Etat du 15 mai 2001, le Gouvernement a élaboré un texte modifié tenant compte des oppositions formelles de la Haute Corporation. Dans sa réunion du 10 décembre 2001, la Commission parlementaire a adopté une série d'amendements qui ont été soumis pour avis au Conseil d'Etat. Ce dernier a émis son avis complémentaire en date du 29 janvier 2002.

Dans la suite du rapport, la Commission se propose d'examiner brièvement dans un même chapitre les deux avis du Conseil d'Etat en n'indiquant que les commentaires qui n'ont pas été retenus ni par le Gouvernement et ni par la Commission. Elle se penchera plus en détail sur les amendements susmentionnés qui reprennent dans une large mesure les propositions de modification avancées par la Haute Corporation.

7.1. Premier avis du Conseil d'Etat

De prime abord, le Conseil d'Etat se demande s'il n'aurait pas été opportun de limiter dans un premier temps le nombre d'infractions à prendre en considération, en se limitant à celles qui peuvent être considérées comme étant à l'origine de la très grande majorité des accidents corporels (vitesse et alcool/drogues).

En ce qui concerne la nature juridique du retrait de points et de la suspension du droit de conduire, le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à l'approche retenue par le Gouvernement (ancrer le permis à points dans le droit administratif) tout en attirant l'attention sur le fait que la Cour Européenne des Droits de l'Homme ne se serait pas prononcée sur le système français du permis à points en tant que tel, mais qu'elle aurait recherché si le droit du titulaire de permis d'avoir accès à un tribunal, au sens de l'article 6 §1 de la Convention, a été respecté.

En revenant sur le caractère d'automaticité du permis à points luxembourgeois, le Conseil d'Etat se pose la question de savoir si l'automaticité ne serait pas trop absolue. La Haute Corporation conclut que „*ce ne sera que la menace de l'annulation automatique du permis de conduire qui sera perçue comme le point fort de la réforme*“. L'effet dissuasif prendrait ainsi le pas sur l'aspect pédagogique du nouveau dispositif.

Dans ce contexte, afin de faire ressortir plus clairement cet aspect pédagogique, le Conseil d'Etat propose de relever le capital points (augmentation à 15 points) et de prévoir une étape intermédiaire avant la suspension du droit de conduire (par le biais de cours de recyclages théoriques ou pratiques auxquels le titulaire d'un permis, qui a entamé son capital points, devrait se soumettre afin de le ramener à 8 points).

Au sujet du délit de grande vitesse, le Conseil d'Etat admet qu'une vitesse excessive ou inadaptée reste le premier facteur d'accidents graves. Il ne s'oppose dès lors pas à voir compléter l'arsenal législatif et réglementaire à l'effet de lutter plus efficacement contre la vitesse excessive. Toutefois, le Conseil d'Etat demande „*de faire abstraction du délit de grande vitesse*“ tel qu'il a été proposé dans le texte initial du projet de loi.

S'agissant du champ d'application *ratione personae* du nouveau dispositif, le Conseil d'Etat se rallie en principe à l'approche des auteurs du projet de loi de soumettre à la nouvelle réglementation tous les titulaires d'un permis de conduire circulant sur les voies publiques nationales, sans égard à leur nationalité et à leur lieu de résidence normale.

Le Conseil d'Etat s'interroge cependant sur la mise en oeuvre pratique du nouveau dispositif, s'agissant notamment de la notification aux intéressés des retraits de points. Dans le même contexte, un retrait du permis de points systématique s'avérerait dans bien des cas impossible. Ainsi, seuls les résidents pourraient se voir retirer matériellement le permis, tandis que pour tous les titulaires de permis non résidents, les autorités luxembourgeoises peuvent décréter la suspension du droit de conduire sur le territoire luxembourgeois, alors que cette suspension ne serait pas matérialisée par le retrait du permis.

