

**N° 5366<sup>9</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

modifiant

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

(3.7.2007)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

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

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

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

La Chambre des Députés a été saisie d'un amendement gouvernemental le 15 mai 2007. Le Conseil d'Etat a émis son deuxième avis complémentaire le 22 mai 2007. Son troisième avis complémentaire est parvenu à la Chambre des Députés le 19 juin 2007. La Commission des Transports a analysé le deuxième et le troisième avis de la Haute Corporation en date du 22 juin 2007. Elle a adopté le présent rapport le 3 juillet 2007.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière par lequel le Gouvernement entend améliorer le bilan des accidents de la route. Il constitue en même temps un apport concret à la mise en oeuvre du programme d'action européen pour la sécurité routière „réduire

de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée“ qui a été approuvé au Conseil des Ministres des Transports en date du 5 juin 2003 et auquel le Luxembourg a également apporté son soutien.

La Commission européenne a proposé dans le Livre Blanc sur la politique européenne des transports que l'UE se fixe comme objectif de réduire de moitié le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route à l'horizon 2010. Tous les Etats membres sont confrontés aux mêmes problèmes de sécurité routière, à savoir la vitesse excessive, la consommation d'alcool, la non-utilisation des ceintures, l'insuffisance de protection, l'existence de points noirs, le non-respect des temps de conduite et de repos pour le transport professionnel et la mauvaise visibilité.

Dans le cadre d'un certain nombre d'initiatives européennes visant l'harmonisation des mesures pour lutter contre l'insécurité routière, une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière a été établie. Les Etats membres sont obligés d'établir des statistiques sur les accidents corporels de la circulation routière survenus sur leur territoire (collision d'usagers impliquant au moins un véhicule et ayant provoqué des blessés ou des morts) et sont tenus de communiquer ces données chaque année à l'office statistique des Communautés européennes (EUROSTAT).

Même en tenant compte du fait qu'une comparaison des chiffres luxembourgeois pour ce qui est des décès dus aux accidents de la route aux chiffres européens est quelque peu faussée (du fait du nombre de frontaliers circulant sur le réseau routier luxembourgeois, le rapport entre la population résidente et le trafic n'est comparable à la situation d'aucun autre Etat membre de l'Union européenne), il n'en reste pas moins que le Luxembourg est toujours parmi les pays européens où le trafic routier cause le plus grand nombre de décès. Le trafic routier engendrera certes toujours des accidents, causant des blessures graves voire mortelles aux victimes. Il n'y a cependant pas lieu de n'y voir qu'une fatalité: dans bien des cas, le décès dû à un accident de la circulation est en relation avec un comportement délictueux préalable.

Le Gouvernement, en déposant le projet de loi sous rubrique le 16 juillet 2004 à la Chambre des Députés, visait à trouver une réponse à cette situation. Les modifications légales prévues dans le texte initial concernaient les trois aspects suivants:

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

Le Gouvernement a révisé et complété le projet de loi par une série d'amendements, communiqués à la Chambre des Députés en date du 19 mai 2006. Avec ces amendements, le Gouvernement donne non seulement droit à certaines observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 avril 2005, mais il saisit encore l'occasion d'actualiser la législation existante, notamment en matière de seuils d'alcoolémie.

Dans son exposé des motifs, il rappelle que, à la suite d'une proposition de directive de la Commission européenne de 1998, la majorité des Etats membres de l'Union européenne (EU 25) ont introduit le taux légal d'alcoolémie préconisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Certains Etats membres ont même opté pour le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang (Suède). D'autres encore ont introduit en sus des seuils plus bas (0,1/0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers.

Les amendements gouvernementaux comprennent des dispositions visant à ramener le taux d'alcoolémie actuel de 0,8 à 0,5 g d'alcool par litre de sang et à introduire un seuil d'alcoolémie prohibé plus bas (0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers de la route.

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

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

### III. CONSIDERATIONS GENERALES

#### III.1 La période de stage

L'exposé des motifs du projet de loi initial consacre un chapitre à part à „la refonte de la période de stage“. Il est rappelé que la période de stage fut introduite dans la législation routière par le règlement grand-ducal du 23 octobre 1972 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques communément appelé Code de la Route, imposant aux conducteurs novices, pendant les deux premières années à partir de l'obtention du permis de conduire, des conditions de circulation particulières et notamment des limitations de la vitesse plus restrictives.

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

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

En se basant sur les expériences faites aussi bien au Grand-Duché que par ailleurs en Europe et sur une étude européenne à ce sujet, le Gouvernement en était venu à la conclusion qu'il serait opportun de procéder à une refonte de la période de stage. Il s'agissait de prendre en compte les conclusions et recommandations de l'étude „DAN“ (Description and Analysis of post licensing measures for novice drivers) de l'Union européenne qui retient entre autres qu'„il n'est pas recommandé d'introduire par une loi des mesures restrictives spéciales pour les apprentis conducteurs telles qu'une limitation de la vitesse, une interdiction de conduire à des heures précises ou autres“.

Entre-temps, la législation concernant la période de stage a évolué. Le Conseil d'Etat remarque à juste titre que le règlement grand-ducal du 13 janvier 2005 modifiant, entre autres, l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques a supprimé les limitations de vitesse imposées spécifiquement aux conducteurs en période de stage (ancien article 139, paragraphe 3, lettre d)), ainsi que le caractère obligatoire de l'apposition de la lettre „L“ apparaissant en blanc sur fond bleu. Il remarque encore qu'une autre recommandation de l'étude „DAN“, à savoir la réduction du délai d'admission au cours de formation complémentaire, a également été transposée par le prédit règlement grand-ducal du 13 janvier 2005.

La Commission des Transports note que seul l'article IV. du projet de loi sous rubrique a trait à la refonte de la période de stage. Cet article a pour objectif de supprimer la notion de temps figurant dans l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui limite la durée de la période de stage à deux ans. Elle comprend le souci du Gouvernement d'accroître la flexibilité pour adapter ponctuellement les dispositions de la période de stage et approuve la modification opérée par l'article IV.

#### III.2 L'adaptation des instruments légaux pour réprimer les infractions routières

L'intensification des mesures répressives prévues s'inscrit dans un esprit de promotion de la sécurité routière et constitue à cet égard un instrument pédagogique efficace. Fidèle à cette logique, le nouveau système des peines vise à sanctionner plus sévèrement les délits qui sont considérés comme particulièrement graves tout en augmentant la rigueur de la législation routière vis-à-vis des délinquants récidivistes.

Cette approche se traduit par des modifications qui concernent quasi exclusivement les taux maxima des peines afin d'accorder aux juges une plus grande flexibilité pour prononcer des sanctions plus adéquates en présence de délits particulièrement graves.

L'expérience française des dernières années a montré que la volonté du gouvernement français de réprimer sévèrement la délinquance routière selon le diptyque mis en place: „contrôle plus systématique et sanction certaine“ et le fait de ne pas lésiner sur les moyens à mettre en oeuvre en matière de répression des infractions a porté ses fruits et a mené à un véritable changement de comportement des automobilistes.

Cette modification de l'attitude des conducteurs sur les voies françaises s'est traduite par une baisse spectaculaire du nombre des tués sur les routes: 23% de tués en moins entre 2002 et 2003 selon des projections, 20% d'accidents et de blessés en moins. Par ailleurs, un décret du 31 mars 2003 et une loi du 4 juin 2003 ont renforcé l'arsenal des sanctions pénales et administratives auxquelles s'exposent les délinquants routiers.

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

L'orientation de ce volet du projet de loi mise sur la „peur du gendarme“ et vise un renforcement de la répression en relation avec les comportements jugés particulièrement dangereux pour la sécurité routière dans un souci de prévention des accidents normalement attribués aux fautes en cause.

