

N° 7652⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

modifiant

- 1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
- 2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(4.2.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, M. David WAGNER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 20 août 2020 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un résumé, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact, de l'avis de la Chambre de Commerce du 28 juillet 2020, ainsi que d'un texte coordonné.

La Chambre des Métiers a émis son avis le 14 octobre 2020.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 19 décembre 2020.

La Commission Nationale pour la Protection des Données a émis son avis le 30 décembre 2020.

Au cours de sa réunion du 21 janvier 2021, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a désigné M. Carlo BACK, Président de la Commission, comme Rapporteur, et a assisté à une présentation du projet de loi et a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

Au cours de l'instruction du projet, la Commission a adopté une série d'amendements parlementaires en date du 22 janvier 2021.

L'avis complémentaire du Conseil d'État date du 2 février 2021.

La sensibilité politique Piraten a déposé un amendement unique en date du 1^{er} février 2021 ; amendement que la commission parlementaire a toutefois décidé, lors de sa réunion du 4 février 2021, de ne pas retenir.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 4 février 2021.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet une adaptation de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés (CSA) relative à la mise en place des appareils automatiques sur le réseau routier national en vue de l'installation de radars feux rouges et de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques pour tenir compte des modifications qui ont été apportées à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Il s'agit plus précisément d'élargir la base légale existante afin de permettre l'utilisation de radars automatiques capables de détecter simultanément les différents types d'infractions routières visées par le système CSA, c'est-à-dire une ou plusieurs des infractions suivantes :

- a. le dépassement de la limitation de vitesse par des véhicules en rapprochement ou en éloignement,
- b. le dépassement de la vitesse moyenne entre deux points,
- c. l'inobservation d'un signal lumineux rouge, ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale,
- d. le non-respect des distances de sécurité entre véhicules,
- e. le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une voie fermée, ou une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers de la route.

Ensuite, le projet prévoit de modifier la terminologie au niveau de l'article 6, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015, fixant la procédure d'amende forfaitaire. L'expression « la personne pécuniairement responsable » sera remplacée par « la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé ».

Il est également proposé de simplifier la procédure applicable en cas de contestation d'une infraction. Désormais, le rejet d'une contestation pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle par un agent ou un officier de police judiciaire ne nécessitera plus l'établissement d'un procès-verbal.

Enfin, le point à adapter dans la loi précitée du 14 février 1955 concerne l'ajout, au point 2 de l'article 3, des mots « *et de leur chargement* » afin de pouvoir clairement distinguer entre les dimensions d'un véhicule routier avec et sans chargement pour déterminer les dimensions maximales autorisées.

Selon les auteurs de la loi en projet, le nouveau type de radar ne sanctionnera que les franchissements de feux rouges et non pas ceux pendant la phase orange. La mise en service d'un premier appareil se fera Place de l'Étoile à Luxembourg-Ville, tandis que d'autres sites déjà identifiés sont la rue de Hollerich, également à Luxembourg-Ville, ainsi que la route de Thionville au lieu-dit «Schlammestee», entre Alzingen et Frisange.

Le projet de loi aura un impact sur le budget de l'État et engendrera, d'une part, des frais d'adaptation au niveau du Centre National de Traitement (CNT) et, d'autre part, des frais d'acquisition, de mise en place, d'entretien et de maintenance des nouvelles installations.

Les coûts de l'adaptation du CNT dans la perspective de pouvoir traiter également les infractions liées à l'inobservation d'un signal lumineux rouge sont estimés à 640.000.- € TTC. S'y ajouteront les frais d'acquisition, de mise en place, d'exploitation et de maintenance des radars « feu rouge ». Tandis que les frais d'acquisition et de mise en place des équipements fixes peuvent être estimés à 120.000.- € TTC et les frais liés au génie civil et au câblage à 150.000.- € TTC, les frais d'entretien et de maintenance devraient être comparables à ceux des radars déjà mis en place, c'est-à-dire environ 4.300.- € HT par radar/an.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du 19 décembre 2020

Outre des observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a émis des remarques quant au fond concernant les trois premiers articles du projet de loi et a dû s'opposer formellement à l'article 3(3) pour cause d'insécurité juridique. Il a néanmoins proposé un nouveau libellé permettant de lever cette opposition.