7.2. Avis complémentaire du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat constate dans l'introduction de son avis complémentaire qu'il a émis le 29 janvier 2002, que les auteurs des amendements maintiennent pour l'essentiel les grandes lignes tracées par le projet de loi originaire. Le Conseil d'Etat regrette en particulier que le tableau des infractions donnant lieu à réduction de points soit maintenu inchangé, tout en modifiant la présentation afin d'assurer une meilleure lisibilité, d'une part, et afin de mieux cerner les responsabilités pénales, d'autre part.

Au sujet des amendements prévoyant une révision à la baisse du taux maximum de la peine d'emprisonnement encourue en raison d'un délit de fuite, d'une infraction aux dispositions de l'article 8bis („détecteurs de radars“), d'un dépassement de la masse maximale en charge autorisée, de la conduite d'un véhicule sans être en possession, de manière générale ou de manière spécifique, des qualités requises pour ce faire, de la conduite sans permis de conduire valable ou d'un dépassement caractérisé des limitations réglementaires de la vitesse, le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une réduction du maximum de la peine d'emprisonnement encourue.

Le Conseil d'Etat s'interroge toutefois sur les éventuels parallèles que les auteurs des amendements ont entendu tirer. La Haute Corporation estime qu'il ne faudrait toutefois pas que l'abaissement du maximum de la peine d'emprisonnement encourue traduise la volonté des auteurs de faire des délits routiers des délits „contraventionnels“, oblitérant l'exigence de l'élément moral.

D'autre part, le Conseil d'Etat signale qu'en abaissant le maximum de la peine d'emprisonnement encourue au-dessous de deux ans, un délinquant (résident) ne pourra plus faire l'objet d'un mandat de dépôt qui, aux termes de l'article 94 alinéa 1er du Code d'instruction criminelle, ne peut être décerné que si le fait emporte une peine criminelle ou une peine correctionnelle dont le maximum est égal ou supérieur à deux ans d'emprisonnement. En soulignant que le projet de loi est destiné à réagir contre le nombre de personnes tuées sur les routes et, d'une manière plus générale, contre l'augmentation du nombre des accidents, il ne se recommande pas, selon l'avis du Conseil d'Etat, d'exclure *a priori* (et hormis l'hypothèse d'un homicide involontaire) la possibilité de voir décerner un mandat de dépôt à l'encontre de chauffards, surtout s'il s'agit de personnes avec des antécédents judiciaires en matière d'infractions routières.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat se prononce dès lors pour une peine d'emprisonnement d'un maximum égal à deux ans d'emprisonnement s'agissant des différents délits routiers visés aux articles VI, VII, IX et X du projet de loi.

Quant aux interrogations du Conseil d'Etat sur les peines de référence du Code pénal auxquelles il est fait allusion pour réduire le maximum de la peine d'emprisonnement de 3 à 1 an, la Commission parlementaire fait siennes les explications du Ministre des Transports, qu'elle a entendues à l'occasion de sa réunion du 10 avril 2002.

Ainsi, l'article 419 du Code pénal prévoit que l'homicide involontaire est puni par une peine d'emprisonnement allant de 3 mois à 2 ans. D'après les articles 420 et 421 du Code pénal, l'infraction des coups et blessures involontaires est punie d'une peine d'emprisonnement allant respectivement de 8 jours à deux mois ou de 8 jours à un an selon que les coups et blessures involontaires n'ont pas ou ont entraîné la mort ou altéré gravement la santé de la victime.

Par ailleurs, dans le domaine ferroviaire pouvant être considéré comme connexe à celui de la circulation routière, l'homicide involontaire et les coups et blessures involontaires (suite à l'accident d'un convoi de chemin de fer) sont punis aux termes de l'article 422 du code pénal, a. par une peine d'emprisonnement allant respectivement de 6 mois à 5 ans et de 1 mois à 3 ans.

7.3. Commentaires des amendements apportés au projet initial

Dans ce chapitre, la Commission ne relève que les seuls articles qui ont donné lieu à des amendements, par ailleurs avisés par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire.

