

N° 5366³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi 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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(6.3.2007)

Par dépêche en date du 19 mai 2006, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous rubrique.

Au texte des amendements élaborés par le ministre des Transports étaient joints une note introductive, un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi intégrant les amendements gouvernementaux.

Le Conseil d'Etat se basera sur la version coordonnée du projet de loi pour émettre le présent avis complémentaire.

Intitulé

Le nouvel intitulé ne donne pas lieu à observation.

Article I

Une nouvelle terminologie relative aux documents d'immatriculation est introduite. 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“ (et non pas „certificats d'identité“ comme indiqué au commentaire de l'article). Les autres modifications opérées ne suscitent pas d'observations.

Article II

Les modifications opérées à l'endroit de l'article *2bis* sont d'ordre ponctuel: 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 utiles 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.

Le Conseil d'Etat rend attentif au fait que, s'agissant des interdictions de conduire judiciaires, l'article 13, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 (qui deviendra le nouveau paragraphe *2bis*, sans que sa teneur ne soit modifiée) dispose que l'interdiction de conduire prononcée par une décision judiciaire ayant acquis l'autorité de chose jugée produira ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat, suivant les modalités à déterminer par règlement grand-ducal. L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou d'une suspension du droit de conduire conformément à l'article *2bis*. Les modifications apportées à l'alinéa 1er du paragraphe 4 et à l'alinéa 3 du paragraphe 5 de l'article *2bis*, en se référant à la durée

de l'interdiction de conduire judiciaire (prononcée sans exceptions et sans sursis), visent-elles la durée de la peine, à partir du moment où elle est exécutée, ou visent-elles la durée de la peine, à partir du moment où la décision qui la prononce a acquis autorité de chose jugée? Dans la logique du système mis en place (voir en particulier l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2bis), devrait être visée la durée de l'interdiction de conduire judiciaire, à partir du moment où elle est exécutée. Aussi le Conseil d'Etat est-il à s'interroger s'il n'y aurait pas avantage à écrire à l'alinéa 1er du paragraphe 4 et à l'alinéa 3 du paragraphe 5 de l'article 2bis „la durée d'exécution“ au lieu de „le temps (d'une interdiction ...)“ et „la durée (d'une suspension ... d'une interdiction ... d'un retrait)“.

Article III

Il est tout d'abord proposé 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 (dans la version consolidée au 1er mai 2006 dont le Conseil d'Etat a pu prendre connaissance sur le site eur-lex.europa.eu), „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, paragraphe 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.

Le nouveau paragraphe 6 est destiné, selon le commentaire, à „actualiser les sanctions concernant les infractions aux dispositions relatives aux tachygraphes tant numériques qu'analogues. Jusqu'à présent ces sanctions sont fixées par règlements grand-ducaux pris sur base de la loi modifiée 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 et en matière de transports qui seront abrogés dans le cadre de l'introduction du tachygraphe digital dans la législation nationale. Les mêmes sanctions s'appliquent aux dispositions relatives aux temps de conduite et périodes de repos. Il existe ici un lien étroit, alors que le tachygraphe est l'appareil de contrôle pour faire respecter la législation sociale relative aux temps de conduite et de repos et les infractions aux deux volets vont souvent de pair.“

Le Conseil d'Etat n'est pas opposé par principe à la nouvelle disposition: il est toujours loisible au législateur d'arrêter lui-même les sanctions de règlements communautaires, alors même que ces réglementations relèveraient des matières visées par la loi modifiée du 9 août 1971.

Il reste que, dans sa formulation actuelle, le texte proposé rencontre l'opposition formelle du Conseil d'Etat:

- Il vise, d'une part, les infractions au règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Or, le règlement (CE) No 561/2006 du Parlement européen 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 abroge le règlement (CEE) No 3820/85 (voir l'article 28 du règlement (CE) No 561/2006). L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions est fixée au 11 avril 2007 (sous réserve notamment de certaines dispositions en relation avec le règlement (CEE) No 3821/85).
- Il ne suffit, d'autre part, 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 ...“. Une telle incrimination par voie de renvoi non autrement spécifié 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 (Cour constitutionnelle, arrêts 23/04 et 24/04). Le Conseil d'Etat de renvoyer à ce sujet à l'article 1er du règlement grand-ducal du 22 janvier 1987 fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3820/85 ainsi qu'à l'article 7 du règlement grand-ducal du 29 janvier 1987 portant exécution et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3281/85.

Le Conseil d'Etat signale encore

- que les sanctions actuellement proposées sont plus sévères (huit jours à cinq ans d'emprisonnement et 250 à 25.000 euros d'amende au lieu de huit jours à trois mois d'emprisonnement et 251 à 5.000 euros d'amende) que celles portées par les règlements grand-ducaux des 22 et 29 janvier 1987 précités. Si les auteurs du projet de loi amendé persistent dans leur intention de déterminer dans la loi de 1955 les sanctions des dispositions aux infractions des règlements communautaires, il s'impose d'abroger les règlements grand-ducaux précités à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle loi en respectant le principe du parallélisme, sous peine de créer un imbroglio juridique.
- que le projet de loi No 5559 portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (laquelle directive vise à compléter le règlement (CEE) No 3820/85, en ce que ce règlement ne fixe que les règles communes concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs, sans cependant couvrir les autres aspects de la durée de travail pour les personnes exécutant des activités mobiles de transport routier) fixe encore d'autres sanctions (huit jours à six mois d'emprisonnement et 251 à 20.000 euros d'amende).