En ce qui concerne l'article 1^{er}, le Conseil d'État se demande si le fait de ne viser que le signal lumineux rouge, n'est pas trop restrictif au vu de la loi précitée du 25 juillet 2015, qui vise quant à elle l'inobservation d'un signal lumineux « *rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale* » et suggère au législateur d'aligner la désignation des signaux lumineux du projet de loi sur celle de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1, lettre a) de la loi précitée du 25 juillet 2015. Ensuite, le Conseil d'État signale que l'emploi du terme « infractions » par la disposition visée n'est pas approprié dans la mesure où il s'agit pour le radar de contrôler plutôt des comportements et situations de fait.

À l'article 2, le Conseil d'État comprend que les auteurs entendent s'assurer que l'amende forfaitaire soit appliquée à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction si cette personne est distincte de celle pécuniairement responsable tout en précisant qu'au stade visé de la procédure, il n'y a plus lieu de se référer à la personne pécuniairement redevable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule, mais à la « *personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5* ».

Le Conseil d'État estime que la terminologie retenue à l'article 3 s'avère vague et imprécise. Il se demande qu'est-ce qu'il y a lieu d'entendre par la « *non-conformité [de la contestation] par rapport aux indications visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1. à 4.* » et juge « incompréhensible » la référence au dernier alinéa du paragraphe 3 à d'« autres motifs ». Le texte proposé étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État s'y oppose donc formellement, tout en prenant soin de proposer un libellé conforme.

Il est renvoyé au chapitre « *V. Commentaire des articles* » pour le détail des remarques de la Haute Corporation et la suite y réservée le cas échéant par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

Avis complémentaire du 2 février 2021

Le Conseil d'État constate que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a repris la formulation proposée dans son avis du 19 décembre 2020 à l'endroit de l'article 3, le mettant ainsi en mesure de lever l'unique opposition formelle. Par ailleurs, le Conseil d'État marque également son accord pour le remplacement de la notion inadaptée d'« *infractions* » par celles de « *comportements et situations de fait* » à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 3. Enfin, l'amendement 2 correspond également à la modification demandée par le Conseil d'État dans son avis précité, afin que les paragraphes 1^{er} et 3e de l'article 6 de la loi précitée du 25 juillet 2015 visent la personne « *redevable du paiement de l'avertissement taxé* »,

*

IV. AUTRES AVIS

Avis de la Chambre de Commerce (28.07.2020)

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs et au commentaire des articles qui expliquent clairement le cadre et les objectifs du projet de loi.

Avis de la Chambre des Métiers (14.10.2020)

La Chambre des Métiers approuve les efforts du Gouvernement en matière de sécurité routière et conçoit que le déploiement du système CSA n'est qu'une des mesures parmi beaucoup d'autres qui sont mises en œuvre pour atteindre les objectifs de la sécurité routière. Aux yeux de la Chambre des Métiers, l'efficacité de l'action répressive doit reposer sur son acceptation sociale et elle salue les bonnes pratiques déjà mises en œuvre et encourage à persévérer dans le but de trouver un juste équilibre entre le déploiement des dispositifs du système CSA et leur acceptation sociale.

Dans ce contexte, la Chambre des Métiers estime pour sa part que l'usage des radars doit rester justifié et limité dans une optique préventive et pédagogique, tel l'installation de radars sur des tronçons de route accidentogènes, ou l'installation de radars pédagogiques. En aucun cas le système CSA devrait être déployé dans une optique d'un État de surveillance.