1. *Modification de l'article 1er – modification du 2e alinéa du paragraphe 4 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955*

Les montants minimal et maximal de l'amende prévue, seront exprimés en euros. Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat observe que, d'une manière générale, il n'y a pas d'observations à formuler en ce qui concerne le libellé en euros des amendes.

2. *Modification de l'article II – modification du relevé des infractions retenues pour donner lieu à un retrait de points prévu au paragraphe 2 du nouvel article 2bis*

En tenant compte des propositions afférentes du Conseil d'Etat, les amendements au projet de loi initial sont les suivants:

- Le libellé des infractions figurant sur le relevé est rédigé selon le souhait du Conseil d'Etat en ajoutant l'article correspondant.
- Le souci de limiter la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur d'un véhicule à l'hypothèse où il a activement incité le conducteur à commettre l'infraction ou fait preuve de négligence en ne l'en empêchant pas, conduit à l'introduction d'un nouveau libellé permettant d'appliquer cette responsabilité du propriétaire/détenteur aux cas où celui-ci a toléré l'infraction. En vue de transposer ce principe il y a lieu d'adapter en conséquence le relevé des infractions retenues pour le permis à points (cf. rubriques 3), 4), 6), 8), 9), 11) et 16) du relevé) ainsi que l'ensemble des dispositions afférentes dans les autres articles concernés de la loi du 14 février 1955.
- Plutôt que d'énumérer l'ensemble des situations légales où la validité d'un permis de conduire n'est plus donnée – énumération qui d'après le Conseil d'Etat prête à confusion –, le texte amendé de la rubrique 3) se limite à énoncer le fait de conduire ou de tolérer (comme propriétaire/détenteur) la conduite d'un véhicule sans permis valable (sachant que cette formule englobe toutes les hypothèses où la conduite a lieu en dehors des limites du droit de conduire documenté par le permis).
- Consciente des difficultés de cerner dans le relevé sous examen l'ensemble des infractions – délits et contraventions graves – inventoriées à l'article 12 et notant qu'en tout état de cause la constatation de l'une quelconque de ces infractions donnera lieu à un procès pénal (l'avertissement taxé étant a priori exclu), les rubriques 8, 9 et 10 sont remplacées par deux nouvelles rubriques 8 et 9 comportant un simple renvoi, la première pour les délits et la seconde pour les contraventions graves, à l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 ayant trait à la participation de la circulation routière sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de médicaments.
- Comme à la rubrique 13 (rubrique 12 selon la nouvelle numérotation) l'expression „signal lumineux rouge ou assimilé“ a donné lieu à critique de la part du Conseil d'Etat, le nouveau libellé retenu énumérera les 3 hypothèses prévues à cet effet par le Code de la Route: le feu rouge communément en place aux intersections et aux passages pour piétons, le feu rouge clignotant aux passages à niveau et la barre horizontale de couleur blanche ou jaune pour signifier l'arrêt aux véhicules empruntant les couloirs d'autobus.
- Aux rubriques 19 et 20 (rubriques 18 et 19 selon la nouvelle numérotation) le texte amendé parle de „mineurs“ et non de „mineurs de moins de 12 ans“ pour éviter de créer un vide juridique pour des mineurs âgés de 12 ans ou plus.

En ce qui concerne l'amendement portant sur la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur d'un véhicule qui a toléré une infraction commise par une tierce personne, le Conseil d'Etat se rallie à l'approche des auteurs, qui peuvent par ailleurs se prévaloir d'ores et déjà d'un précédent en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs.

Dans sa réunion du 10 avril 2002, la Commission parlementaire a tenu compte des observations du Conseil d'Etat quant au libellé du relevé des infractions donnant lieu à une réduction de points (rubriques 3), 11), 14), et 16)).