Il y a encore lieu d'observer qu'en tout état de cause le minimum de l'amende est à fixer à 251 euros, au regard de l'article 16 du Code pénal.

Article IV

Sans observation.

Article V

La modification apportée à l'endroit de l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 5 est destinée, selon le commentaire, à 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 sa teneur actuelle, l'alinéa 4 est issu de la loi du 6 juillet 2004 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955. 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. 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 projet de loi sous examen ne modifie pas cette compétence. Le Conseil d'Etat doit néanmoins émettre les réserves les plus formelles à l'encontre du maintien de cette disposition par laquelle la loi autorise, dans les cas qu'elle détermine, les ministres des Travaux publics et des Transports à prendre des mesures à portée générale d'une durée de validité de trois mois. Il est permis de penser que cette disposition ne cadre plus avec les dispositions actuelles de la Constitution, et 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.

Les autres modifications ne donnent pas lieu à observation.

Article VI

Le Conseil d'Etat est à s'interroger sur l'opportunité de préciser dans la nouvelle disposition les compétences de l'Administration des douanes et accises, par un renvoi exprès aux articles 11 et 17. Qu'en sera-t-il de la compétence des Douanes en matière de contrôle de la réglementation communautaire relative à la législation sociale dans le domaine des transports par route ou concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (article III du projet de loi dans sa version amendée)? Il peut encore être renvoyé à ce sujet à l'article XX du projet de loi amendé, qui doit, selon le commentaire, donner aux agents de l'Administration des douanes et accises compétence d'établir des avertissements taxés pour les infractions constatées dans le cadre des contrôles visés à l'article 6, lettre b), „telle que par exemple les infractions aux dispositions relatives aux temps de conduite et de repos“.

Ne serait-il pas préférable dans ces conditions de maintenir la teneur actuelle de la lettre b) de l'article 6, plutôt que de vouloir procéder par renvoi à certains articles de la loi modifiée du 14 février

1955, avec le risque de ne pas couvrir toutes les compétences spécifiques de l'Administration des douanes et accises?

Articles VII, VIII et IX

Sans observation.

Article X

Le Conseil d'Etat maintient l'ensemble des développements consacrés dans son avis du 13 avril 2005 à la disposition sous examen.

Article XI

Sans observation.

Article XII

Il y a lieu d'écrire „au paragraphe 1er de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 ...“, à l'instar des autres articles du projet de loi.

Article XIII

Le texte sous examen constitue une innovation majeure, en ce qu'il se propose d'abaisser le taux d'alcoolémie.

D'une manière générale, le seuil à ne pas dépasser serait, selon la proposition des auteurs de l'amendement, abaissé à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré. Pour certaines catégories de conducteurs, ce seuil serait même abaissé à respectivement 0,2 g/l et 0,10 mg/l.

Il est un fait que le taux de 0,5 g d'alcool par litre de sang est actuellement le seuil retenu en France (article R 234-1 du Code de la route français), en Allemagne (§ 24a Straßenverkehrsgesetz) et en Belgique (article 34 de la loi relative à la police de la circulation routière), c'est-à-dire dans les trois Etats avoisinants. Le commentaire de la nouvelle disposition relève d'ailleurs que seuls deux autres pays, au sein de l'Union européenne, à part le Luxembourg, conserveraient encore le seuil de 0,8 g d'alcool par litre de sang, à savoir le Royaume-Uni et l'Irlande.

Les auteurs se prévalent du programme d'action européen pour la sécurité routière du 2 juin 2003 de la Commission européenne, qui retient que les trois causes principales des accidents sont la vitesse excessive, l'alcool au volant et le défaut de port de la ceinture de sécurité. L'alcool à lui seul serait responsable d'environ 10.000 décès sur les routes de l'Union européenne. Il est encore fait état de la recommandation du 17 janvier 2001 de la Commission européenne concernant le taux maximal d'alcool dans le sang autorisé, qui fait état de ce que les recherches confirment qu'une alcoolémie comprise entre 0,5 g/l et 0,8 g/l entraîne des risques considérablement plus importants.

Les statistiques pour 2005 (publiées dans le Rapport d'activité du ministère des Transports pour 2005) font état, s'agissant des causes présumées des accidents mortels sur les routes luxembourgeoises, de 2 accidents (sur 41) dus à l'alcool et à l'alcool en association avec la vitesse.

Un abaissement du seuil d'alcoolémie à 0,5 g/l pourra-t-il avoir pour effet de réduire de manière significative le nombre des victimes des accidents de la route?

Il aurait à cet égard été utile de disposer de données chiffrées concernant le nombre total d'alcoolémies au volant constatées au Luxembourg, en sériant ensuite les cas d'influence d'alcool (0,8 g/l à 1,2 g/l) et d'ivresse (1,2 g/l et plus). Il aurait ainsi été possible de se faire une idée de l'effet inhibitif de la fixation d'un seuil minimal. Au cas où le seuil minimal actuel de 0,8 g/l n'aurait pas d'incidence significative sur le nombre de ceux qui dépassent allègrement le taux de 1,2 g/l, il y aurait en effet lieu de s'interroger si l'abaissement de ce seuil minimal à 0,5 g/l est réellement apte à venir à bout des ivresses au volant.

