

N° 4712⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2001-2002

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

* * *

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT
sur le projet de loi et les projets de règlement grand-ducal afférents**

(29.1.2002)

Par dépêche en date du 14 décembre 2001, le Président de la Chambre des députés, sur base de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat d'amendements au projet de loi sous rubrique.

Par une dépêche en date du 3 janvier 2002, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a informé le Conseil d'Etat de ce qu'il s'agit d'amendements proposés par le Gouvernement qui ont été repris par la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre. Le Premier Ministre, par sa susdite dépêche, a également saisi le Conseil d'Etat d'amendements aux projets de règlement grand-ducal à prendre en exécution de la loi en projet. Le Conseil d'Etat se propose d'examiner dans le cadre du présent avis complémentaire tant les amendements au projet de loi que les amendements aux projets de règlement d'exécution.

Dans le cadre de sa saisine par le Président de la Chambre des députés, le Conseil d'Etat s'est vu communiquer un commentaire des amendements proposés ainsi qu'une nouvelle version coordonnée du projet.

Les amendements aux projets de règlement grand-ducal étaient pareillement accompagnés de brefs commentaires ainsi que de versions amendées desdits projets.

*

I. AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI

Pour émettre le présent avis, le Conseil d'Etat suivra la numérotation retenue dans la lettre de saisine du Président de la Chambre des députés pour présenter les amendements.

**A. – Les amendements au projet de loi originaire concernent,
d'une part, le permis à points**

Tenant compte de ce que le retrait de points a été reconnu par les organes appelés à veiller au respect des dispositions de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales comme constituant une peine, le dispositif à mettre en place est adapté de manière à tenir compte des exigences en découlant:

- une réduction de points ne peut être opérée que si le contrevenant se trouve par ailleurs dans les conditions d'application du dispositif, c'est-à-dire s'il y a eu affectation, sinon préalablement, du moins concomitamment à la réduction de points encourue, du capital points;
- une information du contrevenant sur la perte de points encourue en cas de règlement d'un avertissement taxé doit intervenir préalablement audit règlement;
- la suspension du droit de conduire consécutive à la perte du capital points prend de plein droit fin à l'expiration de la durée légale de ladite suspension, et le capital points est pleinement reconstitué lors de la restitution du droit de conduire.

S'agissant du nouveau dispositif à mettre en place, les auteurs des amendements maintiennent par ailleurs pour l'essentiel les grandes lignes tracées par le projet de loi originaire.

En particulier, le tableau des infractions donnant lieu à réduction de points est maintenu inchangé, quitte à ce que la présentation soit modifiée à l'effet d'assurer une meilleure lisibilité, d'une part, à l'effet de mieux cerner les responsabilités pénales, d'autre part. A cet effet certains textes d'incrimination de la loi modifiée de 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont adaptés.

Les auteurs des amendements proposent, à l'occasion de cette adaptation des textes d'incrimination, de revoir à la baisse le maximum de la peine d'emprisonnement encourue pour les divers délits prévus par la prédite loi de 1955. Dans la mesure où il s'agit là de modifications qui n'ont *a priori* rien à voir avec l'introduction du permis à points, le Conseil d'Etat, plutôt que de se prononcer au cas par cas, entend prendre position globalement quant à ces modifications.

B. – Les auteurs des amendements proposent, d'autre part, de revoir le „délit de grande vitesse“ que le projet de loi originaire se proposait d'introduire

Les nouvelles dispositions qu'il est proposé d'introduire dans la législation de 1955 peuvent être résumées comme suit:

- en principe, et quel que soit l'excès de vitesse constaté, l'infraction constituera une contravention, quitte à ce qu'elle soit passible des peines aggravées de l'article 7 de la loi modifiée de 1955;
- toutefois, en cas de récidive, et à condition que le dépassement de vitesse soit supérieur de 50% au plafond réglementaire (ce pourcentage devant correspondre en outre à au moins 20 km/h), des peines délictuelles sont encourues.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS AU PROJET DE LOI

Le Conseil d'Etat n'a, d'une manière générale, pas d'observations à formuler à l'endroit des amendes libellées dorénavant en euros.