Par contre, la Commission a écarté la proposition du Conseil d'Etat de supprimer les termes „... ou d'un animal ...“ aux rubriques 8) et 9) du relevé des infractions pour des raisons de cohérence des textes légaux et réglementaires régissant la circulation routière. Elle a de même écarté la proposition de faire abstraction aux rubriques 9) et 10) du relevé des infractions pour ce qui est du qualificatif „grave“ pour les infractions considérées comme contraventions graves en vertu des articles 7 et 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

3. *Modification de l'article II – ajout au paragraphe 2 du nouvel article 2bis d'une disposition arrêtant le principe de l'information préalable du contrevenant sur le nombre de points retirés dans le cas d'un avertissement taxé*

Conformément à la recommandation du Conseil d'Etat le principe de cette information préalable est ajouté au 5e alinéa dudit paragraphe 2. La Commission note que par ailleurs le Gouvernement a prévu de régler les modalités d'application dans le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertisse-

ments taxés qui prévoira dans sa version amendée notamment une déclaration écrite du contrevenant moyennant laquelle il atteste sous sa signature avoir été informé du nombre de points retirés.

4. *Modification de l'article II – adaptation des dispositions du paragraphe 3 du nouvel article 2bis relatives à la suspension du droit de conduire et à la restitution du permis à la fin de la période de suspension*

Les modifications apportées par voie d'amendement au texte initial du projet de loi peuvent être résumées comme suit:

- Il est précisé à l'alinéa 1er qu'en aucun cas le retrait de points ne pourra aboutir à un capital négatif.
- Au regard de l'opposition formelle du Conseil d'Etat quant à l'idée d'assortir la restitution du permis à la fin de la suspension de conditions supplémentaires, les alinéas 3 et 4 du paragraphe 2 ont été revus.

La condition de la réussite d'un examen de contrôle à la fin d'une 2e suspension intervenant endéans un délai de 3 ans est abandonnée. Par ailleurs, le nouveau texte se limitera à énoncer l'obligation pour l'intéressé de participer à un cours de formation complémentaire au cours de la période de suspension. En effet cet élément a fait ses preuves tant en Allemagne qu'en France et est essentiel pour assurer la dimension pédagogique du permis à points. Par ailleurs, la Commission a fait sienne la proposition du Conseil d'Etat d'appliquer parallèlement à la suspension automatique du permis de conduire, suite à la perte intégrale des points, la faculté du Ministre des Transports de retirer ou de restreindre le permis de conduire par la voie administrative.

- Pour éviter des non-conformités avec les articles de la loi du 14 février 1955 réglant le retrait administratif du permis de conduire ou l'interdiction de conduire, il est retenu que pendant la suspension du droit de conduire le retrait administratif du permis et l'interdiction de conduire judiciaire resteront sans effet (voir aussi le point 12 ci-après).

5. *Modification de l'article II – adaptation rédactionnelle du paragraphe 4 du nouvel article 2bis*

Le Conseil d'Etat a été suivi dans ses suggestions rédactionnelles concernant le 1er alinéa ainsi que dans sa proposition de porter de 12 à 24 mois le délai de carence après une suspension du droit de conduire, délai pendant lequel la participation à un cours de formation prévu pour récupérer 3 points restera interdite.

6. *Modification de l'article III – amendement du 13e alinéa de l'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955*

Il était prévu par voie d'amendement de confier à un règlement grand-ducal le soin de déterminer les informations „relatives au permis de conduire et au casier judiciaire“ que le Ministre des Transports peut communiquer aux personnes agréées pour dispenser cette formation.

Or, le Conseil d'Etat a estimé dans son avis complémentaire que le projet de loi sur l'introduction du permis à points ne saurait servir de base légale à une modification du mode et de la forme de la tenue du casier judiciaire ainsi que des conditions de délivrance des extraits du casier judiciaire. Il suffira de prévoir dans le texte légal la possibilité pour le Ministre des Transports de communiquer aux chargés de cours les informations utiles pour l'adaptation individuelle de la formation complémentaire. Cette communication devra se faire dans le respect des dispositions légales qui auront par ailleurs vocation à s'appliquer à cette communication, dont le cas échéant les dispositions de la future loi relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Dans sa réunion du 10 avril 2002, la Commission a dès lors fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat et propose de libeller comme suit la disposition concernée:

„ ... Les personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire sont tenues au secret professionnel s'agissant des informations qui peuvent leur être communiquées par le ministre des Transports dans l'intérêt d'une adaptation individuelle de la formation.“

7. *Modification de l'article V – amendements à apporter à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 relatif aux contraventions graves*

Le montant des amendes est exprimé en euros, soit un montant de 25 à 250 euros pour les contraventions simples et un montant de 25 à 500 euros pour les contraventions graves.