Ni les statistiques judiciaires ni les statistiques policières (rapport d'activité 2005 du ministère de la Justice) ne permettent de faire ce distinguo.

Les statistiques du ministère des Transports en matière de permis à points ne permettent pas non plus de se faire une idée à ce sujet. Même pour ce qui est du phénomène global de l'alcoolémie au volant (le rapport d'activité du ministère des Transports fait état, en 2005, de 7.008 points retirés suite à des condamnations judiciaires du chef d'infraction à la législation en matière d'alcool au volant. En

2004, ce chiffre était de 5.842 et en 2003 de 1.994), il n'est guère possible de dégager une tendance sur base des chiffres disponibles, le nombre total de décisions judiciaires, ayant donné lieu à retrait de points, n'étant pas resté constant (le nombre total de décisions judiciaires ayant abouti à un retrait de points est passé de 860 en 2003 à 5.035 en 2005).

Il devrait en tout cas être possible au ministère des Transports de fournir à la Chambre des députés des indications sur la proportion de retraits de points en relation avec une influence d'alcool (2 points) par rapport au retrait de points en relation avec une ivresse au volant (4 points). Ces données permettraient le cas échéant de mieux évaluer l'effet de sensibilisation attendu d'un abaissement du seuil minimal.

Les nouvelles mesures sont présentées comme un instrument d'une politique de sécurité routière, par lequel „on espère revoir à la baisse le nombre d'accidents dus à l'alcool au volant“, pour reprendre une phrase du commentaire de la disposition consacrée au nouveau seuil minimal à établir pour les conducteurs novices. Le recours renforcé aux contrôles systématiques de dépistage (article 12, paragraphe 3, point 8) ne pourrait-il pas, dans une telle optique, constituer un moyen au moins aussi efficace, si l'on prend par ailleurs en considération que la plupart des taux d'alcool situés entre 0,5 g/l et 0,8 g/l ne pourront de toute façon être détectés que lors de contrôles systématiques de dépistage?

Le Conseil d'Etat de renvoyer dans ce contexte à une note de réflexion sur un programme de mesures légales destinées à l'intensification de la lutte contre l'insécurité routière (site www.gouvernement.lu/salle_presse/actualite/2003/09/17), 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.

A côté du nouveau seuil minimal général, des seuils encore plus bas sont établis pour toute une catégorie de conducteurs, ainsi que pour les instructeurs et les accompagnateurs. La recommandation précitée du 17 janvier 2001 de la Commission européenne préconise un seuil de 0,2 g/l pour certaines catégories de conducteurs et de véhicules, à savoir:

- les conducteurs inexpérimentés, notamment les titulaires d'un permis de conduire provisoire, les apprentis-conducteurs dans le cadre de la conduite accompagnée ou des élèves-conducteurs fréquentant une auto-école et les conducteurs novices titulaires d'un permis de conduire de moins de deux ans;
- les motocyclistes;
- les conducteurs de gros véhicules, c'est-à-dire les camions d'un poids supérieur à 3,5 tonnes et tout véhicule de transport de personnes équipé de plus de huit sièges passagers;
- les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses, en référence aux mesures de la directive 94/55/CE relative au transport des marchandises dangereuses par route.

Les auteurs de faire observer „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“, mais qu'il y a certaines contraintes techniques et de fiabilité des appareils de dépistage, d'une part, et le phénomène du résidu d'alcool, d'autre part, qui ne permettent pas de fixer un taux zéro.

Le Conseil d'Etat s'interroge quand même sur l'effet psychologique escompté par la fixation de taux minima successifs. La terminologie utilisée dans la recommandation de la Commission européenne laisse à ce sujet également perplexe, dans la mesure où il est question, en relation avec le taux d'alcoolémie, des conducteurs inexpérimentés. Quel message veut-on donc faire passer en distinguant, du point de vue du taux autorisé, entre „conducteurs expérimentés“ et „conducteurs inexpérimentés“?

Le Conseil d'Etat est réticent à s'engager dans la voie d'une multiplication des seuils d'exception telle que préconisée par les auteurs du texte. Il invite en conséquence à restreindre la liste des catégories d'usagers de la route entrant en lice.

Au regard des textes proposés, le Conseil d'Etat entend encore faire les observations suivantes:

- Dans le cadre du projet de loi No 5019 (Projet de loi sur la confiscation et portant modification de différentes dispositions du Code pénal, du Code d'instruction criminelle et de différentes lois spéciales), l'amende subsidiaire en matière de confiscation spéciale est appelée à disparaître. Il y a lieu de se poser la question si on entend maintenir cette amende subsidiaire dans le cadre de l'article 14

de la loi modifiée du 14 février 1955. Si tel n'était pas le cas, il conviendrait de modifier l'article 14, et de supprimer à l'article 12, paragraphe 2, point 3 les termes „ou l'amende subsidiaire“.

- Au point 6 du paragraphe 2 de l'article 12, il ne fait pas de sens de se référer à l'alinéa 5 (ou point 5) qui dispose que „si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g/l ... ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues à l'alinéa 4 ci-dessus sont applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal“. Dans le cadre d'un seuil minimal abaissé à 0,2 g d'alcool par litre de sang, il n'est guère concevable qu'une personne n'arrivant même pas à ce seuil minimal présente néanmoins des signes manifestes d'influence d'alcool.

Dans la mesure où l'alinéa 4 (ou point 4) ne vise que les personnes qui ont conduit un véhicule ou un animal, alors que le nouveau point 6 englobe aussi les instructeurs et les accompagnateurs, il y aurait lieu d'écrire „Les peines prévues à l'alinéa 4 sont applicables aux personnes ci-après énumérées, qui ont consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,2 g d'alcool par litre de sang ou de 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré:“, en commençant ensuite l'énumération par l'article „les“. Il est à signaler que l'article 80, point 4, lettre c) dernier alinéa de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques dispose que l'accompagnateur est considéré comme seul conducteur du véhicule conduit sous le régime de la conduite accompagnée. En vertu de l'article 20, alinéa 2 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, cette règle vaut également pour les instructeurs agréés. Au regard de l'incrimination légale de l'article 12, paragraphe 2, point 6, un problème de cohérence risque de se poser.

- S'agissant du nouveau point 7, le Conseil d'Etat est à s'interroger, au regard de ses observations ci-dessus en relation avec l'abaissement du taux d'alcoolémie autorisé, sur l'opportunité d'élargir les conditions de la récidive. Un tel choix pourrait se justifier dans l'hypothèse du maintien d'un seuil minimal de 0,8 g/l. Par contre, dans l'hypothèse d'un abaissement dudit taux à 0,5 g/l, il se recommanderait de maintenir le texte actuel qui ne prévoit l'application des peines correctionnelles à des faits qui constituent par ailleurs une contravention que si la récidive a lieu dans le délai d'un an à partir du jour où une première condamnation est devenue irrévocable.
- Le Conseil d'Etat n'est pas opposé à la composante pédagogique du nouveau système à mettre en place, et consistant dans la participation à des stages alternatifs. Cependant, du moment qu'on institutionnalise cette pratique, il faudrait réfléchir s'il n'y a pas lieu de donner au procureur d'Etat une base légale pour proposer de tels stages. Il semble qu'actuellement la décision du procureur d'Etat soit prise dans le cadre de son appréciation de l'opportunité des poursuites. Les termes „sans préjudice des dispositions de l'alinéa 7“ sont par ailleurs ambigus: une proposition de stage est-elle exclue dans ce cas, ou bien le texte signifie-t-il que la personne concernée sera poursuivie pénalement alors même qu'elle agréé la proposition du Parquet et accomplit un tel stage?

Pour le moins y aurait-il lieu d'écrire:

„Le procureur d'Etat peut offrir aux personnes en infraction aux alinéas 4 et 5, hormis le cas de récidive visé 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 ... (suit le reste du texte proposé).“

Article XIV

Le Conseil d'Etat n'est pas convaincu de la nécessité de procéder à la modification proposée du point 3 du paragraphe 3 de l'article 12. Elle peut même se révéler contre-indiquée.

Si l'examen sommaire de l'haleine est concluant, la détermination de l'imprégnation alcoolique se fait soit par examen de l'air expiré (éthylomètre), soit par prise de sang. Ces deux procédés sont équivalents, et le recours à l'un ou à l'autre relève de l'opportunité de choix du policier, et non de l'automobiliste.

En exigeant que l'impossibilité de procéder à un examen de l'air expiré soit constatée médicalement, et que ce n'est que dans ce cas qu'il peut être procédé à une prise de sang, la logique du système actuel est bouleversée. De cette façon, l'éthylomètre devient le premier moyen de dépistage, la prise de sang étant reléguée au deuxième rang, en devenant un moyen subsidiaire de dépistage de l'imprégnation alcoolique. Le Conseil d'Etat recommande vivement de ne pas s'engager dans cette voie, et de laisser en conséquence inchangé le point 3 actuel du paragraphe 3.

L'abandon de la modification à l'endroit du point 3 reste sans incidence sur la modification qu'il est envisagé d'apporter au point 8. Dans la mesure où les contrôles systématiques de dépistage ne s'effectuent qu'à l'aide de l'éthylomètre, il est utile de préciser que l'automobiliste peut aussi dans cette hypothèse particulière être astreint à une prise de sang, voire à un examen médical.

Article XV

Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005, l'article sous rubrique a été modifié.

Au regard du commentaire de l'amendement, le Gouvernement entend maintenir l'approche choisie, c'est-à-dire la „tolérance zéro“. Selon les auteurs, la tolérance zéro signifie que la conduite sous l'influence de drogues illicites est punissable dès que la substance peut être décelée. Ces mêmes auteurs, prennent encore soin de préciser, en réponse à une objection du Conseil d'Etat quant à une possible incohérence au niveau de la législation (loi modifiée du 14 février 1955 et loi modifiée du 19 février 1973), 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. Dans le corps même du texte, il est d'ailleurs question à plusieurs reprises d'influence (point 2 du paragraphe 4) ou d'emprise (points 5, 6 et 10 du paragraphe 4).