Le Conseil d'Etat n'est pas tout à fait convaincu que l'approche choisie par le Gouvernement soit la bonne. Pour ce qui est de la peine d'emprisonnement, il constate que les auteurs du projet de loi entendent revenir aux taux tels qu'ils étaient en vigueur avant la loi du 2 août 2002 ayant modifié la loi modifiée du 14 février 1955 (introduction du permis à points). Il rappelle que par cette loi, le législateur avait abaissé le maximum de la peine d'emprisonnement encourue au titre des articles 8bis, 9, 11 et 12, en le ramenant à chaque fois de 3 ans à 1 an. Il estime qu'une telle volte-face, en un laps de temps aussi court, ne relève pas d'une politique cohérente en la matière.

Pour ce qui est de l'augmentation proposée de la peine d'amende, la Haute Corporation est d'avis qu'une telle mesure n'aura guère d'impact sur la conduite automobile si le risque de faire l'objet d'un constat d'infraction n'augmente pas. Une augmentation de la peine d'amende ne fait donc *a priori* de sens que pour les infractions routières susceptibles d'être constatées lors de contrôles policiers, le cas échéant renforcés (excès de vitesse, alcoolémie, etc.). Elle attire l'attention sur le fait que le délit de fuite ne relève en principe pas de cette catégorie d'infractions.

Le Conseil d'Etat se montre particulièrement critique face à l'article X qui entend incriminer spécifiquement les lésions corporelles involontaires et l'homicide involontaire. Le détail de son argumentation est repris dans le commentaire de l'article X.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas par principe à l'extension du délai de récidive en matière de délit de grande vitesse, il lui semble toutefois qu'une meilleure discipline des conducteurs pourrait également être obtenue, en l'état actuel des textes, par des contrôles de police renforcés et réguliers. Il est d'avis que, si les automobilistes doivent compter à tout moment avec des contrôles de vitesse, ils adapteront assez rapidement leur comportement à cet état de fait quel que soit le délai de récidive en la matière.

La Commission des Transports partage l'avis du Conseil d'Etat que l'intensification des contrôles routiers peut être considérée comme un instrument préventif au moins aussi efficace que l'augmentation des peines ou des délais de récidive, mais elle note aussi que les mesures proposées dans le contexte du projet de loi sous rubrique n'excluent pas l'intensification des contrôles routiers. Bien au contraire, la commission comprend que le projet de loi fait partie d'un plan d'action gouvernemental plus vaste, qui prévoit, entre autres, une intensification de la surveillance de la circulation par la police grand-ducale fondée sur une présence plus efficace sur la route. Elle approuve donc l'approche choisie par le Gouvernement.

### III.3 L'abaissement du taux d'alcoolémie

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

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

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

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

A l'instar des législations en vigueur dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, le présent projet de loi a comme objectif d'abaisser le seuil légal d'alcoolémie de 0,8 g d'alcool par litre de sang à 0,5 g d'alcool par litre de sang et d'introduire un taux légal inférieur de 0,2 g d'alcool par litre de sang pour certaines catégories de conducteurs. Dans un souci de rester fidèle au système actuellement en place, il est proposé de distinguer entre deux états d'imprégnation éthylique, à savoir la conduite sous influence d'alcool et la conduite en état d'ivresse.

Ainsi, l'alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g d'alcool par litre de sang sans pour autant atteindre 1,2 g d'alcool par litre de sang, qualifiée de conduite sous l'influence d'alcool, constitue une contravention grave, alors que l'alcoolémie supérieure ou égale à 1,2 g d'alcool par litre de sang, qualifiée d'ivresse au volant, constitue un délit. La police grand-ducale pourra décerner un avertissement taxé dans le cas d'une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g d'alcool par litre de sang (respectivement supérieure ou égale à 0,2 g d'alcool par litre de sang pour les catégories de conducteurs énumérés ci-dessous), mais inférieure à 0,8 g d'alcool par litre de sang.

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

- les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire, ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;

- les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- les conducteurs des véhicules en service urgent;
- les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- les conducteurs de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Le seuil d'alcoolémie qu'il est proposé d'appliquer à ces catégories d'usagers de la route est de 0,2 g d'alcool par litre de sang. Alors qu'il est estimé que, d'un point de vue psychologique, le message de l'abstinence en matière d'alcool se prête le mieux pour atteindre les effets et les objectifs escomptés, toujours est-il que, d'un point de vue légal, le cadre dans lequel doivent se dérouler les poursuites pour imprégnation éthylique doit être conçu de manière à tenir compte des contraintes techniques et de la fiabilité inhérentes aux appareils utilisés pour le dépistage de l'alcool au volant, d'une part, et des problèmes liés à la consommation de médicaments et au phénomène du résidu d'alcool, d'autre part.

A ces fins, il est judicieux de s'inspirer des législations des Etats membres ayant opté pour une approche similaire en introduisant des taux limites de respectivement 0,1 ou 0,2 g d'alcool par litre de sang. Le Gouvernement est conscient que, ce faisant, le message de l'abstinence perd un peu de son effet signalétique, mais il estime qu'il s'agit toujours d'une interdiction réelle et effective d'associer l'alcool à la conduite automobile.

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

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

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

Le Conseil d'Etat prend note des intentions du Gouvernement concernant l'abaissement du taux d'alcoolémie, mais il exprime des doutes quant aux effets escomptés de cette mesure. Il renvoie à une note de réflexion sur un programme de mesures légales destinées à l'intensification de la lutte contre l'insécurité routière, élaborée en collaboration avec le directeur général de la police et le procureur d'Etat de Luxembourg, qui retient certes que le problème d'alcool n'est pas maîtrisé à l'heure actuelle, mais qui propose de multiplier les actions de dépistage systématique plutôt que d'abaisser le seuil prohibé de 0,8 g/l à 0,5 g/l, cette dernière mesure élargissant tout au plus le cercle des fautifs sans pour autant influencer sur le comportement de ceux qui se rendent déjà aujourd'hui coupables d'une ivresse grave.

Concernant le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang pour certaines catégories de conducteurs, le Conseil d'Etat se montre réticent à s'engager dans la voie d'une multiplication des seuils d'exception. Il invite en conséquence à restreindre la liste des catégories d'usagers de la route entrant en lice.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat estime que les données statistiques dont il dispose sont insuffisantes pour pouvoir juger du bien-fondé de l'abaissement du taux d'alcoolémie.

Suite aux critiques formulées par le Conseil d'Etat, le ministre des Transports a mis à disposition des membres de la commission une note contenant des informations détaillées quant à l'incidence des conducteurs roulant sous l'emprise de l'alcool sur la sécurité routière.

Une partie des informations contenues dans cette note est reprise ci-dessus.

Des études approfondies révèlent que l'alcool intervient dans 25 à 40% des accidents avec tués<sup>1</sup>.

Par ailleurs de nombreux accidents sont causés par des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8‰. Les données statistiques recensées en France étayent cette affirmation. Si l'effet de l'alcool sur la conduite et l'accidentalité est à caractériser de considérable au-delà du seuil de 0,5‰, certaines études vont même jusqu'à prôner un taux d'alcool maximal autorisé inférieur à 0,5‰.

Ainsi est-il établi que plus le taux d'alcool dans le sang du conducteur est élevé, plus le risque d'accident sera important. Ce constat vaut aussi pour la gravité de l'accident.

A cela s'ajoute que toutes les études scientifiques aboutissent aux conclusions que les risques sont notamment élevés à cause de l'effet désinhibiteur de l'alcool. Le conducteur sous l'emprise de l'alcool a un comportement dégradé par rapport au conducteur sobre, qui se traduit par une prise de risque plus important: vitesse excessive, agressivité, non-port de la ceinture de sécurité, réflexes diminués.