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

Le Conseil d'Etat entend toutefois faire à ce sujet les observations suivantes:

- Les modifications envisagées sont justifiées „par le souci d'aligner le maximum des peines d'emprisonnement retenues pour les délits routiers à l'ordre de grandeur d'autres peines d'emprisonnement prévues dans le Code pénal“ (commentaire à l'endroit de l'amendement No 10). Les auteurs des amendements ne précisent pas quelles autres peines d'emprisonnement prévues dans le Code pénal ils ont plus spécialement en vue. Il n'est dès lors guère possible de se prononcer sur les éventuelles parallèles que les auteurs des amendements ont entendu tirer.
- Dans l'ignorance des intentions réelles des auteurs des amendements, le Conseil d'Etat n'entend pas explorer telle ou telle piste. Il ne faudrait toutefois pas que l'abaissement du maximum de la peine d'emprisonnement encourue traduise la volonté des auteurs de faire des délits routiers des délits „contraventionnels“, oblitérant l'exigence de l'élément moral.
- Le Conseil d'Etat signale finalement qu'en abaissant le maximum de la peine d'emprisonnement encourue au-dessous de deux ans, un délinquant (résident) ne pourra plus faire l'objet d'un mandat de dépôt, lequel, aux termes de l'article 94 alinéa 1er du Code d'instruction criminelle, ne peut être décerné que si le fait emporte une peine criminelle ou une peine correctionnelle dont le maximum est égal ou supérieur à deux ans d'emprisonnement. Comme le projet de loi est destiné à réagir contre le nombre de personnes tuées sur les routes et, d'une manière plus générale, contre l'augmentation du nombre des accidents, il ne se recommande pas d'exclure *a priori* (et hormis l'hypothèse d'un

homicide involontaire) la possibilité de voir décerner un mandat de dépôt à l'encontre de chauffards, surtout s'il s'agit de personnes avec des antécédents judiciaires en matière d'infractions routières.

Le Conseil d'Etat se prononce dès lors en tout cas pour une peine d'emprisonnement d'un maximum égal à deux ans d'emprisonnement s'agissant des différents délits routiers visés aux amendements numéros 10, 11, 13 et 14. Cette observation vaut également pour le „délit de grande vitesse“ (amendement No 12), mais à titre tout à fait subsidiaire, le Conseil d'Etat préconisant toujours l'abandon d'une incrimination délictuelle en la matière.

Amendement 1:

Sans observation.

Amendement 2:

La suppression de l'alinéa 3 du paragraphe 1er du nouvel article 2bis à ajouter à la loi modifiée de 1955 tient compte de l'avis émis le 15 mai 2001 par le Conseil d'Etat. Il ne saurait donc être question d'hypothéquer en quelque sorte un futur capital points: comme relevé ci-dessus, le capital points doit être constitué lors de la perte de points encourue.

Amendement 3:

Les auteurs des amendements n'entendent pas suivre le Conseil d'Etat dans sa suggestion de se limiter, du moins dans un premier temps, à ne sanctionner d'un retrait de points que les infractions qui sont à l'origine de la très grande majorité des accidents.

Une liste moins exhaustive d'infractions, qui pour autant ne se départirait pas de l'objectif poursuivi, permettrait d'alléger la gestion administrative du dispositif à mettre en place. Par ailleurs, le Conseil d'Etat réitère ses observations, que s'il devait y avoir un nombre trop important de contrevenants qui refuseraient de s'acquitter du montant de l'avertissement taxé (en raison de la perte de points résultant du règlement de la taxe), les fondements mêmes du nouveau dispositif risquent d'être ébranlés.

Le Conseil d'Etat retient encore que les auteurs des amendements entendent maintenir au tableau des infractions donnant lieu à réduction de points celles qui sont le fait de conducteurs ou de propriétaires d'animaux. Le Conseil d'Etat persiste à croire que ces infractions ne s'intègrent guère à la philosophie générale à la base du système à mettre en place, dont l'objectif est avant tout de garantir l'observation des règles de conduite par les principaux usagers de la voie publique, c'est-à-dire par les conducteurs de véhicules automoteurs. Le Conseil d'Etat rappelle encore dans ce contexte que le conducteur ou propriétaire d'un animal ne saurait encourir un retrait de points que s'il s'est vu affecter, ou pour le moins est susceptible de se voir affecter, un capital points, en d'autres termes s'il est détenteur d'un permis de conduire. Il est en conséquence proposé de faire abstraction, dans le tableau des infractions, de toutes les infractions qui ne sont pas le fait de conducteurs, de détenteurs ou de propriétaires de véhicules automoteurs.

