

**N° 4712<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

---

---

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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(17.1.2001)

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

\*

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

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

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

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

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

**Considérations générales**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Commentaire des articles**

#### *Concernant l'article I*

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

#### *Concernant l'article II*

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

#### *Concernant le paragraphe 1er*

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

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

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

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

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

Plusieurs problèmes se posent:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Concernant le paragraphe 2*

Ce paragraphe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Concernant le paragraphe 3*

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

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

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

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

#### *Concernant le paragraphe 4*

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

#### *Concernant le paragraphe 5*

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



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

#### *Concernant le paragraphe 6*

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

#### *Concernant l'article III*

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

#### *Concernant l'article IV*

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

#### *Concernant l'article V*

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

#### *Concernant l'article VI*

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

#### *Concernant l'article VII*

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

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

#### *Concernant l'article VIII*

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

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

*Concernant l'article IX*

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

*Concernant l'article X*

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

*Concernant l'article XI*

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

\*

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

\*

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

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

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

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

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

\*

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

\*



**3) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**  
**modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière**

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

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

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

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

\*

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

\*

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

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

\*

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