Par ailleurs, des études faites à la suite de l'abaissement du seuil légal dans divers pays ont montré que cette mesure a contribué à une réduction des accidents, due à la baisse induite sur l'ensemble des alcoolémies plutôt qu'à l'effet direct dû à la baisse des faibles alcoolisations.

Cet effet secondaire engendré par l'abaissement du taux d'alcoolémie est appuyé par des contrôles effectués en Autriche et en Belgique qui mettent en évidence que le nombre de personnes ayant un taux d'alcoolémie positif baisse après l'introduction d'un nouveau seuil d'alcoolémie.

Au niveau des statistiques, le Ministère des Transports a fait au cours des dernières années des efforts considérables afin d'améliorer le recensement des statistiques en matière des accidents de la route, ce qui résulte des engagements pris au niveau européen, d'une part, et de la mise en place d'un groupe de travail „statistiques“, instauré auprès de la Commission de circulation de l'Etat, d'autre part.

Nonobstant ces progrès, le Ministère des Transports admet qu'à ce stade, il ne possède pas de données précises quant aux accidents mortels en relation avec l'alcool au volant. Le Ministère des Transports possède cependant des statistiques détaillées concernant le retrait de points suite à un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximal autorisé.

Dans le cadre du permis à points, il s'avère qu'entre 2004 et 2006, un total de 158.163 points a été retiré à 57.710 personnes. Le chiffre des 17.558 points retirés en matière d'alcool représente un pourcentage de 11,10% de l'ensemble des points retirés depuis 2004, dont 1.686 points (17,5%) ont été retirés pour raison d'influence d'alcool et 15.872 points (82,5%) ont été retirés pour cause d'ivresse au volant.

Toutefois, les données statistiques concernant les points retirés suite à une condamnation judiciaire sont nettement plus probantes, alors que deux sur cinq condamnations judiciaires ont été prononcées en matière d'alcool au volant. Lors des trois dernières années (2004; 2005; 2006) un total de 44.677 points a été retiré à 11.901 personnes suite à des condamnations judiciaires, dont 17.558 points ont été retirés à 4.811 personnes en matière d'alcool, ce qui représente un pourcentage de 39,30% des points retirés pour les condamnations.

Au vu des informations fournies, les membres de la Commission des Transports estiment que la réduction du taux d'alcoolémie aura un impact certain sur la sécurité routière. Ils approuvent l'approche choisie par le Gouvernement.

Reste à noter que la Chambre de Commerce a émis un avis le 14 mai 2007 qui se limite à commenter l'abaissement du taux d'alcoolémie. Tout en admettant que la conduite sous l'influence de l'alcool, parmi d'autres facteurs générateurs d'accidents mortels et corporels, constitue un risque non négligeable, elle n'est pas convaincue que l'abaissement du taux d'alcoolémie ait un impact notable en termes de sécurité routière.

La Chambre de Commerce est pourtant convaincue que l'impact de cette mesure sera néfaste pour la compétitivité du secteur viticole et du secteur de l'hôtellerie et de la restauration. Elle propose, principalement, d'abandonner l'abaissement projeté du seuil à 0,5 g et de maintenir le statu quo et,

---

<sup>1</sup> Cf. Rapport de la Commission Fédérale pour la sécurité routière en Belgique; conduite sous l'influence de l'alcool, 12 mars 2007.

subsidiairement, de sanctionner une contravention au seuil de 0,5 g non pas par une peine de police mais d'introduire un système d'avertissements taxés comme en matière de dépassement de vitesse.

La Commission des Transports prend note des remarques de la Chambre de Commerce. Lors de sa réunion du 22 juin 2007, elle adopte une proposition de texte du Conseil d'Etat au niveau du point 7. de l'article XIII. du projet de loi, qui modifie le paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, qui prévoit notamment que les membres de la police grand-ducale pourront décerner un avertissement taxé dans le cas où la personne concernée a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est entre 0,5 g (respectivement 0,2 g) par litre de sang et 0,8 g par litre de sang. La commission prend aussi note des intentions du ministère d'organiser des campagnes de sensibilisation auxquelles les secteurs concernés seront associés.

#### **III.4 Le dépistage légal des conducteurs se trouvant sous l'emprise de drogues**

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

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

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

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

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

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

- 1,8 avec les médicaments psychotropes,
- 2,5 avec le cannabis uniquement,
- 3,8 avec l'alcool uniquement,
- 4,8 avec l'association alcool-cannabis,
- 9,0 avec les morphiniques.

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



Cette évolution de la consommation des drogues et notamment celle du cannabis a incontestablement des conséquences sur la sécurité routière, même si celles-ci sont encore difficiles à mesurer concrètement.

Les résultats d'expertises toxicologiques du Laboratoire national de Santé (LNS) en matière d'accidents de la route montrent que dans 30,3% des expertises effectuées en 1995 des traces de cannabinoïdes furent détectées; en 2001 cette même proportion était de 37,3%. La hausse des indicateurs de consommation de cannabis au Grand-Duché s'aligne sur les tendances notées dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.

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

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

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

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

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

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

Le projet de loi sous rubrique tend à modifier la législation existante en vue de l'évolution décrite ci-dessus. Le texte proposé initialement à cet effet avait rencontré l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Celui-ci avait entre autres rappelé que l'objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants, mais de la conduite d'un véhicule sous l'influence d'une de ces substances. Il juge essentiel dans ce contexte de prendre en considération la relation dose/effet. Il avait fortement recommandé de limiter les nouvelles dispositions à un nombre restreint de substances pour lesquelles il existe des moyens de dépistage fiables et de préciser dans la loi des seuils minima de concentration dans le sang pour ces substances afin de déterminer si une personne se trouve sous influence de stupéfiants ou non.

La Commission des Transports a suivi les recommandations du Conseil d'Etat en proposant un amendement qui a par la suite trouvé l'approbation du Conseil d'Etat.

Pour le détail concernant les différentes dispositions du projet de loi sous rubrique, il est renvoyé au commentaire des articles.

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Dans le cadre des amendements gouvernementaux du 19 mai 2006, il est ajouté un point c) nouveau à *l'intitulé*. A la suite de ces amendements, le projet de loi se propose non seulement de modifier certaines dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, mais aussi certaines dispositions de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules. L'ajout d'un nouveau point c) prend en compte ces modifications.

Dans son troisième avis complémentaire, le Conseil d'Etat attire l'attention sur une erreur matérielle au niveau du point c) de *l'intitulé*. La Commission des Transports propose de redresser cette erreur, en supprimant le terme redondant „modifiant“.

*L'article Ier* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il introduit une nouvelle terminologie relative aux documents d'immatriculation. Les termes „carte d'immatriculation“ sont remplacés par ceux de „certificat d'immatriculation“, dans la foulée de la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Aux termes „cartes d'identité“ sont substitués ceux de „certificats d'identification“.

Au troisième alinéa du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, il est encore distingué entre les véhicules routiers soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique (ajout dans le texte) et ceux qui sont soumis à l'immatriculation, mais non au contrôle technique périodique. Comme ces derniers ne sont pas couverts par un certificat de contrôle technique, mais par une vignette de conformité, il est proposé, à l'instar de la procédure appliquée pour les premiers, que la validité de leur certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans.

*L'article II.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. L'article II. apporte des modifications ponctuelles à l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Il est ainsi procédé à un redressement du renvoi (l'article 4ter, alinéa 1er, reprenant les dispositions de l'ancien alinéa 13 de l'article 4). Des précisions sont apportées en ce qui concerne les interdictions de conduire judiciaires et les mesures administratives qui allongent le délai dans lequel une reconstitution (partielle ou totale) du capital points peut s'opérer.