Il reste que le point 1 du paragraphe 4, qui est donc le texte d'incrimination, n'utilise pas les termes „influence“ ou „emprise“. Est punissable, selon ledit texte, 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 prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances. Le point 1 du paragraphe 4 de l'article 12 se contente donc de la juxtaposition de deux circonstances factuelles, la conduite d'un véhicule ou d'un animal ou l'implication d'un piéton dans un accident, d'une part, l'administration d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 se traduisant par la présence dans l'organisme de cette substance ou des métabolites ou des produits de décomposition spontanée de cette substance, d'autre part. Alors qu'en matière d'alcoolémie, les mécanismes de dépistage servent à préciser l'emprise de l'alcool sur les facultés du conducteur, les mécanismes de dépistage en matière de toxicomanie (en particulier la prise de sang et la prise d'urines) ne sont destinés qu'à trouver trace d'une administration d'un ou de plusieurs stupéfiants avant le prélèvement, sans que la relation dose/effet entre en considération.

Il est permis de se poser la question quels sont en définitive les comportements que le législateur, avec un tel texte d'incrimination, entend rendre pénalement répréhensibles.

Aux yeux du Conseil d'Etat, il n'est pas possible d'affirmer qu'une marge d'indétermination dans la formulation des comportements illicites ne porterait pas à conséquence au regard du principe de la spécification de l'incrimination, dans la mesure où cette marge d'indétermination serait en quelque sorte compensée par les autres dispositions de l'article 12 qui se réfèrent à l'influence des substances ou l'emprise de ces mêmes substances sur la conduite, concrétisant ainsi les comportements illicites visés. Cette concrétisation est en effet anéantie par le fait que le texte d'incrimination n'exige pas que le résultat des examens auxquels il peut être procédé (prise de sang, prise d'urines) établisse une relation dose/effets. Le Conseil d'Etat considère par ailleurs qu'il n'est pas possible d'abandonner à l'appréciation du juge si dans chaque cas concret les résultats des analyses sont significatifs ou non (en admettant que les auteurs du texte aient entendu subordonner l'incrimination à un tel résultat significatif).

Il y a lieu de relever que le législateur luxembourgeois, en adoptant un tel texte, irait bien au-delà des législations des pays avoisinants. Si les auteurs des amendements semblent s'être inspirés de la législation belge pour ce qui est de l'emploi des termes „présence dans l'organisme d'une des substances“, cette législation n'incrimine la présence dans l'organisme que des substances qui influencent la capacité de conduite (article 37bis de la loi belge relative à la police de la circulation routière). L'article L 235-1 du Code de la route français rend passible de sanctions pénales „toute personne qui conduit un véhicule ...alors qu'il résulte d'une analyse sanguine qu'elle a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ...“. Ledit article, qui incrimine donc la conduite après avoir fait usage d'un stupéfiant, figure pour le surplus sous l'intitulé „Conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants“. La partie réglementaire du Code de la route français prend d'ailleurs soin de préciser que les opérations d'analyse comportent la recherche et le dosage des stupéfiants (article R 235-5). Le Code pénal allemand dispose en son paragraphe 315c „Gefährdung des

Straßenverkehrs“: „Wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen ...“.

Le Conseil d'Etat n'est, au regard des développements qui précèdent, pas à même de donner son aval au texte modifié.

Si les auteurs devaient persister dans leur approche de „tolérance zéro“, le Conseil d'Etat ne pourrait les suivre qu'à la condition de fixer pour le moins dans le texte des seuils minima de concentration dans le sang, à l'instar de ce qui est le cas en Belgique et en France. D'après l'article 63 de la législation belge, l'analyse du sang consiste en une détermination quantitative avec des seuils minima qui sont:

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/ml)</i>
THC (cannabis)	2
Amphétamine	50
MDMA	50
MBDB	50
Morphine (libre)	20
Cocaïne ou Benzolecgonine	50

En France, un arrêté ministériel du 5 septembre 2001 a fixé les seuils minima de détection suivants:

9 tétrahydrocannabinol: 1 ng/ml de sang;

Amphétamines: 50 ng/ml de sang;

Cocaïne: 50 ng/ml de sang;

Opiacés: 20 ng/ml de sang.

Pour la détermination des seuils minima, il y a lieu de tenir compte du fait que de manière générale les traces de drogues dans l'organisme semblent disparaître plus rapidement dans le sang que dans les urines. Selon les substances et la consommation, cet écart peut être très variable. Ainsi, pour un usage régulier de cannabis par exemple, alors qu'un test urinaire pourra détecter la présence du métabolite du THC plusieurs semaines après la dernière prise, un test sanguin apparaîtra négatif après seulement quelques jours.

Pour ce qui est des autres drogues (en supposant que les informations du Conseil d'Etat correspondent au dernier état de la science):

- Au-delà de 24 heures, la présence d'héroïne dans le sang n'est plus détectable.
- La cocaïne est détectable par immunochimie pendant 12 à 48 heures après une prise, en moyenne, mais la positivité au test peut être possible jusqu'à 4 jours.
- La présence d'ecstasy est détectable dans le sang jusqu'à environ 12 heures après la prise. En revanche, la présence d'ecstasy dans les urines est détectable jusqu'à 48 heures.

Le Conseil d'Etat doit insister que pour le moins le point 4 du paragraphe 4 soit complété à l'effet de dire:

„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 tétrahydrocannabinol (THC), 50 ng/ml pour les amphétamines, 50 ng/ml pour la cocaïne et 20 ng/ml pour les opiacés.“

Il ne semble pas indispensable au Conseil d'Etat, dans l'optique ci-avant préconisée, de faire référence à l'alinéa 1er aux métabolites et aux produits de décomposition spontanée des stupéfiants.

Il va sans dire qu'avant de s'engager définitivement dans cette voie, il y aura intérêt à recueillir l'avis d'experts en toxicologie, afin de s'assurer de sa praticabilité. Il va de même sans dire que tout le mécanisme de dépistage dépendra de la fiabilité des tests de la sueur ou de la salive.

Resterait également à clarifier le sort de la prise d'urine. Le résultat de l'analyse des urines n'est, selon le texte, jamais déterminant. Ou bien la prise de sang établira que le conducteur est en infraction à la loi, ou bien ce sera l'examen médical qui, en cas d'impossibilité médicalement constatée de pro-

céder à une prise de sang, servira de moyen de preuve que le conducteur se sera trouvé sous l'emprise d'une des substances prohibées visées. Le point 6 réserve certes les autres moyens de preuve prévus en matière pénale: est-ce que l'analyse des urines peut être considérée comme un tel autre moyen de preuve, dans la mesure où le point 6 envisage le recours à ces autres moyens en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, sans se référer dans ce contexte à l'absence de prise d'urine? Mais en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, il ne peut pas non plus y avoir de prise d'urine (pas plus d'ailleurs que de prise de sang).

Il y aura impérativement lieu de fournir des précisions concernant l'utilité de la prise d'urine.

Le point 9 du paragraphe 4 est à supprimer pour être redondant avec l'alinéa 1er.

Au point 11, le Conseil d'Etat admet qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs de se départir des solutions jusqu'ici retenues (article 88, lettre C, point 1 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955), s'agissant de la prise de sang.

Le point 13 du paragraphe 4 de l'article 12 semblant être le pendant du point 12, il y aurait lieu de dire „consommation excessive de ces substances médicamenteuses ...“.

Article XVI

Sans observation.

Article XVII

Au point 2, il y aurait lieu de supprimer le bout de phrase „et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances“.

Article XVIII

Le point 14 nouveau a été modifié à l'effet de tenir compte des observations du premier avis du Conseil d'Etat.

N'entrent plus en compte pour un retrait immédiat du permis de conduire que la circulation dans un état alcoolique prohibé et le refus de se soumettre aux tests de dépistage et encore un dépassement caractérisé de la vitesse maximale autorisée.

Le mécanisme semble s'orienter sur le système français de la rétention et de la suspension administratives du permis (Articles L 224-1 et L 224-2 du Code de la route français).

Même avec un champ d'application réduit, la mise en œuvre de cette mesure reste très aléatoire:

- Qu'en est-il si, dans le cadre d'une alcoolémie au volant, le dépistage s'effectue au moyen d'une prise de sang (l'imprégnation alcoolique pouvant, de manière équivalente, être déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'un éthylomètre ou par une prise de sang)? Qu'en est-il si, en cas de dépistage par éthylomètre, le contrevenant demande en tant que preuve contraire une prise de sang?
- Qu'en est-il si, dans un avenir plus ou moins proche, le contrôle de la vitesse ne se fait plus seulement à l'aide de radars mobiles (avec interception du conducteur en infraction), mais aussi à l'aide de radars fixes?

N'y a-t-il pas un risque de voir se développer une „justice distributive“?

Les auteurs maintiennent par ailleurs le système dans lequel le retrait doit être validé par ordonnance du juge d'instruction.

Le Conseil d'Etat, sur base également des observations de son premier avis, propose un certain nombre de pistes de réflexion:

- Le retrait doit être une mesure provisoire. Cette mesure est prise sur le vu du résultat des moyens techniques de contrôle de l'imprégnation alcoolique ou de l'excès de vitesse (éthylomètre, radar mobile). Cette mesure provisoire ne peut être maintenue que si elle est relayée par une interdiction de conduire provisoire. Le Conseil d'Etat propose de ne pas procéder par voie de validation, mais d'utiliser la procédure d'ores et déjà offerte par la loi modifiée du 14 février 1955 (article 13, point 3).
- Il serait ainsi possible aussi de couvrir les cas où un retrait immédiat n'est pas possible (détermination de l'imprégnation alcoolique par prise de sang; constatation de l'excès de vitesse par radar fixe). Dans pareils cas, il appartiendra au Parquet de solliciter une interdiction de conduire judiciaire, quitte

à devoir modifier le point 3 de l'article 13 à l'effet d'y englober la contravention d'excès de vitesse caractérisé. De cette manière, une approche intégrée cohérente pourrait également être élaborée.

- Dans pareille optique, les officiers et agents de police judiciaire procéderont au retrait immédiat sans en avoir à référer dans chaque cas au Parquet. Ils observeront toutefois les directives générales que le Parquet se sera données en matière d'interdictions de conduire judiciaires. Dans le système tel que préconisé par les auteurs, il faudra nécessairement aussi que le Parquet se dote de lignes de conduite que les substituts de service observeront lorsqu'ils donneront ou refuseront l'autorisation de procéder au retrait immédiat, alors qu'il ne servirait à rien d'autoriser dans un cas un retrait immédiat, alors qu'auparavant dans des cas similaires la validation a été refusée. Il semble alors plus efficace de répercuter de manière immédiate et générale ces directives auprès des officiers et agents de police judiciaire, épargnant aux policiers la tâche fastidieuse de devoir à tout bout de champ en référer au substitut de service, et au substitut de service des contraintes extrêmement lourdes.

Si la Chambre des députés devait rejoindre le Conseil d'Etat dans ses vues, le texte pourrait se lire comme suit:

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un véhicule d'un taux d'alcool visé à l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 12 au moyen de l'analyse de l'air expiré à l'aide de l'appareil visé à l'alinéa 1er du paragraphe 7 de l'article 12, ou en cas de constatation de signes manifestes d'ivresse, ou encore 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, les officiers et agents de police judiciaire peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire.

Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il devient caduc si, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter du retrait, il n'a pas été prononcé d'interdiction de conduire à titre provisoire par le juge d'instruction conformément aux dispositions de l'alinéa 3 du présent article.“

Il y aurait également lieu de modifier le point 3 de l'article 13, qui serait à remplacer par le texte suivant:

„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 donnée en cas de 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, alors même que l'infraction n'est pas passible des peines prévues au chiffre 3, deuxième alinéa de l'article 11bis.“

Le Conseil d'Etat n'a pas approfondi la question de savoir si, en l'absence d'un permis de conduire européen, il est possible de procéder matériellement au retrait du permis de conduire délivré par un autre Etat membre de l'Union européenne, dès lors que le contrevenant n'a ni domicile ni résidence au Luxembourg. La même question se pose pour les contrevenants circulant sous le couvert d'un permis de conduire délivré par un Etat tiers. Le cas échéant, il y aurait lieu de préciser la proposition de texte du Conseil d'Etat (à l'effet de couvrir par ailleurs également les hypothèses où le conducteur ne peut pas exhiber son permis de conduire):

„En cas de constatation ..., les officiers et agents de police judiciaire peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire. S'il n'est pas possible de retirer matériellement le permis de conduire, ce retrait prend la forme d'une notification.

Le retrait immédiat du permis de conduire vaut interdiction de conduire provisoire ...“.

Article XIX

Si la Chambre des députés estimait qu'il est nécessaire de modifier l'alinéa 5 de l'article 14, pour tenir compte du retrait immédiat, il y aurait lieu d'écrire simplement:

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

En utilisant simplement le terme „interdiction de conduire provisoire“ seraient couverts et le retrait immédiat (qui vaut interdiction de conduire provisoire) et l'interdiction de conduire prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction.

Article XX

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à voir accorder aux fonctionnaires des douanes et accises, habilités par le directeur de cette administration, le droit de décerner des avertissements taxés. Il renvoie cependant à ses observations à l'endroit de l'article VI. Le simple renvoi à l'article 6, lettre b) dans la teneur proposée par le projet sous examen est d'autant moins indiqué qu'il y est également question du dépassement de la masse maximale autorisée (article 11). Or, les peines encourues dans pareil cas constituent l'infraction en délit pour lequel aucun avertissement taxé ne peut être décerné, que ce soit par la Police ou par la Douane.

Il y a donc impérativement lieu de préciser l'étendue du droit de dresser des avertissements taxés que les auteurs entendent conférer aux fonctionnaires habilités de l'Administration des douanes et accises. Une solution pourrait consister à laisser inchangé l'actuel alinéa 1er et à ajouter un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

„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.“

Si le renvoi à la législation sur les transports routiers reste vague, ce renvoi doit cependant s'entendre comme renvoyant à ladite législation pour autant que compétence a été reconnue à l'Administration des douanes et accises de rechercher et de constater les infractions à ladite législation. Par ailleurs, n'entrent en lice que les infractions revêtant le caractère d'une contravention.

Article XXI

L'article sous rubrique étant, du moins en partie, lié à l'article XX, lequel entend conférer aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises compétence de décerner des avertissements taxés, il ne pourra être adopté que si les précisions nécessaires ont été apportées à l'article XX.

Article XXII

Le nouveau texte rencontre l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Selon le commentaire, il s'agit d'adapter la législation routière, afin d'offrir un cadre légal en matière de circulation routière à des opérations spéciales, telles que les opérations de filature et d'observation.

Le Conseil d'Etat est en peine de comprendre les préoccupations de la Direction générale de la Police qui ont apparemment incité les auteurs à présenter le présent texte.

Aux termes de l'article 3 de la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police, la Police est compétente sur l'ensemble de l'étendue du territoire national pour les missions de police administrative et les missions de police judiciaire. Dans l'exercice de ses missions de police administrative, la Police veille au maintien de l'ordre public, à l'exécution des lois et règlements de police généraux et communaux, à la prévention des infractions et à la protection des personnes et des biens. Les missions de police judiciaire sont définies à l'article 34 de ladite loi et comportent plus particulièrement de rechercher les crimes, les délits et les contraventions, de les constater, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher, saisir, arrêter et mettre à la disposition de l'autorité compétente les auteurs, de la manière et dans les formes déterminées par la loi.

Il peut certainement y avoir des cas de figure où la Police, dans l'exercice de ses fonctions, peut être confrontée à des situations où elle-même peut être amenée à transgresser des normes.

Ces cas de figure sont susceptibles de tomber sous le couvert de la cause de justification que constitue l'état de nécessité. La notion d'état de nécessité a évolué dans la jurisprudence belge. Etant tout d'abord assimilée à la force majeure ou à une situation de contrainte morale, elle apparaît aujourd'hui comme une cause de justification objective (voir la note résumant la substance des conclusions de l'avocat général Damien Vandermeersch relatives à l'arrêt de la Cour de cassation belge du 19 octobre 2005, No JC05AJ1_4 sur le site www.juridat.be, jurisprudence de la Cour de cassation de Belgique). L'état de nécessité peut donc être admis comme cause de justification, lorsque l'auteur s'est trouvé devant un mal grave et imminent et qu'il ne peut sauvegarder les intérêts qu'il est tenu ou en droit de protéger en priorité, qu'en commettant le fait qui est mis à sa charge (Cour de cassation de Belgique, 13 novem-

bre 2001, No JC01BD1_1, site internet précité). Les solutions dégagées par la jurisprudence devraient amplement suffire à couvrir les situations évoquées dans le commentaire de l'article.

Il est vrai que l'appréciation se fera *in concreto*, mais cela ne paraît que normal au Conseil d'Etat.

Que propose le texte sous avis? Il donne en définitive carte blanche aux membres de la Police, de l'Administration des douanes et accises et du Service de renseignements (sans parler des fonctionnaires d'autorités ou de service étrangers également visés). La garantie concrète que les auteurs proposent d'introduire, à savoir la décision préalable du chef d'administration, n'en est en réalité aucune. Il s'agit bel et bien d'un blanc-seing qui sera donné en l'espèce: ou s'imagine-t-on qu'un policier ou un douanier, avant de brûler un premier feu rouge, va contacter le chef d'administration pour requérir de lui l'autorisation de ce faire? Cette décision préalable est donc nécessairement une décision donnée avant même que l'observation ou la filature débute. Ce qui plus est, il n'est pas toujours possible de planifier à l'avance une telle mesure d'observation ou de filature: la nécessité de rassembler des preuves ou d'arrêter des suspects peut naître de manière imprévisible. Le chef d'administration délivrera-t-il alors une autorisation générale, tous azimuts, capable de couvrir toutes les situations possibles et imaginables?

Ne peut-il pas y avoir de situations où concrètement les intérêts en jeu (intérêt à saisir un suspect, protection des personnes ou des biens, sécurité des autres usagers de la route) commandent au contraire d'abandonner l'observation ou la filature? Cette éventualité n'est pas prise en considération par le texte. Comment le pourrait-elle d'ailleurs, puisque la décision préalable sera prise de manière abstraite.

Il va sans dire que le Conseil d'Etat ne saurait en aucun cas cautionner un texte qui en définitive autorise la Police, l'Administration des douanes et accises et le Service de renseignements à se dispenser eux-mêmes de l'observation de certaines règles en matière de circulation routière. A la limite, ce pourraient être la Police, les Douanes ou le Service de renseignements qui créent la situation dont ils peuvent ensuite se prévaloir à l'effet de se dispenser de l'observation de certaines normes. Il n'y a pas lieu de perdre de vue que le texte a aussi vocation à s'appliquer aux „exercices“ décidés par les supérieurs hiérarchiques.

S'y ajoute que le texte entend en l'occurrence attribuer des compétences exorbitantes à des chefs d'administration à propos de situations où la compétence revient à d'autres autorités. Dans la mesure où, s'agissant de la Police et en partie aussi de l'Administration des douanes et accises, ces situations relèvent de l'exercice de missions de police judiciaire, la direction en appartient aux procureurs d'Etat compétents, conformément à l'article 24 du Code d'instruction criminelle. A signaler encore que dans le cadre du projet de loi No 5588, il est prévu de réglementer spécialement l'observation. Selon ledit projet de loi, la décision d'une telle opération reviendra au procureur d'Etat ou au juge d'instruction, et dans certains cas au Procureur général d'Etat.

Le Conseil d'Etat d'ajouter, finalement, qu'il ne peut pas s'imaginer comment, en fait, on peut encore parler d'observation ou de filature, si la Police, les Douanes ou le Service de renseignements sont autorisés, par exemple, à faire demi-tour sur une autoroute ou à faire demi-tour dans un tunnel (interdictions figurant donc au titre des prescriptions spéciales de la section X du chapitre VI de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, auxquelles il serait possible de déroger), ni comment, en pareilles circonstances, le conducteur peut encore satisfaire à l'obligation de faire preuve en toute circonstance de prudence de façon à ne pas constituer un danger pour la circulation.

Le texte sous examen est en conséquence des développements qui précèdent purement et simplement à supprimer.

Articles XXIII et XXIV

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 mars 2007.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES