

## N° 5164

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

## PROPOSITION DE LOI

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

\* \* \*

(Dépôt, M. Niki Bettendorf: le 20.5.2003)

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Texte de la proposition de loi .....	1
2) Exposé des motifs.....	3
3) Commentaire des articles .....	6

\*

## TEXTE DE LA PROPOSITION DE LOI

**Art. 1er.**— L'Article 12 est modifié comme suit :

*Paragraphe 4*

1. Les peines prévues au paragraphe 1er seront également applicables à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, s'il manifeste un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ayant rendu ou pouvant rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

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

*Paragraphe 5 nouveau*

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal, se trouve sous l'influence de produits hallucinogènes ou de drogues, cette personne devra se soumettre à un examen de la salive ou de la sueur permettant de déceler, le cas échéant, la consommation des substances prémentionnées à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen de la salive ou de la sueur s'avère être concluant le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Le membre de la police grand-ducale avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang.

Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'hallucinogènes ou de drogues par l'organisme entre le moment dudit examen et celui de la prise de sang.

3. En cas d'impossibilité médicale constatée par un médecin de procéder à un test urinaire ou une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes prouvant qu'elle est sous influence de produits hallucinogènes ou de drogues.

4. Toutefois, en l'absence d'un examen de la salive ou de la sueur, d'un examen urinaire, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'influence de produits hallucinogènes ou de drogues pourra être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au premier alinéa du présent paragraphe, toute personne qui aura conduit un véhicule ou un animal et sera impliquée dans un accident de la circulation qui aura causé des dommages corporels sera astreinte à subir les vérifications destinées à établir si elle est sous influence de produits hallucinogènes ou de drogues.

6. Pourra également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir si elle est sous influence d'hallucinogènes ou de drogues toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au premier alinéa du présent paragraphe, aura conduit un véhicule ou un animal et sera impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au premier alinéa du présent paragraphe, aura circulé sur la voie publique et sera impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen de salive ou de sueur visé au même alinéa et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant, le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il sera tenu compte d'une élimination adéquate du produit hallucinogène ou de la drogue par l'organisme entre le moment de l'examen de la sueur ou de la salive et la prise de sang.

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

#### *Paragraphe 8 nouveau (ancien paragraphe 7)*

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

Les types d'appareils homologués, tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, ainsi que les conditions de l'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils seront arrêtés par règlement grand-ducal. La procédure d'homologation de ces appareils est arrêtée par règlement grand-ducal. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal fixera les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen de la salive ou de la sueur destinés à déceler la présence de stupéfiants ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Les types d'appareils homologués pour l'examen de la salive ou de la sueur ainsi que les conditions de l'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils seront arrêtés par règlement grand-ducal. La procédure d'homologation de ces appareils est arrêtée par règlement grand-ducal. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

3. Les modalités de la prise de sang et des examens médicaux sont fixées par règlement grand-ducal. Les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang ainsi que le procès-verbal à remplir à l'occasion d'un examen médical seront arrêtés par règlement grand-ducal.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Pour l'année 2002, le bilan des accidents de la circulation a dénombré 8.016 accidents, dont 753 accidents corporels. 52 accidents ont été mortels pour 62 personnes. 1.128 personnes ont été blessées.

Le rapport 2002 du Réseau national d'information sur les stupéfiants et les toxicomanies (R.E.L.I.S.) sur „L'état du phénomène de la drogue au Grand-Duché de Luxembourg“ retient: *„Lors des dernières cinq années, un accroissement de la prévalence d'héroïne et de cocaïne s'observe et une diminution continue de l'âge du premier contact avec des drogues licites et illicites. Si en 1998, le mode d'administration par voie non intraveineuse (non i.v.) affichait une nette augmentation au détriment du mode i.v., on assiste actuellement à une stabilisation du mode non i.v.“*

*L'usage de cannabis et de ses produits dérivés ne cesse de se développer; une tendance qui se confirme à la lumière des saisies, du nombre de personnes impliquées dans les affaires de saisies et de l'augmentation de la fréquence des contacts institutionnels pour usage problématique de cannabis recensés au cours des dernières quatre années.“*

En 2001, le rapport R.E.L.I.S. indiquait qu'en matière d'accidents de la route, les résultats des expertises toxicologiques du LNS ont montré que *„dans 30,3% des expertises effectuées en 1995, des traces de cannabinoïdes furent détectées, en 2000 cette même proportion est de 48%“*. Or, si l'on peut éventuellement discuter du droit de chaque individu à mettre en danger sa propre vie par l'absorption de substances dangereuses pour sa santé, l'interdiction de tout ce qui est susceptible de mettre en danger la vie d'autrui apparaît comme une évidence.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la présente proposition de loi généralisant le dépistage de stupéfiants en cas d'accidents corporels, autorisant les contrôles préventifs et créant un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants.

Les initiatives communautaires et les législations en vigueur dans les pays européens, qui ont pratiquement tous adopté des dispositions réprimant la conduite sous l'empire de stupéfiants soulignent cette démarche.

### 1. Les modèles européens

Les recommandations prises au niveau européen comme les législations en vigueur chez nos voisins plaident, en effet, en faveur d'une modification des dispositions relatives à la conduite sous influence de stupéfiants.

Au niveau communautaire, la directive européenne 91/439/CEE du 29 juillet 1991, applicable à compter du 1er juillet 1996, définit les conditions de délivrance de permis de conduire. En plus du contrôle des aptitudes et des connaissances, le futur conducteur doit satisfaire à des normes médicales, dont certaines concernent la consommation des drogues et de médicament. Il est ainsi précisé que le *„permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope ou qui, sans être dépendant, en abuse régulièrement“*. Par ailleurs, le plan d'action de l'Union européenne de lutte contre la drogue pour la période 2000-2004 prévoit d'analyser les effets de la conduite d'un véhicule automobile sous influence de drogues illicites ou de médicaments.

Mis en place dans le cadre du Conseil de l'Europe, le groupe de coopération en matière de lutte contre l'abus et le trafic illicite de stupéfiants (groupe Pompidou), dans ses recommandations formulées à l'issue d'un séminaire d'avril 1999 consacré à la circulation routière et aux drogues illicites, propose notamment de donner à la police des pouvoirs suffisants pour pouvoir procéder à des tests de dépistage

sur les conducteurs. Il considère que „*la tolérance zéro vis-à-vis d'une substance psychoactive illicite quelconque devrait être une option possible pour le législateur de tout pays européen, quel qu'il soit*“, l'autre option consistant à adapter l'approche de l'altération de l'aptitude à conduire au problème particulier de la conduite sous influence de drogues.

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

Si ces contrôles peuvent être inopinés en Allemagne, en Belgique et en Espagne et en Suède, la police doit avoir des soupçons sur une possible consommation de stupéfiants au Danemark et aux Pays-Bas. Au Royaume-Uni, le dépistage n'est possible que si le conducteur a commis une infraction au code de la route ou s'il a été impliqué dans un accident. Quant à l'Italie, elle autorise le dépistage en cas d'accident ou lorsqu'il existe des raisons valables de penser que le conducteur est sous l'influence de stupéfiants. La quasi-totalité des pays prévoient une étude de comportement préalable au dépistage proprement dit.

La conduite sous influence de stupéfiants constitue dans ces pays une infraction spécifique, punie des mêmes peines que la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique.

En Espagne, en Suède, en Italie, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, cette infraction n'est constituée que si la capacité à conduire un véhicule est amoindrie en raison de la consommation de stupéfiants. Le Royaume-Uni a même fait de l'homicide par imprudence commis par un conducteur sous l'empire de stupéfiants une infraction spécifique punie d'une peine d'emprisonnement de dix ans.

Tout en incriminant la conduite sous l'influence de stupéfiants en dehors de tout comportement dangereux, la Belgique a fixé, pour chaque substance, un seuil technique en dessous duquel la présence de stupéfiants dans l'organisme n'est pas considérée comme significative. L'Allemagne a, elle aussi, choisi l'option de la tolérance zéro en prévoyant une sanction administrative (amende et retrait du permis de conduire) en cas d'usage de drogue au volant, la sanction pénale (cinq ans d'emprisonnement et une amende) ne s'appliquant toutefois que si le conducteur met en danger la sécurité des personnes et des biens. Ces deux pays ont précisé les substances visées par cette interdiction (cannabis, cocaïne, morphine, héroïne, amphétamines, ecstasy).

Outre une peine d'amende et de prison, la plupart des pays prévoient des peines complémentaires: interdiction de conduire en Allemagne, en Espagne et en Italie, retrait du permis de conduire en Belgique ou au Royaume-Uni.

Il existe donc deux catégories de législation, l'une sanctionnant la conduite sous l'influence de stupéfiants sans condition, l'autre uniquement lorsque la capacité à conduire se trouve amoindrie. Comme le souligne le rapport du groupe Pompidou évoqué ci-dessus, „*cette déficience étant difficile à prouver, l'application des lois pose des problèmes considérables et seuls sont déférés devant les tribunaux les cas, relativement peu nombreux, où des fautes de conduite patentes ou des accidents attestent d'une telle déficience*“. Il paraît dès lors préférable, dans un souci d'efficacité, que la France se range dans la première catégorie.

## **2. Les effets de la consommation de stupéfiants sur la conduite automobile**

Même s'il n'existe pas d'enquête exhaustive sur cette question, il est indéniable que la consommation de stupéfiants a un effet négatif sur la conduite automobile.

Toutes les études réalisées en laboratoire mettent en effet en évidence l'altération du comportement à la suite de l'absorption de substances psychoactives.

En ce qui concerne le cannabis, ses effets durent en moyenne de deux à dix heures. Ils se caractérisent par un état de somnolence et une euphorie qui s'accompagne d'une détérioration de la perception temporelle et d'une incapacité à accomplir certaines tâches complexes. A un niveau de consommation plus élevée, des troubles du langage et de la coordination motrice peuvent apparaître et le temps de réaction est augmenté. Selon l'expertise collective réalisée en novembre 2001 par l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) sur les effets du cannabis sur le comportement et la santé, „*certaines effets apparaissant dans les heures qui suivent la prise de cannabis sont incompatibles avec la conduite automobile: temps de réaction augmenté, capacité amoindrie de contrôle de trajectoire, mauvaise appréciation du temps et de l'espace et réponses perturbées en situation d'urgence*“. Si les effets peuvent varier selon la dose et les individus, la consommation reste dangereuse dans les situations d'urgence, en cas de conduite prolongée ou en cas de prise concomitante de cannabis et d'alcool.

L'ecstasy provoque des troubles de l'accommodation et une certaine rigidité musculaire. La consommation de cocaïne entraîne une surestimation des capacités du conducteur, conduisant à une prise de risque accrue. Elle provoque également une altération de la vision. Quant à l'héroïne, à faible dose, elle augmente les risques de somnolence et conduit à des malaises cardiaques et, à forte dose, elle entraîne des hallucinations.

Une étude menée en France à partir de 169 analyses sanguines réalisées en 1998 et 1999 sur des conducteurs impliqués dans des accidents corporels ou mortels a révélé la présence d'au moins une famille de stupéfiants chez 34,9% des conducteurs. Les auteurs de cette étude ont tiré la conclusion que „*la consommation de psychotropes illicites est indéniablement devenue un facteur d'insécurité routière majeur*“ et considèrent „*qu'il y aurait tout autant lieu de les rechercher chez les conducteurs impliqués dans un accident corporel que dans les seuls accidents mortels*“.

Une étude menée parallèlement dans plusieurs villes françaises, à savoir Poitiers, Strasbourg, Grenoble, Le Havre, Limoges et Lyon, a démontré que chez les conducteurs âgés de moins de 27 ans, la fréquence des accidents est multipliée par 1,8 avec les médicaments, par 2,5 avec le cannabis seul, par 3,8 avec l'alcool seul, par 4,8 avec l'association alcool-cannabis et par 9 avec la morphine. L'étude conclut en indiquant que „*ces résultats confirment qu'une consommation récente de substances psychoactives licites ou illicites est de nature à fortement altérer les capacités à conduire un véhicule en toute sécurité*“. Même si les résultats de cette étude peuvent être discutés, notamment en raison du choix, pas forcément très pertinent, du groupe témoin, il n'en demeure pas moins qu'ils confirment la dangerosité de la conduite sous l'influence de stupéfiants.

Cette analyse est renforcée par une enquête réalisée à la demande de la société de l'assurance automobile du Québec. Menée entre avril 1999 et novembre 2001 sur 354 conducteurs mortellement blessés et 5.931 conducteurs témoins contrôlés sur le bord de la route, cette enquête montre que le risque d'accident mortel est multiplié par 3,7 avec l'alcool, par 2,2 avec le cannabis, par 4,9 avec la cocaïne et par 2,5 avec le benzodiazépine. Il convient, en outre, de souligner que, comme pour les autres études, le facteur risque pour l'alcool a été calculé uniquement lorsque le taux d'alcoolémie était supérieur à 0,5g/l, alors que celui du cannabis n'a intégré aucune notion de seuil, minorant par là même le résultat.

### **3. L'extension du dépistage et la création d'un délit de conduite sous l'influence de stupéfiants**

En s'inspirant du dispositif réprimant l'alcool au volant, la proposition de loi étend le dépistage des produits stupéfiants.

Le dispositif proposé instaure ainsi un contrôle systématique de la présence de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans des accidents corporels (art.12, § 5 nouveau), alors que celui-ci est actuellement une simple possibilité. Elle autorise également les membres de la police grand-ducale de leur propre initiative ou sur instruction du procureur d'Etat, à soumettre toute personne qui conduit un véhicule à des épreuves de dépistage, sur le modèle de ce qui existe en matière d'alcoolémie. Ces contrôles aléatoires devraient avoir un effet pédagogique certain et contrebalancer la banalisation actuelle de la consommation de cannabis.

La proposition de loi crée également un délit de conduite sous l'influence de plantes ou de substances classées comme stupéfiants, puni des mêmes peines que le délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, soit d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 63 à 1.250 € ou d'une de ces peines seulement.

Force est de reconnaître que le dispositif proposé soulève, en l'état actuel des techniques de dépistage, d'importantes difficultés pratiques. Il semble, en effet, difficile d'envisager, comme le font pour certains pays étrangers, comme la Belgique, l'installation au bord des routes de véhicules à l'intérieur desquels se pratiqueraient les tests urinaires. Dès lors, la mise en œuvre de ce dépistage, notamment en cas de contrôles aléatoires, risque de conduire à la mobilisation d'importantes forces de l'ordre, chargées d'accompagner les conducteurs vers l'unité médicale où seront pratiquées les analyses et les tests. Cette procédure peut s'avérer particulièrement contraignante pour les unités de la police qui travaillent souvent dans des lieux isolés et à petits effectifs, le dépistage les mobilisant alors pendant plusieurs heures, durant lesquelles aucune autre action ne peut être menée.

Une première réponse à ces difficultés réside dans la mise en place d'une formation adaptée des officiers et des agents de police judiciaire chargés de ces contrôles, leur permettant d'effectuer un premier tri entre les conducteurs contrôlés.

Le recours aux tests de comportement, utilisés dans la plupart des pays européens, permettrait notamment de ne pratiquer des analyses urinaires que sur les conducteurs présentant des troubles du comportement (difficultés de coordination des mouvements par exemple) ne pouvant être imputés à la consommation d'alcool. Cet effort de formation doit également porter sur les médecins urgentistes chargés de procéder aux tests et aux analyses.

Des études devront également être menées sur l'applicabilité dans notre pays des tests utilisés chez nos voisins européens, notamment en Allemagne. Plusieurs Länder ont en effet mis en service de petits appareils, mesurant 13 cm et pesant à peine plus de 10 grammes, capables de détecter la présence de cannabis, de cocaïne, d'opiacés ou d'amphétamines dans un échantillon de salive ou de sueur.

Cet appareil, connu sous le nom de „Drugwipe II“ est fabriqué par une société implantée en Allemagne et proposé au prix unitaire de 10 euros. La salive ou la sueur sont prélevées au moyen d'un petit tampon, introduit ensuite dans l'appareil. Trempé une quinzaine de secondes dans l'eau, le testeur réagit par une coloration qui indique la présence ou l'absence de substances recherchées. La fiabilité de l'appareil permettrait la constatation de traces infimes de stupéfiants jusqu'à douze heures après leur absorption. Cet appareil pourrait donc se substituer aux tests urinaires, mais ne dispenserait pas les forces de l'ordre, en cas de résultat positif, de soumettre le conducteur à une analyse de sang, seule à même d'établir la réalité de l'infraction.

Il est en tout état de cause très probable que, lorsqu'elle sera adoptée, l'extension du dépistage des substances stupéfiantes proposée par le texte entraînera une intensification des recherches aboutissant, dans un délai relativement bref, à la mise au point de tests fiables et pratiques d'utilisation.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article 1er*

En modifiant l'article 12 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la proposition de loi entend donner les moyens requis aux forces de l'ordre de retirer de la circulation des personnes ayant consommé des stupéfiants.

Considérant qu'il existe des tests de dépistage de la consommation de drogues fiables et rapides, permettant de détecter chez la personne concernée un usage de produits stupéfiants, le point 1 du paragraphe 5 nouveau donnera la possibilité à la police grand-ducale à effectuer des examens y relatifs.

Par analogie à la réglementation existant en matière d'examens de l'état alcoolique d'un conducteur, toutes les mesures de contrôle médical et de vérification sont également introduites en ce qui concerne l'influence de produits hallucinogènes ou de drogues.

Considérant qu'il est avéré qu'il existe un lien entre l'absorption de drogues et une conduite automobile dangereuse, le point 8 du paragraphe 5 nouveau de l'article mentionné entend introduire la possibilité de procéder à des contrôles préventifs.

Le paragraphe 8 nouveau (ancien paragraphe 7) de l'article 12 introduit la réglementation en ce qui concerne les références techniques des appareils servant à l'examen de la salive ou de la sueur, ainsi que les conditions à respecter pour la manipulation et le maniement de ces appareils.