Suite à une remarque que le Conseil d'Etat fait dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, la Commission des Transports propose un amendement au niveau de l'article II. qui précise que la durée de la peine est à calculer à partir du moment où elle est exécutée et non pas à partir du moment où la décision qui la prononce a acquis autorité de chose jugée. L'amendement parlementaire prend aussi en compte la recommandation du Conseil d'Etat de remplacer les termes de „le temps d'une interdiction“ par „la durée d'exécution“.

*L'article III.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Cet article propose en premier lieu d'ajouter un nouveau paragraphe 5 à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955.

Selon le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, „sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des Etats membres ...“ (voir notamment articles 12, 14, paragraphes 5 et 16, annexe I, point VI, annexe I B, points V et VI). Le nouveau paragraphe 5 est destiné à arrêter les modalités d'application des dispositions du règlement communautaire, en tenant compte par ailleurs de ce que selon l'article 11(6) de la Constitution les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie sont réservées à la loi formelle.

En deuxième lieu, l'article III. ajoute un nouveau paragraphe 6 à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 qui vise les infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du

Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil, au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970.

L'article III. tel que proposé par l'amendement gouvernemental du 19 mai 2006 a rencontré l'opposition formelle du Conseil d'Etat dans son avis du 6 mars 2007 qui fait remarquer que les dispositions du règlement (CEE) No 3820/85 seront abrogées et remplacées par le règlement (CE) No 561/2006 à partir du 11 avril 2007 et qu'il y aurait par conséquent lieu de faire référence à ces dispositions.

Ensuite, le Conseil d'Etat fait remarquer qu'il ne suffit pas de viser „les infractions aux règlements (CEE) No 3820/85 ... (CEE) No 3821/85 ... et (CE) No 2135/98 ... ainsi qu'aux dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), dans le cas où cet accord s'applique en vertu de l'article 2, paragraphe 2 du règlement (CEE) No 3820/85 ...“. Il s'oppose à une telle incrimination par voie de renvoi non autrement spécifié en expliquant qu'elle ne satisfait pas au principe de la spécification qui est le corollaire du principe de la légalité de la peine consacré par l'article 14 de la Constitution.

Le Conseil d'Etat rend attentif que les sanctions aux règlements communautaires peuvent être fixées par règlement grand-ducal sur base de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives, ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports.

La Commission des Transports constate pourtant que cette base légale ne donne pas la possibilité de prévoir des avertissements taxés, mieux adaptés à la majorité des infractions visées, d'où la nécessité de créer une base légale adaptée.

Dans le cadre d'une série d'amendements parlementaires du 25 avril 2007, la Commission des Transports propose une nouvelle formulation qui reprend la procédure de la loi du 9 août 1971 en y ajoutant la possibilité de prévoir des peines de police. La présente disposition constitue donc le cadre légal tout en laissant au Grand-Duc le soin de fixer le détail, à l'instar de la loi du 9 août 1971.

La référence au règlement (CEE) No 3820/85 a été remplacée par celle au règlement (CE) No 561/2006 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Le montant maximum des amendes a été repris de la loi du 9 août 1971.

Une autre observation du Conseil d'Etat concerne les situations dans lesquelles l'administration des douanes et accises peut faire des avertissements taxés. Etant donné que le Conseil d'Etat se base dans son argumentation sur le règlement grand-ducal du 29 janvier 1987 qui a été abrogé par celui du 13 octobre 2006, il s'ensuit que son raisonnement s'avère non cohérent et induit par conséquent en erreur.

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

Dans un souci de flexibilité et d'adaptation ponctuelle des dispositions de la période de stage en fonction, à la fois, des exigences des conditions de circulation réelles, ainsi que des évolutions et expériences réalisées, notamment, en matière d'éducation et de formation des conducteurs novices, la nouvelle terminologie qui fait abstraction d'une délimitation dans le temps de la période de stage, devrait permettre d'alléger la procédure d'amendement de ces dispositions qui, pour le reste, continueront à figurer dans l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément connu sous le terme de „Code de la Route“.

*L'article V.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il a pour objet la modification de l'article 5. de la loi modifiée du 14 février 1955.

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

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

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

Dans la version du texte coordonnée du projet de loi amendé du 19 mai 2006, une modification était encore apportée à l'endroit de l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5. Elle avait pour objet de reprendre d'anciennes dispositions de l'article 3 non retenues lors d'un transfert antérieur vers l'article 5 qui définissent les modalités de publication des mesures réglementaires. Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d'Etat fait remarquer que, dans sa teneur actuelle, l'alinéa 4 est issu de la loi du 6 juillet 2004 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 et que cette loi était donc antérieure à la révision constitutionnelle des articles 32, 36 et 76 de la Constitution par la loi du 19 novembre 2004. Il rappelle que l'article 76 de la Constitution dispose depuis lors que dans l'exercice du pouvoir lui attribué par les articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution, le Grand-Duc peut, dans les cas qu'il détermine, charger les membres de son Gouvernement de prendre des mesures d'exécution. L'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée de 1955 consacre le principe que la réglementation s'effectue par voie de règlement grand-ducal. Il prévoit cependant une compétence ministérielle commune de prendre ensemble des mesures particulières sur des tronçons de la grande voirie (autoroutes et voies réservées à la circulation automobile) et de la voirie normale (routes nationales et chemins repris) située en dehors des agglomérations, mesures qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux des tronçons en question. Le Conseil d'Etat estime que cette disposition ne cadre plus avec les dispositions actuelles de la Constitution, et que les alinéas 4 et 5 du paragraphe 2 de l'article 5 seraient à supprimer dans la loi modifiée du 14 février 1955 pour être intégrés à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

La Commission des Transports se rallie au Conseil d'Etat et se propose d'amender l'article V. du projet de loi sous rubrique en conséquence.

*L'article VI.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006.

L'ajout fait à la lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 élargit les compétences de l'administration des douanes et accises qui sera chargée de veiller à l'exécution de la législation sur les transports routiers.

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

Alors que le catalogue des avertissements taxés ne sanctionne comme contravention grave que les excès de vitesse à partir d'un seuil fixé à un niveau supérieur (15, 20 ou 25 km/h selon le cas) au plafond réglementaire, l'article 7 de la loi de 1955 considère indistinctement tout dépassement de la limitation de la vitesse comme contravention grave. *L'article VII. (article II. initial)* a pour objet de modifier l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée pour éviter les problèmes d'interprétation auxquels cette non-conformité formelle pourrait donner lieu, notamment en relation avec l'application du permis à points.

Dans la version initiale du projet de loi, l'article II. remplace le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 de la loi de 1955 précitée par un nouveau tiret d'après lequel l'inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse ne serait plus à considérer dans tous les cas comme une contravention grave, mais seulement si la vitesse constatée est supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée sur la voirie normale en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute.

Le Conseil d'Etat met en garde que cette définition peut donner l'impression à certains conducteurs que le législateur lui-même les confirme dans leur conviction que les limitations réglementaires de vitesse n'ont en définitive qu'un caractère contraignant relatif. Il constate encore que, d'après l'article II., la vitesse dangereuse selon les circonstances ne serait plus à considérer comme contravention grave.

Le Conseil d'Etat se prononce aussi pour le maintien du bout de phrase „, sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis“. Par ailleurs, il fait remarquer que la modification à opérer serait

à insérer au premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 et non pas au premier tiret du premier alinéa et que le terme „voirie normale“ signifie en fait „voirie de l'Etat“ et qu'il n'est certainement pas dans l'intention des auteurs du projet de loi de limiter la portée de l'article 7 à la voirie étatique.