Se ralliant à une observation du Conseil d'Etat relative à la rubrique 13 (rubrique 12 selon la nouvelle énumération) du relevé des infractions donnant lieu à un retrait de points il y a lieu de parler au 4e tiret du 2e alinéa de l'article 7 de l'

- *inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;*

Aux 8e et 9e tirets il a été précisé, conformément aux observations ci-avant, que la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur d'un véhicule est engagée si celui-ci tolère la mise en circulation d'un véhicule qui est équipé de pneus non réglementaires ou qui n'est pas couvert par une carte d'immatriculation ou par un certificat de contrôle technique valable.

8. *Modification de l'article VI – expression en euros des amendes prévues par les articles 8bis et 9 de la loi du 14 février 1955 et réduction du maximum de la peine d'emprisonnement de 3 ans à 1 an*

Par analogie aux modifications afférentes apportées à d'autres articles de la loi du 14 février 1955 prévoyant des amendes, les amendes prévues aux articles 8bis et 9 seront exprimées en euros. Par souci d'aligner le maximum des peines d'emprisonnement retenues pour les délits routiers à l'ordre de grandeur d'autres peines d'emprisonnement prévues dans le Code pénal, ce maximum sera ramené de 3 à 1 an auxdits articles 8bis et 9 (cf. ci-avant point 7.2 in fine).

9. *Modification de l'article VII – modification du paragraphe 1 de l'article 11 de la loi du 14 février 1955*

Eu égard aux remarques précédentes relatives à l'euro comme monnaie d'expression des amendes, à l'intérêt de réduire le maximum des peines d'emprisonnement et au souci de préciser la portée de la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur, l'article VII a été modifié en conséquent.

10. *Modifications de l'article VIII – introduction d'une nouvelle définition du délit de grande vitesse au nouvel article 11bis de la loi du 14 février 1955*

La modification principale intervenue au niveau de cet article concerne le **délit de grande vitesse** qui ne sera plus conçu sur base de la formule du „20 km/h + 20%“, mais sur base d'une nouvelle formule considérant comme délit les excès de vitesse

- supérieurs de 50% par rapport au plafond réglementaire (la différence étant d'au moins 20 km/h), et
- qui interviennent endéans 1 an après une 1ère condamnation ou un 1er avertissement taxé pour un excès de vitesse considéré comme contravention grave.

Cette solution s'inspire de la législation française qui elle aussi ne retient le délit qu'en cas de récidive. La récidive sera définie comme en matière d'alcoolémie prohibée au volant où une première influence d'alcool (alcoolémie entre 0,8‰ et 1,2‰) est considérée comme contravention grave et où il y a récidive sanctionnée comme délit, lorsqu'une même personne commet encore une fois la même infraction au cours de l'année qui suit une première condamnation.

Cette solution introduit une progressivité plus prononcée dans l'application des sanctions graves, car la formule „+50%“ présente – au-delà de sa meilleure compréhensibilité – l'avantage d'être plus sévère en agglomération et en rase campagne et plus bénigne sur autoroute (jugée 4x plus sûre qu'une route ordinaire à 2 voies), sans préjudice du fait que le délit ne sera donné qu'en cas de récidive.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat a formulé des réserves quant au principe et quant à l'applicabilité du délit de grande vitesse. Toutefois, la Commission partage le point de vue du Gouvernement et propose de maintenir le nouvel article 11bis à insérer dans la loi modifiée du 14 février 1955. Il incombera au Gouvernement de mettre en place, lors de la mise en œuvre de cette disposition, des solutions appropriées sur le plan de la gestion informatique du système „permis à points“ en vue d'aboutir dans la pratique à une application efficace de cette nouvelle disposition légale, dont le bien-fondé ne fait pas de doutes aux yeux de la Commission.