Pour le surplus, le relevé des infractions donnant lieu à retrait de points est adapté à l'effet de tenir notamment compte de l'observation émise par le Conseil d'Etat, que l'énumération des infractions devrait correspondre autant que possible aux textes d'incrimination. Les auteurs des amendements font valoir qu'il serait difficile d'énumérer toutes les situations légales visées dans les textes d'incrimination. Ils citent à ce sujet les articles 12 et 13 de la loi modifiée de 1955. Le Conseil d'Etat n'est pas insensible à cet argument et peut se rallier en principe à la méthode consistant à renvoyer au texte d'incrimination, en faisant abstraction d'une énumération de chaque hypothèse visée par ledit texte d'incrimination.

Les auteurs des amendements proposent, dans la foulée, de revoir certains textes d'incrimination. Le Conseil d'Etat y reviendra à l'occasion de l'examen des amendements afférents. Il entend toutefois d'ores et déjà aborder le libellé des infractions qui sont le fait, non pas du conducteur, mais du propriétaire ou du détenteur du véhicule, et ce au regard du fait que le tableau des infractions donnant lieu à retrait de points utilise à cet égard le même libellé que les nouveaux textes d'incrimination.

S'agissant plus particulièrement de la conduite d'un véhicule par une personne ne présentant, de manière générale ou de manière spécifique, pas les qualités requises pour ce faire, et de la conduite d'un véhicule sans permis de conduire valable, les auteurs des amendements proposent de remplacer dans les textes d'incrimination actuels les termes „qui aura sciemment fait ou laissé conduire“ (article 12, paragraphe 5) et „qui fait ou laisse conduire“ (article 13, point 13, alinéa 2). Dorénavant le propriétaire ou détenteur d'un véhicule serait pénalement responsable en raison du fait de tolérer la conduite d'un véhi-

culé par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable, en état d'ébriété, en état d'intoxication ou ne présentant de manière générale pas les qualités physiques requises pour conduire. L'article 11 actuel de la loi modifiée de 1955 est adapté dans le même sens.

Les auteurs des amendements font valoir, à l'appui des modifications proposées, „le souci de limiter la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur à l'hypothèse où il a activement incité le conducteur à commettre l'infraction ou fait preuve de négligence en ne l'en empêchant pas“. Le Conseil d'Etat retient qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs des amendements d'instituer à l'égard des propriétaires/détenteurs de véhicules une sorte de responsabilité pénale objective: l'infraction leur reprochée contient donc un élément moral, ne fût-ce que la faute.

Le Conseil d'Etat peut se rallier à l'approche des auteurs des amendements, lesquels peuvent par ailleurs se prévaloir d'ores et déjà d'un précédent en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs.

S'agissant du libellé du relevé des infractions, le Conseil d'Etat propose un certain nombre de modifications:

Au point 3, le Conseil d'Etat propose le libellé suivant:

- „– la conduite d'un véhicule dans l'une des situations visées à l'alinéa 1 du chiffre 13 de l'article 13;
- le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, ... (suit le texte proposé)“

Cette modification proposée est destinée à tenir compte du fait qu'une personne qui conduit un véhicule, sans être titulaire d'un permis de conduire, ne peut pas se voir retirer des points, alors qu'elle ne dispose pas d'un capital points. Par ailleurs, de cette façon il serait également clair que n'est pas visée l'hypothèse d'un conducteur circulant sous le couvert d'un permis de conduire périmé.

Le propriétaire ou détenteur du véhicule peut se voir retirer des points (à condition de disposer d'un capital points), en tolérant que son véhicule soit mis en circulation par une personne non titulaire d'un permis de conduire.

Au point 8, il y aurait lieu de supprimer les termes „ou d'un animal“. Si néanmoins la Chambre décidait de maintenir le texte actuel, il y aurait lieu d'écrire „le fait pour le conducteur, le propriétaire, le détenteur ou le gardien d'un véhicule ou d'un animal ...“, si l'on veut rester en concordance avec le texte d'incrimination.