La Chambre des Métiers conçoit que l'expectative d'une amplification des contestations du fait de l'extension de l'utilisation des radars pour détecter simultanément les quatre types d'infractions visées par le système CSA implique le besoin d'un traitement de masse efficient des contestations, notamment en renonçant à l'établissement formel d'un procès-verbal lors de la contestation d'un avertissement taxé ne donnant pas lieu au retrait de points. Elle estime cependant que le projet de loi doit préciser que la personne pécuniairement responsable soit en tout état de cause informée du sort de sa contestation.

La Chambre des Métiers se réjouit du fait que le projet de loi dispose expressément que les contestations basées sur un autre motif, tel un événement de force majeure, soient retransmises au procureur d'État qui décidera des suites à donner aux dossiers. Cette possibilité ne figure pas parmi les dispositions actuelles du système CSA et contribue à renforcer les droits des justiciables.

Enfin, dans un souci de désengorgement du contentieux de masse résultant du système CSA, la Chambre des Métiers propose d'inciter au paiement rapide des avertissements taxés par l'octroi d'une remise substantielle en cas de paiement de l'avertissement taxé dans les huit jours.

Avis de la CNPD (30.12.2020)

N'ayant pas été directement saisie par le Gouvernement, ni au stade de l'avant-projet, ni au stade du projet de loi, la Commission Nationale pour la Protection des Données (CNPD) a néanmoins souhaité se prononcer quant au projet loi 7652 et quant aux interactions de ce dernier avec le cadre légal relatif à la protection des données à caractère personnel. Elle s'était d'ailleurs également prononcée en février 2015 sur le projet de loi portant création du système CSA (Document 6714/05).

Quant aux images prises par les radars feux rouges, la CNPD observe qu'en fonction de l'emplacement et de l'angle de la caméra, un radar serait susceptible non seulement de capturer la plaque d'immatriculation du véhicule, la photo du conducteur et du passager, mais également celles des personnes physiques circulant à proximité sur la voie publique. En conséquence et par analogie à l'article 11, paragraphe (3) de la loi modifiée du 25 juillet 2015, le CNPD estime donc nécessaire de masquer également et automatiquement les images des piétons et de toute personne autre que le conducteur, qui n'auraient aucun lien avec l'infraction.

Ensuite, la CNPD réitère ses interrogations, déjà exprimées dans son avis susmentionné de février 2015, quant à la pertinence de se limiter aux masquages des personnes tierces à l'infraction uniquement lors de l'exercice du droit d'accès aux images du conducteur ou de la personne présumée pécuniairement responsable. Partant, elle estime nécessaire d'envisager un masquage automatique des personnes physiques aux abords des routes et un masquage temporaire des passagers du véhicule afin que ces derniers puissent être à nouveau rendus visibles à l'occasion d'une éventuelle procédure judiciaire, un mécanisme qu'elle estime davantage conforme au principe de minimisation des données prévu au règlement (UE) 2016/679, dit « *Règlement général sur la protection des données* » (RGPD).

La CNPD constate par ailleurs que le projet de loi ne fait pas état de l'information du public de l'existence de ces radars aux feux rouges bien que l'article 12(1) de la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi que matière de sécurité intérieure prévoit un minimum d'informations devant être fournies aux personnes concernées. La CNPD entend donc attirer l'attention des auteurs du projet de loi sur l'obligation d'information de l'ensemble des personnes concernées de l'existence de ces radars et du traitement de données les concernant (p.ex. panneaux informant les conducteurs et passagers de véhicules ainsi que les piétons aux endroits concernés).

Quant à la phase test de l'installation des radars feux rouges, la CNPD considère qu'il est opportun de profiter de la phase test afin d'observer si l'installation de ces radars feux rouges pose question en termes de protection des données et que ce retour d'expériences pourrait être particulièrement bénéfique et apporter des éléments de réponses aux interrogations soulevées dans son avis.

Ensuite, la CNPD constate qu'il n'a pas été tenu compte de sa position relative au droit d'accès aux données du système CSA, exprimée dans l'avis de février 2015. Elle se demande à nouveau si l'obligation pour la personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction de se déplacer au centre se trouvant à Bertrange, ne constitue pas un obstacle injustifié au droit d'accès de cette personne et ce d'autant plus suite à l'entrée en vigueur de la loi du 1^{er} août 2018 relative la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. Elle men-

tionne aussi avoir déjà été saisie de nombreuses demandes d'informations et de réclamations de citoyens s'interrogeant sur la nécessité de devoir se déplacer au centre à Bertrange afin de consulter la photo concernant le véhicule en infraction et ainsi d'exercer leur droit d'accès.

Afin de répondre à cette question de compatibilité de l'article 11 de la loi précitée du 25 juillet 2015 loi avec la loi précitée du 1^{er} août 2018, la CNPD propose de modifier l'article 11(2) de la loi modifiée du 25 juillet 2015 afin de permettre « [...] à la personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction de consulter la photo concernant son véhicule, selon son choix, sur place au Centre, ou de recevoir communication de la photo via une demande écrite préalable adressée au Centre. ».

Enfin, la CNPD se demande si les travaux relatifs au présent projet de loi n'offrent pas un cadre utile pour clarifier aussi la question, déjà soulevée en 2015, de la durée de conservation des photos provenant des radars prévue par le Règlement grand-ducal du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système CSA.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} vise à modifier l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de la loi précitée du 25 juillet 2015. La typologie des appareils automatiques se trouve étendue, le radar n'étant plus seulement cantonné à la mesure de la vitesse sur un point ou un tronçon donné, mais permettant également de vérifier le respect des signaux lumineux, des distances de sécurité ou des interdictions de circulation sur certaines parties de la chaussée.

Dans son avis du 19 décembre 2020, le Conseil d'État se demande, en ce qui concerne le point 3 nouveau relatif à « l'inobservation d'un signal lumineux rouge », si ce libellé, qui ne vise que le signal lumineux rouge, n'est pas trop restrictif au vu de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1, lettre a), de la loi précitée du 25 juillet 2015, qui vise quant à lui « b) l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ». Le Conseil d'État suggère aux auteurs d'aligner au point 3 nouveau la désignation des signaux lumineux sur celle de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1, lettre a) de la loi précitée du 25 juillet 2015.

La Haute Corporation note également que la disposition en projet précise également que le radar peut détecter simultanément plusieurs de ces « infractions ».

Le Conseil d'État signale dans ce contexte que l'emploi du terme « infractions » par la disposition sous revue n'est pas approprié. En effet, celle-ci énumère des comportements et situations de fait relevés par le radar tels que la mesure de la vitesse ou de la distance donnée entre deux véhicules, mais ne vise pas, à proprement parler, l'infraction elle-même, telle que la vitesse excessive, ou le non-respect de la distance entre deux véhicules.

Suite aux remarques du Conseil d'État et afin d'éviter toute insécurité juridique, la commission propose, afin de faire droit à la demande de la Haute Corporation, de remplacer le terme « infractions » par « comportements et situations de fait ».

La commission propose par conséquent de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Art. 1^{er}.** A l'article 3, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, ~~paragraphe 1^{er}~~, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Les appareils automatiques visés à l'alinéa 1^{er} peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et peuvent être conçus pour mesurer :

1. la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement ;;
2. la vitesse moyenne des véhicules entre deux points ;;
3. l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ;;

4. la distance par rapport au véhicule qui précède correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes ; et
5. le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée.

Ces **infractions comportements et situations de fait** peuvent être constatées et enregistrées simultanément par un seul appareil. »

Dans son avis complémentaire du 2 février 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement tient compte des observations émises par la Haute Corporation dans son avis du 19 décembre 2020, en alignant le libellé de l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 3, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés sur celui de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1, lettre b), de la même loi ainsi qu'en remplaçant, à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, la notion inadaptée d'« infractions » par celles de « comportements et situations de fait », de sorte que le Conseil d'État peut y marquer son accord.

La commission en prend note.

Article 2

L'article 2 entend modifier l'article 6, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015 afin de rendre redevable du paiement de l'amende forfaitaire la personne pécuniairement responsable « ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction ».

Dans son avis du 19 décembre 2020, le Conseil d'État relève que, par le biais de cette modification, les auteurs entendent s'assurer que l'amende forfaitaire soit appliquée à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction si cette personne est distincte de celle pécuniairement responsable.

Or, la Haute Corporation constate que l'article 6, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015 s'applique en cas de non-paiement et de non-contestation de l'avertissement taxé dans le délai de 45 jours par la personne redevable de cet avertissement. À ce stade, il n'y a donc plus lieu de se référer à la personne pécuniairement redevable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule, mais à la « personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 ». Il y aurait par ailleurs lieu d'apporter cette même précision au paragraphe 1^{er} de l'article 6 et non pas seulement au paragraphe 3.

Afin de faire droit aux observations formulées par le Conseil d'État, la commission décide d'apporter la précision relative à la « personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 » non seulement au paragraphe 2, mais également au paragraphe 1^{er} de l'article 6 par voie d'amendement.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 2 comme suit :

« **Art. 2.** ~~A l'~~ L'article 6 de la même loi, ~~le paragraphe 3~~ est modifié comme suit :

1° **Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots « pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er} » sont remplacés par les mots « redevable du paiement de l'avertissement taxé ».**

2° **Le paragraphe 3 est modifié comme suit :**

a) **L'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :**

« A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé n'est, par dérogation à l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, pas remplacé par un procès-verbal, et la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'Etat, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 5, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'Etat vaut titre exécutoire. La personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 ~~La personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de~~

L'infraction est avisée de la décision d'amende forfaitaire, ainsi que du droit de réclamation contre cette décision, par lettre recommandée. »

b) A l'alinéa 5 les mots « pécuniairement responsable » sont remplacés par les mots « redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 ».

~~2 A l'alinéa 5 les mots « ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction » sont insérés après les mots « personne pécuniairement responsable ». »~~

Le Conseil d'État, dans son avis complémentaire du 2 février 2021, constate que l'amendement modifie l'article 2 de la loi en projet afin que les paragraphes 1^{er} et 3 de l'article 6 de la loi précitée du 25 juillet 2015 visent la personne « redevable du paiement de l'avertissement taxé », tel que demandé par le Conseil d'État dans son avis précité du 19 décembre 2020.

La commission en prend note.

Article 3

L'article 3 vise à modifier l'article 8, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015 relatif à la procédure de contestation.

Dans son avis du 19 décembre 2020, le Conseil d'État note que la terminologie retenue par la disposition s'avère vague et imprécise. Il se demande ce qu'il y a lieu d'entendre par la « non-conformité (de la contestation) par rapport aux indications visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1. à 4. ».

Par ailleurs, d'après la Haute Corporation, la référence au dernier alinéa du paragraphe 3 à d'« autres motifs » est incompréhensible dans le contexte de l'article 8, étant donné que celui-ci n'admet la contestation visée que dans le respect de l'une des quatre hypothèses visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Le texte en projet étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement et exige partant que le paragraphe 3 soit reformulé comme suit :

« (3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie si au moins l'une des pièces énumérées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1 à 4, est versée au formulaire de contestation. En l'absence de la pièce visée, la contestation est rejetée. Le délai visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est suspendu pendant la période de l'examen de la recevabilité.

Si la contestation est recevable, l'officier ou l'agent de police judiciaire transmet la contestation au procureur d'État qui décidera de la suite à donner au dossier. »

La commission a décidé de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État en reprenant la formulation proposée par la Haute Corporation à l'endroit de l'article 3. Partant, dans son avis complémentaire du 2 février 2021 le Conseil d'État lève son opposition formelle.

Article 4

L'article 4 entend modifier l'article 3, point 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques afin de permettre au ministre de délivrer des autorisations pour l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses du chargement des véhicules routiers.

La modification projetée n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Le Conseil d'État signale que le regroupement des modifications relatives à un même acte sous un chapitre distinct n'est pas indiqué en l'espèce, dans la mesure où le nombre des modifications relatives aux actes à modifier ne s'avère pas important.

Il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « **Art.** » et le numéro d'article.

La commission a décidé de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

Intitulé

Les actes auxquels les modifications sont apportées par le projet de loi sont à introduire par un deux-points.

L'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission a décidé de suivre les suggestions émises par le Conseil d'État.

Article 1^{er}

À la phrase liminaire, il convient de se référer à « l'article 3, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 [...] ».

À l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, dans sa nouvelle teneur proposée, il est relevé que chaque élément d'une énumération doit se finir par un point virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. En outre, dans le cadre d'une énumération, il n'est pas de mise de faire figurer le terme « et » à l'avant-dernier élément, car superfétatoire.

La commission a décidé de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

Article 2

Le Conseil d'État signale qu'il convient de reprendre chaque modification qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas d'un même paragraphe sous un numéro distinct suivi d'un exposant « 1^o », « 2^o », « 3^o ».

La commission a décidé de suivre les suggestions émises par le Conseil d'État.

Article 3

À la phrase liminaire, il y a lieu de se référer à « l'article 8, paragraphe 3, de la même loi ». En outre, il faut accorder le terme « remplacé » au genre féminin, pour écrire « remplacée ». Par ailleurs, il n'est pas de mise de recopier le texte qu'il s'agit de remplacer. Au vu des développements qui précèdent, la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante :

« À l'article 8, paragraphe 3, de la même loi, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant : ».

En ce qui concerne l'article 8, paragraphe 3, alinéa 2, dans sa teneur proposée, le Conseil d'État relève que les textes normatifs sont en principe rédigés au présent et non au futur. Ainsi, il convient de remplacer le terme « décidera » par le terme « décide ».

La commission a décidé de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État relève encore dans son avis complémentaire du 2 février 2021 qu'au texte coordonné, l'article 3, phrase liminaire, dans sa teneur amendée, est à reformuler comme suit :

« L'article 8, paragraphe 3, de la même loi est remplacé par le texte suivant : [...] ».

Article 4

Il convient de supprimer le point qui suit les termes « point 2 » en se référant à « l'article 3, point 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ».

La commission a décidé de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7652 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

modifiant :

1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1^{er}. A l'article 3, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Les appareils automatiques visés à l'alinéa 1^{er} peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et peuvent être conçus pour mesurer :

1. la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement ;
2. la vitesse moyenne des véhicules entre deux points ;
3. l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ;
4. la distance par rapport au véhicule qui précède correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes ;
5. le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée.

Ces comportements et situations de fait peuvent être constatés et enregistrés simultanément par un seul appareil.

Art. 2. L'article 6 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots « pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er} » sont remplacés par les mots « redevable du paiement de l'avertissement taxé ».

2° Le paragraphe 3 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé n'est, par dérogation à l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, pas remplacé par un procès-verbal, et la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'Etat, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 5, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'Etat vaut titre exécutoire. La personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 est avisée de la décision d'amende forfaitaire, ainsi que du droit de réclamation contre cette décision, par lettre recommandée. »

b) A l'alinéa 5 les mots « pécuniairement responsable » sont remplacés par les mots « redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 ».

Art. 3. L'article 8, paragraphe 3, de la même loi est remplacé par le texte suivant :

(3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie si au moins l'une des pièces énumérées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1 à 4, est versée au formulaire de contestation. En l'absence de la

pièce visée, la contestation est rejetée. Le délai visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est suspendu pendant la période de l'examen de la recevabilité.

Si la contestation est recevable, l'officier ou l'agent de police judiciaire transmet la contestation au procureur d'État qui décide de la suite à donner au dossier. »

Art. 4. A l'article 3, point 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les mots « et de leur chargement » sont ajoutés après les mots « véhicules routiers ».

Luxembourg, le 4 février 2021

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