Dans ce contexte, la Commission soutient le Gouvernement dans son approche de se rallier aux conclusions que la Commission de circulation de l'Etat a émises dans un récent avis qui propose un faisceau de mesures destinées à mieux harmoniser les limitations particulières de la vitesse, trop souvent appliquées au seul gré des autorités locales et des services régionaux de gestion de la voirie. La Commission de circulation de l'Etat recommande une harmonisation poussée des limitations spécifiques qui s'appliquent autour des chantiers, sur les tronçons insinueux, ... tout en insistant sur la fixa-

tion d'un niveau accepté et suivi par la grande majorité des automobilistes, pour éviter des situations considérées comme „pièges radar“.

Enfin elle note que le Gouvernement a retenu que, sur proposition de la Commission de circulation de l'Etat, la vitesse admise sur autoroute sera portée de 120 km/h à 130 km/h par temps sec, tout en abaissant le plafond autorisé à 110 km/h par temps de pluie ou en cas d'autres précipitations. Pour les véhicules lourds et les ensembles de véhicules, le plafond réglementaire sera maintenu à 90 km/h en conditions normales et abaissé à 75 km/h en cas d'intempéries.

11. *Modification de l'article IX – modifications à apporter aux paragraphes 1er, 2 et 5 de l'article 12 de la loi du 14 février 1955*

Eu égard aux remarques qui précèdent au sujet de l'euro comme monnaie d'expression des amendes et de l'intérêt de réduire le maximum des peines d'emprisonnement pour les délits routiers, d'une part, et tenant compte des observations rédactionnelles du Conseil d'Etat, le libellé de l'article IX a été adapté en conséquence.

12. *Modification de l'article X – modification à apporter aux chiffres 2, 10, 11, 12, 13 et 14 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955*

Les modifications apportées à cet article sont les suivantes:

- Les remarques relatives à l'euro comme monnaie d'expression des amendes et la réduction du maximum des peines d'emprisonnement pour les délits routiers valent également dans le contexte sous examen.
- Il en est de même du souci de limiter la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur à la situation où il a toléré que son véhicule soit conduit par une personne non titulaire d'un permis valable.
- Conformément à la proposition d'amendement sous 4. ci-avant prévoyant de reporter les effets d'une interdiction de conduire judiciaire – qu'elle soit ferme ou provisoire – ou d'un retrait administratif du permis de conduire au-delà du terme d'une suspension du droit de conduire, il y a lieu de modifier le 2e alinéa du chiffre 2 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 pour assurer la concordance avec le nouvel article 2bis.
- Finalement la Commission propose de suivre la proposition du Conseil d'Etat exprimée dans son premier avis qui consiste à abandonner l'obligation pour le Ministre des Transports de passer par l'intermédiaire du Procureur Général d'Etat en vue de faire exécuter par la police les mesures administratives en matière de permis de conduire.

13. *Modification de l'article XI – amendements rédactionnels concernant l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955*

Sur proposition du Conseil d'Etat la Commission propose de donner au paragraphe 2 de l'article XI prend le libellé suivant:

2. Le septième alinéa dudit article 15 est remplacé par le texte suivant:

Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l'article 17, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

3. *L'alinéa final actuel de l'article 15 est supprimé.*

*

8. CONCLUSION

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports propose à la Chambre des Députés d'approuver le projet de loi sous examen dans la version ci-après:

*

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

Art. I.– Le deuxième alinéa du paragraphe 4 de l’article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

„Le refus de remettre les documents aux agents chargés de l’exécution du retrait sera puni d’une amende de 251 à 5.000 euros.“

Art. II.– La loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complétée par un nouvel article 2bis, libellé comme suit:

„**Art. 2bis.**– *Paragraphe 1.* – Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points.

L’affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d’un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l’établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n’ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou qui, arrivant d’un pays tiers à l’Espace Economique Européen, n’ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l’établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l’objet d’une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l’entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d’effets de ces dispositions.

Paragraphe 2.– Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

- | | |
|---|----------|
| 1) l’homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution | 6 points |
| 2) les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution..... | 4 points |
| 3) la conduite d’un véhicule | |
| – dans l’une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l’article 13, | |
| – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d’un véhicule par une personne non titulaire d’un permis de conduire valable..... | 4 points |
| 4) la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d’un véhicule automoteur ou d’une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte..... | 4 points |
| 5) le délit de fuite | 4 points |
| 6) la conduite d’un véhicule ou d’un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d’un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers..... | 4 points |
| 7) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l’article 11bis | 4 points |
| 8) le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d’un véhicule ou d’un animal un des délits prévus à l’article 12..... | 4 points |
| 9) le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d’un véhicule ou d’un animal une des contraventions graves prévues à l’article 12..... | 2 points |
| 10) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l’article 7..... | 2 points |
| 11) la conduite d’un véhicule ou d’un ensemble de véhicules couplés muni d’un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d’un tel véhicule ou d’un ensemble de véhicules couplés | 2 points |

- | | |
|--|----------|
| 12) l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale..... | 2 points |
| 13) l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité | 2 points |
| 14) l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit | 2 points |
| 15) l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs..... | 2 points |
| 16) la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable | 2 points |
| 17) le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation..... | 2 points |
| 18) le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué..... | 1 point |
| 19) le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué..... | 1 point |

Pour autant qu'une des infractions mentionnées ci-avant ait été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté dans les 45 jours suivant la constatation de l'infraction, entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire. Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée. En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le ministre des Transports fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Paragraphe 3. – La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. Des points négatifs ne sont pas mis en compte.

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le ministre des Transports; les modalités en sont déterminées par règlement grand-ducal.

La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai de 3 ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre à la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4.

La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues à l'alinéa qui précède s'effectue sans préjudice du droit du ministre des Transports de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2.

Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points.

Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 restent sans effet.

La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au treizième alinéa de l'article 4, d'y participer et de rentrer.

Paragraphe 4.— Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au treizième alinéa de l'article 4, a droit à la reconstitution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. Le temps d'une interdiction de conduire judiciaire, non assortie du sursis, d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne compte pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points.

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

Paragraphe 5.— Si pendant un délai de trois ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.

La durée d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'une interdiction de conduire judiciaire non assortie du sursis et la durée d'une des mesures du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.

Paragraphe 6.— Les dispositions du présent article 2bis entrent en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit leur publication au Mémorial. Elles n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés dressés pour des faits commis à partir de la date de leur entrée en vigueur.“

Art. III.— Le treizième alinéa de l'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

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

Art. IV.— Aux articles 5, 10, 12, 16 et 17 modifiés de la loi du 14 février 1955 précitée les termes „véhicules de la gendarmerie et de la police“ et „membre(s) de la gendarmerie et de la police“ et „bureau de gendarmerie ou de police“ sont remplacés par respectivement „véhicules de la police grand-ducale“, „membre(s) de la police grand-ducale“ et „bureau de la police grand-ducale“.

Art. V.– L'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.**– Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- vitesse dangereuse selon les circonstances et inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11bis;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
- inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
- omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
- inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
- infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
- défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des agents de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.“

Art. VI.– Au premier alinéa de l'article 8bis et à l'article 9 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum des amendes sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

Art. VII.– L'article 11 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 11.**– 1. Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

2. S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés à l'alinéa premier, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

3. Si une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée est constatée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont en droit d'interdire la circulation du véhicule.“

Art. VIII.– La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un nouvel article 11bis, libellé comme suit:

„**Art. 11bis.**– 1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou de dépasser les limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1er, 3 et 5 de la présente loi.

2. Le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.

3. Les infractions au chiffre 1. sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la présente loi.

Sera toutefois punie d'une amende de 251 à 5.000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura commis de nouveau un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave.“

Art. IX.– 1. Au paragraphe 1er de l'article 12 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le minimum et le maximum de l'amende sont remplacés par respectivement 251 et 5.000 euros et le maximum de la peine d'emprisonnement est ramené de 3 ans à 1 an.

2. Le chiffre 4. du paragraphe 2 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

„Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros ayant le caractère d'une peine de police, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg par litre d'air expiré. L'infraction en question est considérée comme contravention grave.“

3. Le paragraphe 5 dudit article 12 est remplacé par le texte suivant:

„Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui aura toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2 ou 4 ait conduit ce véhicule ou cet animal.“

Art. X.– 1. Le deuxième alinéa du chiffre 2. de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par le texte suivant:

„L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis.“

2. Le chiffre 10. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„10. L'interdiction de conduire judiciaire des véhicules emporte retrait des permis de conduire nationaux, civils et militaires, délivrés par les autorités luxembourgeoises et du permis de conduire international. Les modalités de ce retrait seront déterminées par règlement grand-ducal.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.“

3. Le chiffre 11. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„11. Le permis de conduire délivré à une personne dont le droit de conduire a été retiré, suspendu ou annulé, ou à qui l’obtention, le renouvellement ou la transcription de ce permis a été refusé en application de la loi luxembourgeoise, n’est pas valable au Luxembourg aussi longtemps que la décision de retrait, de suspension, d’annulation ou de refus produit ses effets. Cette décision comporte l’interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur toutes les voies publiques et vaut même à l’égard de titulaires de permis de conduire nationaux étrangers ou de permis de conduire internationaux délivrés à l’étranger.

Lorsque la décision précitée s’applique au titulaire d’un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d’un permis de conduire délivré par un Etat membre de l’Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n’est pas non plus valable à l’étranger.“

4. Le chiffre 12. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„12. En cas d’interdiction de conduire judiciaire le procureur général d’Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l’objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l’interdiction de conduire judiciaire concerne une personne qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.

En cas de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le ministre des Transports fait retirer par les membres de la police grand-ducale le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne concernée par la mesure. Cette personne fait l’objet d’un signalement par les forces de l’ordre. Lorsque la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle fait l’objet d’un signalement par les forces de l’ordre, à la demande du ministre des Transports.

Le refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la police grand-ducale chargés de l’exécution du retrait est puni d’une amende de 251 à 5.000 euros. Sont punis de la même peine ceux qui omettent de faire inscrire sur le permis de conduire, dans le délai imparti respectivement par le procureur général d’Etat ou le ministre des Transports, la mention de la restriction de son droit de conduire prononcée par décision judiciaire ou administrative ou la mention de la prorogation ou du renouvellement de la période de stage.“

5. Le chiffre 13. dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„13. Le permis de conduire d’une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d’une décision judiciaire, d’un retrait ou d’une restriction du permis de conduire par décision administrative et d’une suspension du droit de conduire sur base de l’article 2bis n’est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.

Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d’un permis de conduire valable, est condamnée à une peine d’emprisonnement de huit jours à un an et à une amende de 251 à 5.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur la mise en circulation d’un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d’un permis de conduire valable.

Si toutefois le conducteur du véhicule est en possession d’un permis périmé correspondant au genre de véhicule conduit, une amende de 25 à 250 euros est prononcée.“

6. Le chiffre 14. dudit article 13 est supprimé.

Art. XI.– 1. Le premier alinéa de l’article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 15.**– En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l’article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.“

2. Le septième alinéa dudit article 15 est remplacé par le texte suivant:

„Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l’infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l’article 17, a pour effet d’arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d’acquittement, et elle est imputée sur l’amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d’une action en justice.“

3. L’alinéa final actuel de l’article 15 est supprimé.

Luxembourg, le 11 juin 2002

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER

