

Objet : Avant-projet de loi modifiant

- la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- l'article 179 du Code d'instruction criminelle
- l'article 40 de la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement. (3374BFR)

Saisine : Ministre des Transports (11 juillet 2008)

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

L'objet de l'avant-projet de loi sous avis est en premier lieu de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en ce qui concerne les dispositions relatives au taux d'alcoolémie pour les personnes en service urgent et au dépistage de drogues, ainsi que les compétences des juges en matière d'interdiction de conduire. L'avant-projet de loi entend par ailleurs modifier l'article 179 du Code d'instruction criminelle, ainsi que l'article 40 de la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

Observations générales

L'avant-projet de loi sous avis s'inscrit en grande partie dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière¹ par lequel le Gouvernement s'est fixé comme objectif d'améliorer le bilan des accidents de la route.

Même si la causalité des accidents demeure une question préoccupante, complexe et aux facettes multiples, il faut souligner que la réduction du nombre des accidents corporels et mortels est continue depuis quelques années, en raison notamment de l'introduction du permis à points au 1^{er} novembre 2002 et du renforcement concomitant de la présence de la police grand-ducale sur les routes.

S'il ne s'agit présentement pas de renforcer le cadre de la sécurité routière, par la voie de tout un arsenal répressif, l'objectif de ce projet législatif est principalement de préciser et, partant, d'améliorer les modalités et la mise en œuvre de la loi précitée de 1955.

Ainsi, le projet en question définit les dispositions relatives au taux d'alcoolémie pour les personnes en service urgent et au dépistage de drogues, ainsi que les compétences des juges en matière d'interdiction de conduire. S'agissant des premières, les mesures réglemen-

¹ Ce programme fut approuvé en Conseil de Gouvernement en septembre 2003.

taires visent à exclure les volontaires des services de secours du seuil d'alcoolémie prohibé le plus bas appliqué aux chauffeurs professionnels, en les soumettant donc au taux usuel de 0,5g d'alcool par litre de sang ; elles participent en outre de la refonte des dispositions liées au dépistage des drogues, en préférant une proposition de texte du Laboratoire National de Santé à celle du Conseil d'Etat (ladite proposition allège et rend plus cohérente et raisonnable les analyses à effectuer en cas de conduite sous influence de stupéfiants²).

Quant aux compétences des juges en matière d'interdiction de conduire, le projet sous avis propose globalement de réintroduire la modulation de l'interdiction de conduire laissée à la discrétion du juge dans des cas particulièrement graves (ivresse au volant, conduite sous l'emprise de drogues, récidive en matière de délit de grande vitesse, défaut d'assurance...).

La Chambre de Commerce ne commentera pas, article par article, les modifications, remplacements ou abrogations que présente l'avant-projet de loi en question. Elle entend néanmoins faire quelques remarques sur la cohérence des articles formulés en l'espèce, de même que sur les conséquences financières à attendre des modifications portées par lesdites modifications.

Nombre d'articles et de paragraphes ont été amendés en raison de l'incertitude juridique qu'ils produisaient. C'est le cas par exemple de l'article 2bis, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 qui donne lieu jusqu'à présent à une disproportion des sanctions entre propriétaire, détenteur de véhicule et conducteur de véhicule sans permis. Ces derniers ne sont en effet pas éligibles à une déduction de points, pour cause précisément de flou juridique. L'article 1^{er} de l'avant-projet de loi sous avis apporte par son contenu les précisions nécessaires pour adapter le catalogue des infractions. On peut dans la même veine citer les alinéas 3 et 10 du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi de 1955 précitée où, plutôt que de parler d'« *examen* (de la sueur ou de l'haleine) » qui soit « *concluant* », on emploie l'expression d'« *examen* » qui puisse « *laisser présumer la présence de telle ou telle substance* ». Les nuances juridiques entre ces deux types de termes sont essentielles et impliquent en tout cas une clarification des cadres de contrôle routier en leur donnant davantage de marges, le terme « *concluant* » étant contestable devant les tribunaux pour les individus contrôlés que la notion de « présomption » qui peut justifier un approfondissement du contrôle en cas de doute de la part de la Police Grand-ducale, laquelle est en charge des contrôles.

La Chambre de Commerce salue l'élargissement de la liste des produits pouvant donner lieu à des contrôles routiers plus poussés et, le cas échéant, à des sanctions financières et judiciaires plus justes et plus efficaces, et ce d'autant plus que cette liste a tout le crédit du Laboratoire National de Santé. La Chambre de Commerce souligne par ailleurs la transparence que l'avant-projet de loi permet d'atteindre en termes de compréhension et d'acceptation des citoyens et du grand public vis-à-vis des techniques et protocoles en matière de sécurité routière.

Par tous ces éléments, le contrôle routier gagne en efficacité, en crédibilité et, par conséquence, en capacité de dissuasion vis-à-vis des contrevenants potentiels et avérés.

² La décision de procéder à un examen sanguin en cas de contrôle routier à la seule discrétion de la Police Grand-ducale permet par exemple d'éviter que des personnes ayant pris des médicaments pour guérir une simple maladie soient assimilées à des individus drogués.

La Chambre de Commerce accueille favorablement la précision juridique intégrée par l'article XI de l'avant-projet de loi sous avis. Au lieu de l'expression « à 2 essieux », il faudra lire à l'article 40, paragraphe 4 de la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement l'expression « à 2 essieux au moins ». Ladite précision permet d'élargir la base fiscale des véhicules routiers en incluant dans le cadre réglementaire et tarifaire les véhicules à un seul essieu, notamment ceux ayant un poids exact de 12.000kg. C'est un élément d'efficacité et de justice sociale que salue la Chambre de Commerce.

La Chambre de Commerce salue la présence dans l'avant-projet de loi sous avis d'une fiche financière. La sécurité routière, thématique principale de la réforme législative afférente, est une question qui a des implications financières directes sur le budget de l'Etat. Il est donc essentiel d'estimer, voire de mesurer les conséquences de la mise en œuvre de la loi précitée, en particulier en termes de coûts et de faisabilité financière dans un cadre de gestion rigoureuse des dépenses publiques. Les estimations budgétaires présentées dans l'avant-projet le sont sur base des expériences menées par l'administration des douanes de l'Australie et du Japon, par l'administration pénitentiaire de la Suède, ainsi que par la Police allemande du pays de la Sarre. La Chambre de Commerce souligne à quel point une approche en termes de comparaison internationale s'avère pertinente. Les estimations sont aussi fondées sur l'expérience de contrôle routier de la police grand-ducale de ces douze dernières années. En tout état de cause, la Chambre de Commerce entend alerter les pouvoirs publics sur l'importance d'utiliser les fonds publics avec rigueur et sérieux. Chaque euro investi dans la lutte contre l'insécurité routière doit être un euro utile et efficace.

La Chambre de Commerce salue une fois encore l'existence dans l'avant-projet de loi d'une fiche d'évaluation d'impact des mesures législatives et réglementaires : celle-ci est en effet de nature à clarifier les enjeux économiques, financiers ou institutionnels portés par la réforme sous avis et, partant, participe à l'amélioration de la qualité des projets législatifs futurs, conformément aux exigences communautaires et nationales du « mieux légiférer ». La Chambre de Commerce espère donc voir ce type de fiche d'évaluation d'impact de manière plus systématique dans les projets de lois et de règlements grand-ducaux à venir.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autre remarque à formuler, si ce n'est au sujet du détail suivant : il convient d'écrire dans l'énoncé des ministres parties prenantes du projet sous avis « *Le Ministre de la Justice, Luc Frieden* », et non « *Ministre de la Justice, Luc Frieden* »³.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le présent projet de loi.

BFR/SDE

³ Ne pas omettre l'article défini.