Il y a lieu de formuler les mêmes observations à propos du point 9. Il y conviendrait encore de faire abstraction du qualificatif „grave“ pour les contraventions prévues à l'article 12.

Cette dernière remarque vaut également pour le point 10.

Au point 11, il y a lieu d'ajouter l'article „le“ avant les termes „fait de tolérer“, et il y aurait également lieu d'écrire, à l'instar des points 3 et 6 par exemple, „comme propriétaire ou détenteur“.

Au point 12, il y a lieu d'écrire „l'omission ... et l'inobservation ...“.

Au point 14, les termes „tentative de dépassement interdit“ sont à précéder de l'article „la“.

Au point 16, il y a lieu d'écrire „ou le fait, comme propriétaire ou détenteur ...“.

Amendement 4:

L'information préalable du contrevenant de la réduction de points encourue en cas de règlement du montant de l'avertissement taxé tient compte des préoccupations exprimées par le Conseil d'Etat dans son premier avis.

Les dispositions sous examen sont complétées par le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière.

Amendement 5:

L'ajout que „des points négatifs ne sont pas mis en compte“ trouve l'accord du Conseil d'Etat. Pour le surplus, les modifications prennent en considération les exigences découlant de la nature de „peine“ de la suspension du droit de conduire.

Le Conseil d'Etat signale que le fait du ministre des Transports de prendre, à l'expiration de la suspension du droit de conduire, une mesure administrative à l'encontre de l'intéressé, n'a pas d'inci-

dence sur la reconstitution du capital points, qui intervient de plein droit après l'expiration de la durée de la suspension du droit de conduire.

Le projet de loi originaire entendait régler les situations où un conducteur fait l'objet d'une suspension de son droit de conduire, suite à l'épuisement de son capital points, et en même temps d'un retrait administratif du permis ou d'une interdiction de conduire judiciaire. Dans pareil cas, il était prévu que la suspension du droit de conduire cesse de produire ses effets, qui ne reprendraient qu'à l'échéance soit de la mesure judiciaire, soit de la mesure administrative.

Désormais le texte amendé n'envisage plus que le concours d'une suspension du droit de conduire et d'une des mesures administratives prévues à l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée de 1955. La suspension du droit de conduire est alors prioritairement mise en œuvre. Le Conseil d'Etat peut y marquer son accord, ce d'autant plus que ne sont plus seulement visés les retraits administratifs du permis de conduire, mais également les mesures portant restriction de l'emploi ou de la validité du permis.

S'agissant du concours d'une suspension du droit de conduire et d'une interdiction de conduire judiciaire, la situation sera dorénavant réglée par un nouvel alinéa 2 à ajouter au chiffre 2 de l'article 13 de la loi modifiée de 1955 (amendement No 14), qui prévoit également le report de la prise d'effets de l'interdiction de conduire judiciaire.

Amendements 6 et 7:

Les modifications et précisions apportées au texte originaire tiennent compte des suggestions du Conseil d'Etat et ne suscitent pas d'observations complémentaires.

Amendement 8:

Si le Conseil d'Etat comprend le souci des auteurs des amendements à l'origine de la modification présentée, il se prononce toutefois contre le texte proposé qui entend voir confier à un règlement grand-ducal le soin de déterminer les informations „relatives au permis de conduire et au casier judiciaire“ que le ministre des Transports peut communiquer aux personnes agréées pour dispenser cette formation.

Le texte n'est pas adéquat, d'une part: dans la mesure où l'épuisement du capital points peut résulter du seul règlement d'avertissements taxés, les informations y afférentes ne pourraient pas être communiquées, alors qu'elles ne sont ni relatives au permis de conduire ni relatives au casier judiciaire.

Le texte n'est pas opportun, d'autre part. Le Conseil d'Etat rappelle que le casier judiciaire est tenu sous l'autorité du Procureur général d'Etat. Il est à signaler que le projet de loi relatif à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel confirme que le recueil exhaustif des condamnations pénales ne peut être tenu que sous le contrôle de l'autorité publique compétente en la matière.

Abstraction faite de ce que le texte sous avis ne saurait servir de base légale à une modification du mode et de la forme de la tenue du casier judiciaire ainsi que des conditions de délivrance des extraits du casier judiciaire, les auteurs des amendements ne semblent point envisager une telle éventualité à l'occasion de la mise en place du „permis à points“. Il n'y a alors pas lieu d'insérer dans la loi en projet un texte d'une ambiguïté certaine.

Il suffira de prévoir dans le texte légal la possibilité pour le ministre des Transports de communiquer aux chargés de cours les informations utiles pour l'adaptation individuelle de la formation complémentaire. Cette communication devra se faire dans le respect des dispositions légales qui auront par ailleurs vocation à s'appliquer à cette communication, dont le cas échéant les dispositions de la future loi relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Le Conseil d'Etat se prononce dès lors pour la suppression du texte actuellement proposé.

Le texte pourrait être libellé comme suit:

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

Amendement 9:

Le Conseil d'Etat signale que le libellé des 8e et 9e tirets du nouvel article 7 procède plutôt par extrapolation que par reproduction des textes d'incrimination. Cette même observation vaut également pour le nouveau relevé des infractions faisant l'objet de l'amendement No 3.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat recommande une nouvelle fois de faire abstraction des termes „contraventions graves“ pour qualifier les contraventions à l'égard desquelles l'article 7 prévoit des peines aggravées. Il est renvoyé à ce sujet à l'avis du 15 mai 2001.

Amendement 10:

Il est renvoyé à l'observation générale figurant en début d'examen des textes, pour ce qui est du maximum de la peine d'emprisonnement.

Amendement 11:

Il y a lieu de faire la même remarque qu'à propos de l'amendement No 10. Par ailleurs, il est renvoyé aux observations formulées à l'endroit de l'amendement No 3 pour ce qui est du fait du propriétaire ou du détenteur du véhicule de tolérer la mise en circulation d'un véhicule surchargé.

Amendement 12:

L'amendement sous examen adapte le „délit de grande vitesse“. Ainsi qu'il a été relevé dans la partie générale du présent avis, l'excès de vitesse ne sera sanctionné de peines délictuelles que si la limitation réglementaire de vitesse est dépassée de plus de 50%, ce dépassement devant par ailleurs en tout état de cause être de l'ordre de 20 km/h, et si le délinquant est en état de récidive.

Le nouveau choix opéré par les auteurs des amendements ne semble guère plus heureux que celui pour lequel le projet originaire avait opté.

Davantage encore que le projet originaire, le texte amendé procède à l'amalgame des excès de vitesse et des contrevenants compte tenu du fait que la récidive sera donnée, si avant l'expiration du délai prévu, il y a eu un premier excès de vitesse quel qu'il soit pénalement sanctionné. Pour illustrer ces propos, on peut retenir l'exemple suivant:

- un conducteur qui, à deux reprises, commet un excès de vitesse dans une zone où la vitesse réglementaire est limitée à 30 km/h, risque de se voir appliquer des peines délictuelles, alors même qu'il n'a dépassé que d'1 km/h la limitation réglementaire de vitesse normalement applicable à l'intérieur des agglomérations (en chiffres: premier excès de vitesse 36 km/h, deuxième excès de vitesse 51 km/h);
- un conducteur qui, en rase campagne, commet à deux reprises un excès de vitesse, en roulant à 120 km/h au lieu des 90 km/h (ou à 100 km/h à des endroits dangereux où la vitesse maximale autorisée est abaissée à 70 km/h) ne commettra jamais qu'une contravention. Or d'un point de vue statistique, ce conducteur présente un plus grand risque en matière de sécurité routière que le premier.

Mais ce qui semble encore plus redoutable au Conseil d'Etat, c'est le fait que la situation risque dorénavant de devenir inextricable si l'on combine les dispositions de la loi en projet avec celles du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation.