Un amendement gouvernemental du 19 mai 2006 prend en compte toutes ces remarques. L'article VII. nouveau remplace le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 tout en maintenant la vitesse dangereuse selon les circonstances parmi les contraventions graves, et ajoute un nouveau tiret qui définit comme contravention grave l'excès de vitesse dépassant certains seuils, en accord avec ceux retenus par le catalogue des avertissements taxés.

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

Dans son avis du 13 avril 2005, le Conseil d'Etat rappelle qu'en matière de contraventions il n'y a récidive que si la deuxième contravention est la même que celle pour laquelle une première condamnation est intervenue. L'extension, par l'article sous examen, du délai dans lequel la récidive en matière de contraventions à la réglementation routière peut être constituée, n'affecte pas cette condition de la récidive.

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

*L'article IX. (article IV. initial)* modifie l'article 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le maximum de la peine d'emprisonnement est relevé et fixé désormais à trois ans, les amendes applicables se situant actuellement dans une fourchette de 251 euros à 5.000 euros sont remplacées par des amendes allant de 500 euros à 10.000 euros.

Dans sa version initiale, cet article prévoyait des amendes allant de 501 à 10.000 euros. Le Conseil d'Etat signale pourtant dans son avis du 13 avril 2005 qu'en cas d'adaptation du minimum de l'amende correctionnelle, il y a lieu d'écrire „500 euros“ et non pas „501 euros“, alors qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis. Le Gouvernement en rend compte dans le cadre des amendements proposés le 19 mai 2006.

*L'article X. (article V. initial)* complète l'article 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 d'un article 9bis.

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

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

Le nouveau régime des peines se présente ainsi:

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

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

Le Conseil d'Etat attire l'attention sur la résolution (75) 24 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, qui s'est montré „persuadé que les poursuites pénales ne sont efficaces que si elles peuvent contribuer à la prévention des comportements dangereux des usagers de la route“, et a considéré „qu'à cet égard un système répressif exclusivement fondé sur les conséquences dommageables de l'accident ne permet pas d'assurer une action répressive et préventive adéquate“.

Le Conseil d'Etat a l'impression que le texte proposé va à l'encontre de ces recommandations, alors qu'il vise à punir en fonction de l'ampleur de la lésion causée quelle que soit par ailleurs la faute reprochée au conducteur responsable. Il remarque que l'automobiliste attentionné, en raison d'une simple inadvertance, peut être à l'origine d'un accident grave de la circulation, alors que l'automobiliste qui, eu égard à sa façon de conduire irresponsable, peut être qualifié de „chauffard“, peut causer un accident dont les victimes sortent, par chance ou par hasard, indemnes. Il lui semble, au regard des objectifs que les auteurs du texte se sont fixés (meilleure répression des aspects les plus graves de la délinquance routière), que le texte proposé fait par trop abstraction du critère de la faute.

La Haute Corporation est consciente que le juge pourra toujours tenir compte de la gravité de la faute, la fourchette des peines étant suffisamment large (en combinaison avec les dispositions de l'article 20 du Code pénal et les dispositions relatives aux circonstances atténuantes) pour individualiser la peine. Elle se demande toutefois si le législateur fait véritablement oeuvre utile, sur le plan de la politique criminelle, en se fondant uniquement sur le résultat produit pour fixer le niveau de la peine.

Le Conseil d'Etat recommande d'abandonner l'idée d'une nouvelle incrimination. Un relèvement du maximum de la peine d'emprisonnement, tel que proposé par le projet de loi sous rubrique s'agissant de certaines infractions graves à la législation routière, lui semble plus approprié.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat recommande de ne pas choisir la loi modifiée du 14 février 1955 comme emplacement de cette nouvelle incrimination. Il fait remarquer qu'au regard du libellé proposé de la nouvelle incrimination, la faute du conducteur responsable résulte d'une infraction à la loi modifiée du 14 février 1955 ou d'une infraction aux dispositions réglementaires prises en son exécution. Or, il existe de multiples réglementations qui ne se basent pas sur la loi de 1955, comme par exemple la réglementation des temps de conduite et de repos dans le domaine des transports par route. D'après la Haute Corporation, il faudrait pouvoir être certain, en cas d'accident, de pouvoir recourir à des incriminations „passe-partout“ (tel le défaut de maîtrise) du Code de la Route pour servir de base à une condamnation au titre de la nouvelle incrimination. Le Conseil d'Etat donne à considérer s'il ne serait pas plus sûr d'inscrire la nouvelle incrimination au Code pénal.

Le Gouvernement ne partage pas les vues de la Haute Corporation. Dans ce contexte, il incombe de souligner qu'il existe de nombreux exemples où l'incrimination spécifique n'est pas inscrite dans le Code pénal, mais où elle figure directement dans les textes législatifs auxquels elle se réfère, ainsi la loi du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne dispose en son article 32 que „sera puni d'un emprisonnement de huit à six mois (et/ou d'une amende), quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef. S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans (et d'une amende). Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans (et d'une amende)“.

Le Gouvernement propose certes un amendement au niveau de l'article V. (article X. nouveau), mais uniquement pour porter le montant minimal de l'amende à 500 euros au lieu de 501 euros. Il suit ainsi le Conseil d'Etat, qui avait rappelé qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis.

La Commission des Transports approuve le texte tel que proposé par le Gouvernement.

*L'article XI. (article VI. initial)* modifie l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le délit de grande vitesse n'existe que comme récidive suite à un premier excès de vitesse considéré comme contravention grave et à condition que le second excès de vitesse constitue un dépassement du plafond réglementaire supérieur à 50%, le délai entre le premier et le second excès étant d'un an.

Conformément à l'approche retenue par ailleurs dans le cadre de la loi en projet, ce délai est porté de un à trois ans. Dans la même lignée le taux de l'amende, qui est actuellement de 251 euros à

5.000 euros, sera situé entre 500 euros à 10.000 euros. Dans la version du texte initial, l'amende prévue par le projet de loi se situait entre 501 et 10.000 euros. Pour les raisons énoncées plus haut, ce montant a été arrondi dans le cadre des amendements adoptés par le Gouvernement en date du 19 mai 2006.

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

*L'article XII. (article VII. initial)* modifie l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955. Conformément aux observations formulées au niveau du commentaire de l'article IX. (article IV. initial), il est proposé de relever le maximum de la peine d'emprisonnement qui sera désormais fixée à trois ans. Les amendes applicables se situant actuellement dans une fourchette de 251 euros à 5.000 euros sont remplacées par des amendes allant de 500 euros à 10.000 euros. Le délai de la récidive est porté à trois ans.

Un amendement gouvernemental du 19 mai 2006 arrondit le taux minimal de l'amende à 500 euros, conformément à une remarque du Conseil d'Etat.

Celui-ci signale encore une erreur matérielle dans son avis complémentaire du 6 mars 2007. La Commission des Transports propose de redresser cette erreur dans le cadre des amendements qu'elle formule le 25 avril 2007.

*L'article XIII.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Cet article introduit le nouveau seuil en matière d'alcoolémie de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Toutes les dispositions de cet article concernent des modifications à apporter au deuxième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

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

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

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

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

– les conducteurs novices:

Ils occupent une position prépondérante dans les statistiques sur les accidents routiers. En effet, en 2004 environ 20% des personnes ayant trouvé la mort sur nos routes avaient moins de 25 ans. Par l'introduction de la „tolérance zéro“ en matière d'alcool pour les conducteurs novices se trouvant en période de stage, on espère revoir à la baisse le nombre d'accidents dus à l'alcool au volant.

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

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

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

En raison des passagers qu'ils transportent, la responsabilité des chauffeurs de bus est d'autant plus grande.

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

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

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

Le rôle du moniteur auto-école et des accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée ne se limite pas à apprendre les techniques de conduite, ils ont surtout un rôle éducatif pour les futurs conducteurs. Ils doivent les sensibiliser à la sécurité routière et essayer de leur apprendre l'anticipation, la prudence, la maîtrise de soi et le civisme.

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

- les conducteurs âgés entre 16 et 18 ans

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

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

L'alinéa 7 (ancien alinéa 6) retient que les infractions visées aux alinéas 4, 5 et 6 sont à considérer comme contraventions graves. Cette disposition a été intégrée à l'alinéa 7 suite au troisième avis complémentaire du Conseil d'Etat concernant l'amendement gouvernemental du 15 mai 2007. En contrepartie, la dernière phrase de l'alinéa 4 („L'infraction en question est considérée comme contravention grave.“), telle qu'elle figurait dans le texte du 15 mai 2006, a été supprimée.

L'amendement gouvernemental du 15 mai 2007 avait pour objet de permettre à la police grand-ducale de décerner un avertissement taxé dans les cas où une personne aura conduit un véhicule ou un animal avec un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,5 g par litre de sang et inférieur à 0,8 g par litre de sang. L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire si le contrevenant soumette se soumettre à titre de preuve contraire à une prise de sang.

Par cette modification, le Gouvernement souhaite assurer qu'une alcoolémie comprise entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang sera sanctionnée comme contravention grave. Le retrait de 2 points dans le cadre du permis à points est également couvert par le point 9 du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée qui dispose que „le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule ou d'un animal une des contraventions graves prévues à l'article 12“ donne lieu à une réduction de 2 points. Par ailleurs, il est prévu de percevoir sur place en cas d'une infraction dans le champ qui précède une amende de 145 euros.

L'amendement gouvernemental prévoyait d'insérer la nouvelle disposition au niveau de l'alinéa 4 du deuxième paragraphe de l'article 12. Dans son troisième avis complémentaire le Conseil d'Etat a par contre fait des propositions de texte qui intègrent la nouvelle disposition au niveau de l'alinéa 7 du deuxième paragraphe de l'article 12.

La Commission des Transports a décidé de faire siennes les propositions du Conseil d'Etat.

L'alinéa 7 du deuxième paragraphe de l'article 12 vise encore les peines qui sont applicables au cas où une personne se trouve en état de récidive par rapport à une des contraventions spécifiées aux alinéas 4, 5 et au nouvel alinéa 6 concernant l'introduction d'un taux d'alcoolémie légal dérogatoire pour certaines catégories de conducteurs.

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

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d'Etat recommande afin d'éviter des ambiguïtés qui pourraient résulter des termes „sans préjudice des dispositions de l'alinéa 7“ de créer une base légale permettant au procureur d'Etat de proposer de tels stages.



La Commission des Transports fait sienna la proposition du Conseil d'Etat et amende le texte en conséquence.

*L'article XIV.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il a pour objet de modifier les dispositions des alinéas 2, 3, 4 et 8 du troisième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Ces modifications visent à éviter que les personnes concernées invoquent toutes sortes d'arguments pour se soustraire à une prise de sang. Dans cette optique, il appartiendra désormais au médecin de déterminer les circonstances dans lesquelles une prise de sang est possible, respectivement impossible.

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

Le Conseil d'Etat avait émis des critiques quant à la version initiale du texte de l'article XIV. Selon le Conseil d'Etat la teneur de cet article avait comme conséquence de reléguer la prise de sang, en cas de la détermination de l'imprégnation alcoolique du conducteur, au deuxième rang et de favoriser en conséquence l'éthylomètre. Dans le cadre des amendements proposés en date du 25 avril 2007, la Commission des Transports a en partie reformulé l'article XIV. pour clarifier les intentions du législateur. Dans un souci d'aligner les dispositions des alinéas 2 et 8 du paragraphe 3 de l'article 12, d'une part, et pour mettre en évidence l'ordre dans lequel il doit être fait recours aux différents moyens de dépistage de l'alcool au volant (examen sommaire de l'haleine, examen de l'air expiré et, le cas échéant, prise de sang ou examen médical), d'autre part, la Commission des Transports propose d'amender l'alinéa 2 en conséquence.

Faisant en sorte, il est tenu compte de l'observation du Conseil d'Etat qui estime à juste titre que, actuellement, „le recours à l'un ou l'autre (des moyens de dépistage) relève de l'opportunité de choix du policier et non de l'automobiliste.“

Désormais, l'imprégnation alcoolique sera en principe déterminée à l'aide du seul éthylomètre, la prise de sang n'intervenant plus qu'à titre de preuve contraire ou qu'à titre de succédané de l'éthylomètre, lorsque la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à l'examen de l'air expiré. Il ne sera donc plus loisible aux forces de l'ordre de soumettre un conducteur soit à un examen de l'air expiré, soit à une prise de sang. Le Conseil d'Etat accepte l'approche suivie par les auteurs des amendements, les appareils utilisés pour l'examen de l'air expiré ayant fait leurs preuves.

La Commission des Transports saisit encore l'occasion pour apporter une précision aux alinéas 3 et 8 du paragraphe 3 de l'article 12 s'agissant du cas où une personne ne serait pas à même de se soumettre à un examen de l'air expiré.

Si le Conseil d'Etat approuve en principe l'amendement parlementaire, il recommande pourtant de faire abstraction à l'endroit de l'alinéa 2 du paragraphe 3 de l'article 12 de la phrase „Il sera tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang“ qui, selon lui, manque de précision.

La Commission des Transports ne suit pas cette recommandation du Conseil d'Etat. Elle note que ladite phrase ne représente pas une disposition nouvelle, mais qu'elle figure déjà dans le texte en vigueur et qu'elle n'a jusqu'à présent encore jamais causé des problèmes. En outre, les détails concernant cette disposition sont inscrits dans le règlement ministériel modifié du 1er juillet 1992 concernant les modalités d'application des vérifications prévues pour déterminer l'état alcoolique d'un conducteur ou d'un piéton, règlement qu'il est prévu de reprendre dans un règlement grand-ducal, soumis à l'avis du Conseil d'Etat dans le cadre de la présente procédure législative.

*L'article XV. (article VIII. initial)* modifie le paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 sur la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il comporte plusieurs innovations.

L'article XV. introduit au point 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi du 14 février 1955 précitée l'infraction de la conduite sous l'influence de stupéfiants. Cette infraction est constituée lorsque l'organisme d'une personne qui conduit un véhicule ou un animal comporte la présence d'une des substances ci-après dans des quantités supérieures ou égales aux seuils maxima correspondants:

- 2 ng/ml de tetrahydrocannabinol (THC),
- 50 ng/ml d'amphétamines,
- 50 ng/ml de cocaïne,

– 20 ng/ml d’opiacés.

Dans sa version initiale, les modifications apportées au point 1. du paragraphe 4 de l’article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée visaient la conduite sous l’influence de substances couvertes par la loi modifiée du 19 février 1973 ou sous l’influence de leurs métabolites ou produits de décomposition spontanée. Les auteurs du projet de loi estimaient que cette définition permettrait l’élargissement des substances incriminées à toutes les drogues actuellement identifiées tout en restant ouverte à de nouvelles formes de drogues à apparaître dans le futur.

Cette approche était vivement contestée par le Conseil d’Etat, qui rappelle que l’objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants, mais de la conduite d’un véhicule sous l’influence d’une de ces substances. Il juge essentiel dans ce contexte de prendre en considération la relation dose/effet. Sous peine d’une opposition formelle, il demande que le texte précise les substances visées et qu’il fixe des seuils minima de concentration dans le sang pour déterminer si une personne a conduit un véhicule ou un animal sous l’emprise des stupéfiants visés.

L’article XV. a été amendé à deux reprises, suite aux critiques formulées par la Haute Corporation.

Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d’Etat avait proposé de compléter le point 4. du paragraphe 4 de l’article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée comme suit:

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

La Commission des Transports suit le raisonnement du Conseil d’Etat, mais ne reprend pourtant pas sa proposition de texte. Elle préfère insérer les précisions quant aux substances et aux minima de concentration dans le sang y relatifs au niveau du point 1. du paragraphe 4 de l’article 12 en question.

Par la suite de cet amendement, le Conseil d’Etat consent à lever son opposition formelle. Il note néanmoins que le point 1. nouveau ne précise pas que les seuils minima qu’il fixe doivent se retrouver dans le sang.

Du fait que „le résultat de la prise de sang fait foi“ (point 4. du paragraphe 4), il est possible de déduire que ce sont les concentrations dans le sang qui sont visées. Mais le point 1, tel que libellé, permettrait aussi, en l’absence d’une prise de sang, de déterminer la présence dans l’organisme des substances prohibées par la concentration trouvée dans d’autres liquides du corps humain, telles par exemple les urines. Le Conseil d’Etat explique qu’il n’est pas à même de se prononcer sur l’adéquation entre les concentrations trouvées dans le sang et dans les urines. Il regrette que l’incrimination en particulier de la conduite d’un véhicule sous l’emprise de produits stupéfiants suscite toujours des interrogations, et continue ainsi de prêter le flanc à des critiques au regard des exigences du droit pénal.

L’article XV. a encore pour objectif de poser la base légale pour en permettre l’utilisation par la police grand-ducale des dispositifs de dépistage de la consommation de certaines drogues permettant d’obtenir des résultats rapides et qui sont capables de détecter chez les conducteurs un usage de certaines substances illicites.

Par analogie à la réglementation existante en matière de dépistage du taux d’alcoolémie d’un conducteur, l’intégralité des mesures de contrôle médical sont introduites afin de déterminer si un conducteur se trouve sous l’influence des substances visées au point 1. du paragraphe 4 de l’article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Les points 7. à 9. du paragraphe 4 de cet article 12 organisent – par analogie aux règles valant pour l’alcoolémie au volant – le dépistage des substances visées par le point 1. du même paragraphe sur les conducteurs dont le véhicule est impliqué dans un accident de la circulation ayant causé des dommages corporels. Si l’accident n’a pas eu comme conséquence des dommages corporels, ce dépistage est facultatif. Le piéton qui a circulé sur la voie publique et qui a été impliqué dans un accident de la circulation pourra également être soumis à un examen de dépistage.

Le point 10. du paragraphe 4 de l’article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ouvre la faculté d’organiser des contrôles préventifs en matière de dépistage de stupéfiants. S’inspirant des dispositions relatives à la conduite sous l’influence de l’alcool cette disposition permet aux forces de l’ordre de procéder sur demande du Procureur d’Etat à des opérations.

Le point 11. détermine les modalités concernant la prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical.

Les points 12. et 13. concernent les conducteurs d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que les piétons impliqués dans un accident qui auront consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Par analogie aux dispositions prévues en relation avec le dépistage de l'alcoolémie au volant, l'article XVI. (article IX. initial) prévoit que le refus de se soumettre à des analyses et vérifications sera sanctionné des mêmes peines que la conduite sous l'influence des substances visées au point 1. du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

L'article XVII. (article X initial) modifie le paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée de façon à permettre l'introduction d'une réglementation des conditions d'utilisation des tests de la salive et de la sueur. Elles seront déterminées dans un règlement grand-ducal par analogie aux règles valant pour les éthylotests et les éthylomètres.

L'article XVIII. (article XI. initial) opère de nombreuses modifications à l'endroit de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée: extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, limitation de la faculté accordée au juge de moduler l'interdiction de conduire, exclusion du sursis intégral à l'exécution d'une interdiction de conduire égale ou supérieure à 6 mois, augmentation du maximum de la peine d'emprisonnement encourue en cas de conduite sans être titulaire d'un permis de conduire valable, retrait immédiat du permis de conduire.

Dans son avis du 13 avril 2005, le Conseil d'Etat avait formulé un certain nombre de critiques et s'était formellement opposé aux dispositions concernant le retrait administratif du permis de conduire. L'article XI., qui est devenu l'article XVIII. par la suite, a été amendé à deux reprises afin de tenir compte des observations de la Haute Corporation.

Concernant le paragraphe 1. de l'article 13 en question, le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, mais il demande qu'il soit précisé dans le cas de récidive visée, à savoir la récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs, qu'il s'agit d'une récidive spécifique, c'est-à-dire subordonnée à la commission de la même infraction que celle pour laquelle la précédente condamnation a été encourue.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, il est procédé à une précision de référence au paragraphe 1ter de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955. En effet, il paraît critiquable au Conseil d'Etat de vouloir refuser systématiquement tout allègement de la peine à raison de certaines infractions considérées comme constituant en matière de circulation routière des infractions graves. Il recommande de préciser le renvoi au paragraphe 1er alinéa 2 afin de mettre en évidence que ne sont visées que les infractions pour lesquelles l'interdiction de conduire doit obligatoirement être prononcée. Le Gouvernement tient compte de cette remarque dans le cadre de ses amendements du 19 mai 2006.

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

Dans le cadre des amendements parlementaires proposés le 25 avril 2007, la Commission des Transports apporte des précisions au paragraphe 3 de l'article 13. Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'approuve pas cette modification. Il propose entre autres de supprimer le deuxième alinéa du paragraphe 3 qui fait référence à un article abrogé. Il propose par ailleurs une modification d'ordre rédactionnel. La Commission des Transports fait siennes les propositions du Conseil d'Etat.

Un amendement gouvernemental du 19 mai 2006 tient compte de la proposition du Conseil d'Etat de supprimer le paragraphe 9 de l'article 13, vu qu'il ne comporte qu'une application spécifique du paragraphe 1ter.

Un amendement proposé par la Commission des Transports apporte des précisions au niveau du premier alinéa du paragraphe 13 de l'article 13 concernant la validité du permis de conduire.

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

S'agissant du retrait immédiat du permis de conduire, le Conseil d'Etat, nonobstant le fait que la Commission des Transports n'a pas repris dans toute sa teneur la proposition de texte contenue dans son avis du 6 mars 2007, persiste à croire que, dans la pratique, seules les alcoolémies documentées par un examen de l'air expiré qui n'ont pas donné lieu à une demande de prise de sang à titre de preuve contraire (à côté de la conduite dans un état alcoolique prohibé se manifestant par des signes d'ivresse, des refus de se soumettre aux mesures de dépistage et les excès de vitesse caractérisés) pourront donner lieu à des retraits immédiats.

Il marque son accord à voir exclure les samedis, les dimanches et les jours fériés légaux de la computation du délai de 8 jours. Il est à se demander pour quelle raison cette précision n'a pas été apportée à l'article 14 de la loi modifiée de 1955, pour ce qui est du délai dans lequel la saisie d'un véhicule pratiquée par la police grand-ducale devra être validée par le juge d'instruction, cela d'autant plus que dans le cadre de l'article XIX amendé du projet de loi sous avis, il est question, et pour la saisie et pour le retrait immédiat valant interdiction de conduire provisoire, des „huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire“. Le Conseil d'Etat marque d'avance son accord à une modification en ce sens de l'article 14, alinéa 4 de la loi modifiée de 1955, qui serait de nature à éviter des incohérences au niveau des textes. La Commission des Transports suit la recommandation du Conseil d'Etat.

*L'article XIX. (article XII. initial)* adapte les modalités de la procédure prévues à l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée qui s'applique notamment en cas de contestation d'une saisie intervenue en relation avec une infraction à la circulation routière.

Ainsi, le cinquième et le septième alinéa de l'article 14 sont modifiés pour tenir compte du retrait immédiat du permis de conduire. Dans le cadre des amendements parlementaires du 25 avril 2007, la Commission des Transports reprend une proposition de texte du Conseil d'Etat concernant l'alinéa cinq. Par ailleurs, elle apporte une précision à la teneur de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée (article XIX du projet amendé) en ajoutant un alinéa nouveau à insérer entre les cinquième et sixième alinéas. Cet ajout prévoit qu'une interdiction de conduire provisoire ne peut dans aucun cas faire l'objet d'une mesure de mainlevée dans les huit jours à compter du retrait immédiat du permis de conduire. Le Conseil d'Etat approuve cette démarche, mais suggère néanmoins de compléter le texte proposé in fine par l'ajout: „...“, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai“. Lors de sa réunion du 22 juin 2007, la Commission des Transports décide de faire sienne cette proposition.

Au cours de cette même réunion, elle propose aussi de modifier l'alinéa 4 de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, conformément à la proposition du Conseil d'Etat dont il a été question dans le commentaire de l'article XVIII. ci-dessus.

*L'article XX.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il a pour objectif de donner aux agents de l'administration des douanes et accises la compétence d'établir des avertissements taxés lorsqu'ils procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.

Dans sa version initiale, l'article XX. prévoyait simplement d'ajouter au niveau du premier alinéa de l'article 15 un renvoi à l'article 6, lettre b) à cette fin. Le Conseil d'Etat a néanmoins proposé un texte alternatif qui précise l'étendue du droit de dresser des avertissements taxés des fonctionnaires habilités de l'administration des douanes et accises. La Commission des Transports a fait sienne cette proposition.

*L'article XXI.* ne figurait pas au projet de loi initial, il a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Le paragraphe 1 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 est modifié de sorte à donner à l'administration des douanes et accises la possibilité d'immobiliser les véhicules lorsqu'ils présentent un défaut grave ou lorsque le conducteur ne paie pas l'avertissement taxé. Il s'agit ici d'un alignement partiel aux compétences de la police grand-ducale en matière d'immobilisation suite à l'élargissement des compétences de l'administration des douanes et accises.

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

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

L'amendement 11 de la Commission des Transports du 25 avril 2007 prend en compte le fait que la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant les mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement et portant réforme de la taxe sur les véhicules routiers a procédé à une modification du deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en y ajoutant une nouvelle disposition selon laquelle les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises ont le droit d'immobiliser un véhicule si la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée depuis plus de 60 jours. Ce texte est repris dans le projet de loi sous rubrique.

*L'article XXII.* (supprimé) a été introduit par amendement gouvernemental le 19 mai 2006. Il avait pour objet de compléter la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par un article 17bis. Cet article comportait une énumération exhaustive des règles du Code de la Route qui auraient pu être transgressées par les véhicules énumérés à l'article 39, à condition d'utiliser les feux bleus clignotants et/ou l'avertisseur sonore spécial et sous certaines autres conditions bien définies.

Le Conseil d'Etat s'était opposé formellement à cet article et avait demandé sa suppression. La Commission des Transports a décidé de suivre le Conseil d'Etat. En conséquence, l'article subséquent devient l'article XXII.

*L'article XXII.* (XIII. initial) modifie la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Etant donné que le projet de loi sous rubrique se propose de rendre les sanctions applicables aux délits jugés les plus graves plus sévères, le maximum de la peine d'emprisonnement est relevé et fixé désormais à 3 ans, les amendes applicables se situant actuellement dans une fourchette de 251 euros à 5.000 euros sont remplacées par des amendes allant de 500 euros à 10.000 euros.

Dans sa version initiale, cet article prévoyait des amendes allant de 501 à 10.000 euros. Le Conseil d'Etat signale pourtant dans son avis du 13 avril 2005 qu'en cas d'adaptation du minimum de l'amende correctionnelle, il y a lieu d'écrire „500 euros“ et non pas „501 euros“, alors qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis. Le Gouvernement en rend compte dans le cadre des amendements proposés le 19 mai 2006.

*L'article XXIII.* (*article XXIV. de la version amendée du projet de loi du 19 mai 2006*) modifie l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

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

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

\*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés de voter le projet de loi dans la teneur suivante:

\*

## TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

#### modifiant

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

**Art. Ier.** Le paragraphe 5 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

*„Paragraphe 5*

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

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

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

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

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

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

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

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

„Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4ter, a droit à la reconstitution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. La durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, la durée d'application

d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne comptent pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points."

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

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

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

*„Paragraphe 5*

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

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

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

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

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

*Paragraphe 6*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Font partie de la voirie de l'Etat:

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

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

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

3. Les quatrième et cinquième alinéas du même paragraphe 2. sont supprimés.

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

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

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

„Dans la limite des compétences du présent paragraphe 3., le collège des bourgmestre et échevins peut également édicter des règlements de circulation dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures et qui entrent en vigueur au plus tard trente jours après la date de la décision du collège des bourgmestre et échevins. Ces mesures sont dispensées d'une délibération confirmative du conseil communal.

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

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

„b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maxi-



male des véhicules à contrôler dépasse 3.500 kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1., les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.“

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

„– vitesse dangereuse selon les circonstances;“

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„*Paragraphe 2*

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

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

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

4. Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

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

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

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

7. Les infractions visées aux points 4, 5 et 6 sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

„Sera punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui aura commis une des contraventions spécifiées aux points 4, 5 et 6 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés aux points 1 et 2 du présent paragraphe sera devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 4 et 6.“

8. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions des alinéas 4 et 5, hormis les cas de récidive visés à l'alinéa 7, de suivre des stages alternatifs. Le ministre des Transports peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles

du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci."

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

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

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

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

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

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

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

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

„Paragraphe 4

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

- 2 ng/ml de tetrahydrocannabinol (THC),
- 50 ng/ml d'amphétamines,
- 50 ng/ml de cocaïne,

– 20 ng/ml d’opiacés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*„Paragraphe 6*

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

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

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

*„Paragraphe 7*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Le paragraphe 9 dudit article 13 est supprimé.

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

„En cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire ou la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.“

Le deuxième alinéa du même paragraphe 12 est abrogé.

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

„Le permis de conduire d'une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire, d'un retrait ou d'une restriction du permis de conduire par décision administrative, d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis et d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.“

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

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

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

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

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

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

„Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au Code d'instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale qui constatent l'infraction ont le droit de saisir le véhicule susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction.“

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

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

- 1° à la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- 2° à la chambre correctionnelle du Tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;
- 3° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.“

3. Un nouvel alinéa est inséré entre les cinquième et sixième alinéas de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, avec le libellé suivant:

„Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 de l'article 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.“

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

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

**Art. XX.** 1. Le premier alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale ainsi que, dans l'exercice de leurs fonctions en relation avec les contrôles visés à l'article 6, lettre b), par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.“

2. L'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1 et 2:

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

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

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

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

4) après une constatation de la part de l'administration des douanes et accises, il se révèle que la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“

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

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

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

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

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

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

Luxembourg, le 3 juillet 2007

*Le Président-Rapporteur,*  
Roland SCHREINER