D'après le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal précité du 26 août 1993, le montant de l'avertissement taxé serait à fixer dorénavant à 145 euros pour les dépassements de vitesse à l'intérieur d'une agglomération (pour ne citer que cet exemple) supérieurs à 15 km/h à la limitation réglementaire de vitesse. Les agents de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises pourront décerner des avertissements taxés à l'encontre de contrevenants, alors même que les dépassements de la limitation réglementaire de vitesse sont supérieurs à 50% du maximum réglementaire, dans la mesure où ces dépassements de vitesse continuent à constituer en principe des contraventions. Ces dépassements de vitesse perdent toutefois le caractère de contraventions, et deviennent des délits, lorsqu'il y a récidive dans le chef du contrevenant. Et dans ce cas, les agents de la Police et de la Douane ne peuvent plus décerner un avertissement taxé. Or comment les agents de la Police et de la Douane pourront-ils savoir si les conditions de la récidive sont données? Si des solutions semblent susceptibles d'être trouvées pour ce qui est des avertissements taxés qui ont été décernés précédemment, la situation est tout autre pour les condamnations judiciaires: il n'est d'un côté pas concevable que les agents verbalisants, auxquels il devrait en règle être assez facile de vérifier si procès-verbal a été dressé précédemment, s'enquière à chaque fois auprès des autorités judiciaires quant aux suites y réservées et quant à la date où une condamnation s'est trouvée coulée en force de chose jugée. D'un autre côté, les informations que les agents pourraient recevoir du casier judiciaire (ce qui pose encore le problème de l'accès au casier: peut-il y avoir un accès direct en ligne au casier judiciaire?) ne sont pas d'une fiabilité

absolue. Primo, les condamnations coulées en force de chose jugée ne sont pas transcrites en temps réel au casier judiciaire, secundo, il ne peut pas être exclu qu'en raison de déficiences dans la communication ou dans la transmission, des condamnations figurent au casier judiciaire en tant que condamnations définitives alors même que l'action publique n'a pas encore été menée à son terme.

Qu'en est-il d'un avertissement taxé décerné alors que le contrevenant était passible de peines délicieuses? Le règlement de la taxe ayant pour effet d'arrêter toute poursuite, il semble difficilement concevable qu'on puisse ultérieurement, après constatation de l'erreur, faire revivre l'action publique. Le ministre des Transports pourrait-il, indépendamment du sort de l'action publique, redresser l'erreur au moment d'informer par écrit le contrevenant et appliquer en conséquence au contrevenant la réduction de points encourue en raison du délit? Là encore il est permis d'en douter sérieusement, dans la mesure où la loi en projet prévoit que la réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. D'ailleurs des difficultés ne manqueraient pas de naître du fait que le contrevenant aurait dans ce cas été mal informé sur la réduction de points encourue. A la limite on pourrait même concevoir que, toute la procédure étant viciée à l'égard de ce contrevenant, sans cependant pouvoir être reprise, il n'y aura pas de réduction de points du tout.

Le choix opéré par les auteurs des amendements conduit également à une autre conséquence: il ne pourra y avoir récidive qu'après une première condamnation judiciaire devenue définitive. Cette constatation, si elle va de soi au regard de la présomption d'innocence, est néanmoins de nature à faire naître de sérieux doutes quant à l'efficacité du nouveau système préconisé par les auteurs des amendements en tant que moyen de lutte contre les excès de vitesse.

Le Conseil d'Etat émet dès lors les réserves les plus nettes à l'encontre du nouveau texte proposé, qu'il recommande avec insistance d'abandonner afin d'éviter le risque d'un imbroglio juridique sans pareil. Le Conseil d'Etat réitère la proposition alternative formulée dans son avis du 15 mai 2001, tout en recommandant de maintenir la formule y figurant pour déterminer l'excès de vitesse déclenchant les peines aggravées. Il conviendrait de préciser la récidive, et le Conseil d'Etat propose de remplacer la phrase „En cas de récidive, le maximum de l'amende est prononcé“ par la phrase „En cas de récidive dans le délai d'un an à partir d'une première condamnation au titre de l'alinéa 2 devenue irrévocable, l'amende peut être portée au double du maximum“.

Amendement 13:

Le Conseil d'Etat fait les mêmes observations qu'à propos de l'amendement No 11.

Il y a lieu d'écrire (point 3 de l'article IX du projet): „Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions ...“

Amendement 14:

Plusieurs modifications sont proposées à l'endroit de dispositions de l'article 13 de la loi modifiée de 1955.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler à l'endroit de la modification apportée au deuxième alinéa du chiffre 2 de l'article 13.

S'agissant de la modification apportée par les auteurs des amendements au chiffre 10 de l'article 13, le Conseil d'Etat renvoie à son premier avis. Il tient à ajouter qu'en particulier l'alinéa 2 nouveau est susceptible d'avoir des répercussions s'agissant d'un éventuel recours contre le preneur d'assurance par l'assureur en matière d'assurance obligatoire de responsabilité civile. En l'absence d'une plus ample justification, le Conseil d'Etat ne saurait recommander à la Chambre l'adoption de ce texte, dont les tenants et aboutissants ne lui semblent pas avoir été examinés suffisamment. Cette même observation vaut pour le chiffre 11 dudit article 13.

Le chiffre 12 de l'article 13 est modifié à l'effet de tenir compte des observations du Conseil d'Etat formulées dans son premier avis. Tout en déclarant vouloir suivre la proposition du Conseil d'Etat d'abandonner l'obligation pour le ministre des Transports de passer par l'intermédiaire du Procureur général d'Etat en vue de faire exécuter par la police les mesures administratives en matière de permis de conduire, les auteurs des amendements maintiennent au premier alinéa du chiffre 12 au Procureur général d'Etat le soin de faire retirer le permis „en cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative“. Le Conseil d'Etat suppose qu'il s'agit d'une inadvertance, alors que le nouvel alinéa 2 du chiffre 12 attribue quant à lui compétence au ministre des Transports pour faire retirer le ou les permis en cas de

retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative. Il y a donc lieu de limiter au premier alinéa dudit chiffre 12 la compétence du Procureur général d'Etat aux seules interdictions de conduire judiciaires.

Pour ce qui est du chiffre 13 de l'article 13, le Conseil d'Etat entend simplement signaler que le délit de conduite d'un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable, englobe évidemment aussi l'hypothèse où un conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire. L'alinéa 2 du nouveau chiffre 13 ne constitue donc pas le corollaire de l'alinéa 1 dudit chiffre 13, et l'incrimination n'est donc pas limitée aux seules hypothèses visées audit alinéa 1.

Pour ce qui est de l'incrimination de tolérer, comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule, la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable, le Conseil d'Etat renvoie aux développements sous l'amendement No 3.

Le Conseil d'Etat approuve par ailleurs la suppression de la faculté accordée au juge qui prononce une interdiction de conduire, de subordonner la restitution du permis à la réussite à un examen théorique et/ou pratique. L'appréciation si un conducteur offre les garanties nécessaires à la sécurité routière, compte tenu des faits constatés à sa charge, relèvera en conséquence de la seule appréciation du ministre des Transports, conformément à l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée de 1955.

Amendement 15:

Sans observation.

*

II. AMENDEMENTS AUX PROJETS DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Le Conseil d'Etat signale, à titre d'observation préliminaire, que dans les trois projets de règlement grand-ducal sous avis, il y a lieu de supprimer à chaque fois le visa de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, et de se limiter en conséquence à ne viser que la loi modifiée du 14 février 1955 qui constitue, dans les trois cas, la seule base légale des règlements grand-ducaux en projet.

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

Les modifications à l'article II du projet de règlement grand-ducal ne suscitent pas d'observations.

A l'article III, les auteurs des amendements entendent suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de ne plus passer par l'intermédiaire du Procureur général d'Etat pour la notification des retraits ou restrictions du permis de conduire par décision administrative, et d'aligner la notification des suspensions du droit de conduire sur ce nouveau régime.

Il y a lieu de préciser à l'alinéa 1 du nouveau paragraphe 3 de l'article 90, que „3. L'arrêté pris par le ministre des Transports ... est notifié, à la demande du ministre, à la personne intéressée par la police grand-ducale dans les formes prévues pour les notifications en matière pénale“. L'article 384 du Code d'instruction criminelle sera en conséquence applicable, ce qui auparavant découlait du fait que la notification était faite à la requête du ministère public.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le 4e alinéa du paragraphe 3 de l'article 90, et de réserver simplement l'application des dispositions du paragraphe 4, en introduisant le premier alinéa du paragraphe 3 de l'article 90 par les termes „Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 du présent article, ...“.

Au dernier alinéa du paragraphe 3 de l'article 90, il y aurait lieu d'écrire „L'impossibilité de procéder au retrait matériel d'un permis de conduire ou à la notification ...“.

Pour ce qui est de l'article IV, le Conseil d'Etat constate que les auteurs des amendements emploient au nouveau paragraphe 1er de l'article 91 les termes „retrait administratif du droit de conduire“. Le Conseil d'Etat ignore pour quelle raison les auteurs entendent se départir des termes „retrait administratif du permis de conduire“, et il se prononce pour le maintien de ces termes, toute innovation non autre-

ment explicitée dans la terminologie étant source d'ambiguïtés. Cette même observation vaut pour la nouvelle rédaction de la première phrase du paragraphe 3 de l'article 91.

A l'article V, le nouvel article 91*bis* ne tient pas compte de la modification proposée, dans le cadre des amendements au projet de loi sous rubrique, à l'endroit du deuxième alinéa du chiffre 2 de l'article 13 de la loi de 1955. Il y aurait lieu de compléter l'article 91*bis*, alinéa 3 par l'ajout „ou de l'expiration d'une suspension du droit de conduire“.

L'article VI vient s'ajouter au projet de règlement grand-ducal et a pour effet de porter la limitation réglementaire de vitesse sur autoroute à respectivement 90 et 130 km/h selon les catégories de véhicules, limites qui redescendent à respectivement 75 et 110 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations. Le Conseil d'Etat n'entend pas s'y opposer. Il va de soi que les conducteurs devront adapter leur vitesse aussi aux conditions atmosphériques non expressément visées, tel le brouillard.

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

Le nouvel article II ne suscite pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Il entend simplement signaler que les annexes au projet de règlement grand-ducal utilisent toutes les termes „reçu, souche, copie“. Le Conseil d'Etat suppose que les formules visées par le nouveau texte correspondent au modèle faisant l'objet de l'annexe II-2.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler à l'endroit de l'article III.

Les modifications à l'article 4 du règlement grand-ducal modifié de 1993, faisant l'objet de l'article IV, n'appellent pas d'observations au fond. Quant à la forme, il n'y a pas lieu d'écrire 4.-1., mais tout au plus 4.1.; le Conseil d'Etat estime d'ailleurs que „Art. 4.“ est à supprimer comme étant superfétatoire. Il y a encore lieu d'écrire „... après radiation de la rubrique „permis à points““.

Pour ce qui est du nouvel article 4*bis* que l'article V propose d'ajouter au règlement grand-ducal de 1993, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler.

Le Conseil d'Etat entend toutefois relever qu'il aurait été approprié, dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité, de structurer d'une manière identique les articles 4 et 4*bis*.

L'information du contrevenant sur la perte de points encourue semble au Conseil d'Etat adéquate.

A l'article VI, il y a lieu d'écrire au nouveau deuxième alinéa de l'article 5, *in fine*, „... dans les conditions respectivement des paragraphes 3 et 4 des articles 4 et 4*bis*“.

Au nouvel alinéa à intercaler entre les alinéas 2 et 3 actuels de l'article 5, il y a lieu d'écrire „... en triple exemplaire un relevé des avertissements taxés donnés ...“.

L'article VII ne donne pas lieu à observations, si ce n'est qu'au dernier alinéa de l'article 13 à ajouter au règlement grand-ducal de 1993, il y a lieu d'écrire „... des catégories de véhicules pour lesquelles le contrevenant dispose d'un permis de conduire valable ...“.

L'article VIII ne suscite pas d'observations.

Pour le relevé des contraventions du catalogue des avertissements taxés figurant sous l'article X, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations complémentaires à formuler.

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

Le Conseil d'Etat peut se rallier à l'ajout proposé à l'endroit de l'article 2 comme quoi „le cinémomètre doit en plus permettre l'enregistrement des données mesurées“. Le Conseil d'Etat part de la prémisse que les appareils visés sont techniquement à même de satisfaire à cette exigence.

D'après le commentaire, les auteurs des amendements semblent s'inspirer des critères techniques requis pour les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air exprimé. Il y a toutefois une certaine discordance entre le commentaire et le texte proposé: tandis que le commentaire fait état d'une preuve écrite, ce qui laisserait supposer que l'appareil doit fournir par écrit la vitesse constatée, le texte proposé exige uniquement que l'appareil enregistre les données mesurées, et reste muet sur la manière de reproduire ces données enregistrées.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 29 janvier 2002.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER

