



CHAMBRE DES DEPUTES
Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 23 avril 2014

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 26 mars 2014 et du 2 avril 2014
2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
 - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6654 Projet de loi relatif à la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6655 Projet de loi relatif à la construction du Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff
 - Rapporteur: Monsieur Georges Engel
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gast Gibéryen, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Justin Turpel, Mme Christiane Wickler, M. Serge Wilmes

Mme Martine Hansen, remplaçant M. Aly Kaes

M. Gast Gibéryen, observateur

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Frank Vansteenkiste, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, Mme Amandine Tockert, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Aly Kaes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 26 mars 2014 et du 2 avril 2014

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Ladite directive prévoit la mise en place d'une procédure d'échange d'informations pour améliorer l'effectivité de la répression de personnes responsables d'infractions graves à la sécurité routière, lorsque ces infractions sont commises dans un autre Etat membre que celui de l'immatriculation du véhicule. En effet, il a été constaté que les sanctions aux infractions routières commises par des véhicules étrangers restent fréquemment d'ordre théorique, et ceci malgré la transposition, dans le cadre juridique de l'Union européenne, des dispositions du Traité entre le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, le Royaume d'Espagne, la République française, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la République d'Autriche relatif à l'approfondissement de la coopération transfrontalière notamment en vue de lutter contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et la migration illégale, signé à Prüm le 27 mai 2005.

La procédure d'échange transfrontalier d'informations s'effectuera à partir des applications informatiques existantes, à savoir de l'application informatique du système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS).

La directive 2011/82/UE se limite à prévoir l'accès mutuel aux banques de données relatives à l'immatriculation dans le but de permettre l'identification des propriétaires des véhicules. Il en découle que l'opportunité des poursuites et l'exécution des sanctions continuent à relever de la seule compétence de l'Etat membre où l'infraction a été commise, et ce conformément à sa législation en vigueur. En effet, la directive n'harmonise ni la nature de l'infraction, ni les sanctions à appliquer.

L'Etat membre sur le territoire duquel une infraction déterminée en matière de sécurité routière sera commise par un conducteur dont le véhicule est immatriculé dans un autre Etat membre pourra donc accéder aux données relatives à l'immatriculation de ce véhicule. Une fois le nom et l'adresse du conducteur soupçonné avoir commis une infraction routière connus, ce dernier sera informé dans une langue officielle de son pays de résidence des procédures applicables dans l'Etat membre de l'infraction et des conséquences juridiques qui en découlent en application du droit dudit Etat membre.

La directive s'applique aux infractions qui constituent une menace grave pour la sécurité routière. Il s'agit de l'excès de vitesse, du non-port de la ceinture de sécurité, du franchissement d'un feu rouge, de la conduite en état d'ébriété, de la conduite sous l'influence de drogues, du non-port du casque, de la circulation sur une voie interdite ainsi que de l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

*

Les membres de la commission parlementaire procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 22 octobre 2013.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} énonce l'objectif du projet de loi et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 1^{er} - Objectif

La présente loi porte transposition en droit national de la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

La présente loi ne porte pas préjudice à la recherche, par d'autres moyens légaux, d'informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière, commises dans un Etat membre autre que celui où le véhicule est immatriculé.

Le Conseil d'Etat recommande de supprimer l'alinéa 1^{er} de cet article, étant donné qu'il est dépourvu de valeur normative. Etant donné que l'alinéa 2 a trait à la manière de cerner le champ d'application de la future loi, le Conseil d'Etat propose de transférer les dispositions en question à l'article 3 qui a pour objet de déterminer le champ d'application de celle-ci. Dans ces conditions, la Haute Corporation estime que l'article 1^{er} devient superfétatoire et propose de le supprimer.

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions. La suppression de l'article 1^{er} implique donc la renumérotation des articles subséquents.

Article 2 initial (nouvel article 1^{er})

Cet article transpose l'article 3 de la directive 2011/82/UE. Il définit différentes notions utilisées dans le contexte de la future loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2 – Définitions

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) „véhicule“, tout véhicule automoteur qui sert normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses;*
- b) „Etat membre de l'infraction“, l'Etat membre de l'Union européenne où l'infraction a été commise;*
- c) „Etat membre d'immatriculation“, l'Etat membre de l'Union européenne où est immatriculé le véhicule avec lequel l'infraction a été commise;*
- d) „requête automatisée“, une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les Etats membres de l'Union européenne;*
- e) „point de contact national“, autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules;*
- f) „détenteur du véhicule“, la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'Etat membre d'immatriculation;*
- g) „excès de vitesse“, le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'Etat membre de l'infraction, en fonction de la route et du type de véhicule concernés;*
- h) „non-port de la ceinture de sécurité“, le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules et au droit de l'Etat membre de l'infraction;*
- i) „franchissement d'un feu rouge“, le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d'arrêt équivalent, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;*
- j) „conduite en état d'ébriété“, le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;*
- k) „conduite sous l'influence de drogues“, le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de drogues ou d'autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;*
- l) „non-port du casque“, le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;*
- m) „circulation sur une voie interdite“, le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d'arrêt d'urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;*
- n) „usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule“, le fait d'utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction.*

Le Conseil d'Etat émet les critiques suivantes à l'endroit de cet article :

- en ce qui concerne la définition du « véhicule », le Conseil d'Etat insiste, sous peine d'opposition formelle, que le texte afférent de la directive soit repris littéralement, faute de quoi le champ d'application de la directive risque de ne pas être respecté. La Commission du Développement durable donne suite à cette opposition formelle et remplace la définition du « véhicule » par celle figurant dans la directive 2011/82/UE ;
- en ce qui concerne la définition de la « requête automatisée », il se demande pour quelles raisons elle fait abstraction du bout de phrase « ou pays participants ». Les membres de la Commission décident de donner suite à cette remarque et de compléter la définition par le bout de phrase « ou pays participants ».

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira dorénavant comme suit :

Art. 1^{er} – Définitions

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) „véhicule“, tout véhicule motorisé, y compris les motocycles, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises ;*
- b) „Etat membre de l’infraction“, l’Etat membre de l’Union européenne où l’infraction a été commise;*
- c) „Etat membre d’immatriculation“, l’Etat membre de l’Union européenne où est immatriculé le véhicule avec lequel l’infraction a été commise;*
- d) „requête automatisée“, une procédure d’accès en ligne permettant de consulter les bases de données d’un, de plusieurs ou de tous les Etats membres de l’Union européenne ou pays participants ;*
- e) „point de contact national“, autorité compétente désignée pour l’échange de données relatives à l’immatriculation des véhicules;*
- f) „détenteur du véhicule“, la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l’Etat membre d’immatriculation;*
- g) „excès de vitesse“, le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l’Etat membre de l’infraction, en fonction de la route et du type de véhicule concernés;*
- h) „non-port de la ceinture de sécurité“, le non-respect de l’obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l’utilisation obligatoire d’un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l’utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules et au droit de l’Etat membre de l’infraction;*
- i) „franchissement d’un feu rouge“, le fait de ne pas s’arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d’arrêt équivalent, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction;*
- j) „conduite en état d’ébriété“, le fait de conduire un véhicule sous l’emprise de l’alcool, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction;*
- k) „conduite sous l’influence de drogues“, le fait de conduire un véhicule sous l’emprise de drogues ou d’autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction;*
- l) „non-port du casque“, le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction;*
- m) „circulation sur une voie interdite“, le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d’arrêt d’urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction;*
- n) „usage illicite d’un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule“, le fait d’utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction.*

Article 3 initial (nouvel article 2)

L’article sous rubrique reprend le champ d’application prévu par l’article 2 de la directive 2011/82/UE, en ce sens qu’il énonce limitativement les infractions routières pour la poursuite desquelles il pourra être recouru à l’échange d’informations instauré par la future loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3 – Champ d’application

La présente loi s’applique aux infractions suivantes telles que définies à l’article 2 :

- Excès de vitesse*
- Non-port de la ceinture de sécurité*
- Franchissement d’un feu rouge*
- Conduite en état d’ébriété*

- *Conduite sous l'influence de drogues*
- *Non-port du casque*
- *Circulation sur une voie interdite*
- *Usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.*

Pour autant que ces infractions sont commises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il s'agit d'infractions à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi qu'à ses règlements d'exécution.

En ce qui concerne cet article, le Conseil d'Etat note que l'échange d'informations sur les infractions visées peut se présenter sous deux angles de vue différents :

- le cas où l'infraction a été commise au Luxembourg, permettant aux autorités luxembourgeoises de demander les coordonnées du propriétaire ou détenteur du véhicule impliqué aux autorités de l'Etat membre dans lequel ce véhicule est immatriculé. Dans ce cas, les infractions inventoriées à l'alinéa 1^{er} de l'article sous rubrique revêtent évidemment la portée et le contenu que leur réserve la législation luxembourgeoise. Le Conseil d'Etat demande que les infractions au sujet desquelles la communication des données personnelles du propriétaire ou détenteur du véhicule impliqué est requise par les autorités luxembourgeoises soient énumérées avec précision, car un renvoi général, tel que prévu dans la version initiale de l'article sous rubrique, ne suffit pas pour savoir quelles sont les infractions luxembourgeoises pour lesquelles la communication des données est demandée ;
- le cas où le Luxembourg est l'Etat d'immatriculation d'un véhicule ayant servi à commettre une des infractions visées dans un autre Etat membre de l'Union européenne et doit donc communiquer les coordonnées du propriétaire ou détenteur du véhicule concerné. Dans ce cas, pareille précision n'est pas requise, car c'est l'Etat où l'infraction est commise qui qualifie le comportement fautif en vue duquel il demande les informations.

Dans ces conditions, l'intitulé de l'article sous examen n'est, de l'avis du Conseil d'Etat, pas approprié, car il s'agit non pas de définir le champ d'application de la loi, mais de déterminer quelles sont les infractions pour lesquelles l'échange d'informations transfrontalier sur le propriétaire ou détenteur d'un véhicule concerné peut avoir lieu. Il estime que les termes « infractions susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations » seraient partant plus adéquats.

Quant à l'agencement de l'article, la Haute Corporation propose ce qui suit :

- l'alinéa 1^{er} énoncerait les infractions pour lesquelles le Luxembourg pourrait demander la communication des informations visées en sa qualité d'Etat de l'infraction. Les dispositions en question seraient libellées à l'instar de ce que prévoit l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- l'alinéa 2 renverrait aux infractions définies aux points g) à n) de l'article 2 initial du projet de loi (nouvel article 1^{er}), en vue de disposer qu'en cas de demande faite par les autorités de l'Etat membre sur le territoire duquel une de ces infractions a été commise les données sur le propriétaire ou détenteur du véhicule ayant été utilisé pour commettre cette infraction leur soient communiquées ;
- enfin, il rappelle sa proposition formulée à l'endroit de l'article 1^{er} initial de transférer l'alinéa 2 vers l'article sous rubrique où il fera l'objet d'un alinéa 3.

La commission parlementaire décide de faire siennes les suggestions de la Haute

Corporation et de :

- différencier la situation où le Luxembourg est l'Etat d'immatriculation et celle où le Luxembourg est l'Etat de l'infraction ;
- énumérer avec précision les infractions au sujet desquelles des données personnelles sont communiquées aux autorités luxembourgeoises tout en renvoyant aux dispositions correspondantes de la loi précitée du 14 février 1955 ;
- renvoyer à l'article 1^{er} du projet de loi en ce qui concerne les infractions au sujet desquelles des données personnelles sont communiquées par les autorités luxembourgeoises.

L'article sous rubrique se lira donc dorénavant comme suit :

Art. 2 - Infractions susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations

(1) Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre de l'infraction, les infractions suivantes sont susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations prévu par la présente loi :

- a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- b) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ;
- c) le défaut pour le conducteur d'un véhicule de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait pour le conducteur d'un véhicule de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué considérés comme contraventions en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ;
- d) l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou 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 modifiée du 14 février 1955 précitée ;
- e) le fait de commettre comme conducteur d'un véhicule un des délits ou une des contraventions graves conformément à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ;
- f) le défaut pour le conducteur d'un véhicule de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un véhicule de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué considérés comme contraventions en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ;
- g) 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 considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ;
- h) le fait d'utiliser un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

(2) Pour autant que les infractions sont commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne au moyen d'un véhicule immatriculé au Grand-Duché de Luxembourg, les infractions définies aux points g) à n) de l'article 1^{er} sont susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations prévu par la présente loi.

(3) La présente loi ne porte pas préjudice à la recherche, par d'autres moyens légaux, d'informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière, commises dans un Etat membre autre que celui où le véhicule est immatriculé.

Article 4 initial (nouvel article 3)

Cet article désigne la Police grand-ducale comme point de contact national pour l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 4 - Point de contact national

Pour l'application de la présente loi, la Police grand-ducale est désignée comme point de contact national pour l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, sans préjudice des attributions dévolues par la loi au Procureur général d'Etat et aux procureurs d'Etat.

Afin d'empêcher que n'importe quel service ou commissariat de la Police grand-ducale puisse faire fonction de point de contact avec en perspective l'impossibilité de prévenir des détournements de la procédure à des fins non voulues par la loi, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il convient de désigner formellement le service de la Police grand-ducale qui fera fonction de point de contact pour compte de notre pays. A titre d'exemple quant au service à désigner, la Haute Corporation propose de libeller comme suit l'article sous rubrique :

Art. 3. Les fonctionnaires qui relèvent de la direction „Opérations et Prévention“ de la Police grand-ducale et qui sont désignés à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale assument la fonction de point de contact national.

S'il est vrai que la solution proposée par le projet de loi de désigner comme point de contact national l'ensemble du corps de la Police grand-ducale peut éventuellement favoriser des abus, la Commission du Développement durable estime toutefois qu'il n'est pas opportun de désigner dans un texte législatif de façon nominative un service ou une unité, alors que dans ce cas tout changement ultérieur dans l'organisation policière rendrait nécessaire une modification de la loi. C'est pourquoi elle se propose d'amender l'article sous rubrique et d'employer une formulation permettant à la loi une certaine longévité tout en tenant compte du volet de la protection des données. Par ailleurs, le libellé proposé par le Conseil d'Etat est complété par le bout de phrase « *sans préjudice des attributions dévolues par la loi au Procureur général d'Etat et aux procureurs d'Etat* » qui figurait déjà dans le projet de loi initial afin de s'assurer que les prérogatives en la matière du Procureur général d'Etat et des procureurs d'Etat restent intactes.

Le nouvel article 3 se lira dès lors comme suit :

Art. 3 - Point de contact national

Les fonctionnaires affectés ou détachés à l'unité désignée à cet effet par le Directeur général de la Police grand-ducale assument la fonction de point de contact national, sans préjudice des attributions dévolues par la loi au Procureur général d'Etat et aux procureurs d'Etat.

Article 5 initial (nouvel article 4)

Cet article porte transposition des dispositions prévues à l'article 4 de la directive 2011/82/UE et prévoit les modalités selon lesquelles l'échange d'informations sur les infractions routières est organisé sur le plan administratif. L'article distingue les deux hypothèses où soit l'information est demandée par le point de contact national de l'Etat membre où l'infraction a été commise par le conducteur d'un véhicule immatriculé au Luxembourg, soit les autorités luxembourgeoises souhaitent connaître l'identité du propriétaire ou détenteur d'un véhicule étranger ayant servi à commettre une infraction

routière au Luxembourg. L'article renvoie à l'annexe du projet de loi qui reprend les dispositions de l'annexe I de la directive 2011/82/ UE relatives aux éléments des données nécessaires pour effectuer la requête. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 5 – Procédure pour l'échange d'informations entre Etats membres

(1) Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant:

a) les données relatives aux véhicules

b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête, respectent l'annexe de la présente loi.

(2) Les requêtes effectuées par la Police grand-ducale auprès du point de contact national de l'Etat membre d'immatriculation se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

Ces requêtes sont effectuées dans le respect de l'annexe de la présente loi et des procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

Les données obtenues dans le cadre de ces requêtes sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées à l'article 3.

(3) Les requêtes adressées par le point de contact national de l'Etat membre d'infraction à l'aide d'un numéro d'immatriculation incomplet sont irrecevables.

(4) L'échange de données dans le cadre de la présente loi s'effectue à partir du „Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire“ (EUCARIS) conformément à la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000, ainsi que les versions modifiées de cette application.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

- il constate que ni le Royaume-Uni, ni l'Irlande, ni le Danemark ne sont liés par la directive 2011/82/UE. Dans ces conditions, le droit européen n'autorise pas les autorités luxembourgeoises à adresser une demande d'information à l'adresse des autorités compétentes de l'un de ces trois Etats membres, et n'impose pas non plus au point de contact luxembourgeois de communiquer des informations du genre, lorsqu'une demande afférente leur serait adressée par l'un de ces trois Etats. Sans préjudice du recours introduit devant la Cour de Justice de l'Union européenne (affaire C-43/12 – Commission/Parlement et Conseil) du chef de la remise en cause du caractère approprié de la base légale retenue, le Conseil d'Etat estime que la directive a été adoptée et publiée selon les règles prévues à cet effet par les traités et qu'elle est dès lors d'application en attendant une éventuelle décision juridictionnelle dans l'affaire pendante devant la Cour de Justice de l'Union européenne. En conséquence, il demande de viser au paragraphe 1er les « autres Etats membres de l'Union européenne, hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni » ;
- les dispositions du paragraphe 3 devraient figurer comme alinéa 3 au paragraphe 1er et être rédigées comme suit : « *Pour être recevables, les requêtes en question doivent comporter le numéro d'immatriculation complet du véhicule.* » ;
- au paragraphe 2, il faut préciser que les requêtes luxembourgeoises sont effectuées par « *le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3* » en vue de rester en ligne avec le libellé de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 4 de la directive ;

- au paragraphe 4, qui doit être renuméroté en paragraphe 3, la loi luxembourgeoise ne peut pas imposer aux autres Etats membres de l'UE engagés dans l'échange d'informations prévu par la directive 2011/82/UE d'utiliser le système EUCARIS. Le texte doit donc se limiter à prévoir l'application de ce système seulement pour les informations à transmettre par les autorités luxembourgeoises au point de contact national de l'Etat membre de l'infraction qui en fait la demande. En outre, le Conseil d'Etat demande la suppression du bout de phrase « ainsi que les versions modifiées de cette application ».

La commission parlementaire fait siennes toutes ces propositions, de telle sorte que l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 4 - Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

(1) Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

a) les données relatives aux véhicules

b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête, respectent l'annexe de la présente loi.

Pour être recevables, les requêtes en question doivent comporter le numéro d'immatriculation complet du véhicule.

(2) Les requêtes effectuées par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 auprès du point de contact national de l'Etat membre d'immatriculation se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

Ces requêtes sont effectuées dans le respect de l'annexe de la présente loi et des procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

Les données obtenues dans le cadre de ces requêtes sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées à l'article 3.

(3) La transmission des données par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 au point de contact national de l'Etat membre de l'infraction s'effectue à partir du « Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire » (EUCARIS) conformément à la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000, ainsi que les versions modifiées de cette application.

Article 6 initial (nouvel article 5)

L'article sous rubrique transpose en droit national l'article 5 de la directive 2011/82/UE et prévoit l'information du conducteur soupçonné avoir commis sur le territoire luxembourgeois une infraction routière couverte par le champ d'application de la loi en projet. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 6 - Lettre de notification relative à l'infraction

Le propriétaire ou le détenteur du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 3, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée.

Cette information est donnée dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans une des langues officielles de l'Etat membre d'immatriculation.

Elle doit comprendre toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la disposition légale non respectée, la sanction et, le cas échéant la procédure judiciaire, correspondante ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

Le Conseil d'Etat note que le texte de l'article omet de dire qui est responsable pour assurer l'information prévue et demande à ce que cette précision soit ajoutée. La Commission du Développement durable fait valoir qu'en l'absence d'une disposition légale spécifique, le droit commun est applicable et qu'il appartient dès lors au Parquet de prendre la décision relative au lancement d'une poursuite pénale. Etant donné qu'il s'agit en l'espèce de la transposition d'une directive européenne, la Commission estime cependant qu'il est indiqué de mentionner l'autorité compétente *expressis verbis* dans la loi et décide de compléter l'article en ce sens.

La Haute Corporation se demande en outre s'il suffit de reprendre en droit national les seules dispositions du paragraphe 2 de l'article 5 de la directive ou s'il ne faudrait pas également assurer la transposition de l'alinéa 3 du paragraphe 1^{er} de cet article. En ce qui concerne la question de la transposition de l'alinéa 3 du paragraphe 1^{er} de l'article 5 de la directive, les membres de la Commission sont d'avis que le projet de loi répond aux exigences de la directive. Toutefois, afin d'éviter le cas échéant des discussions avec les autorités de l'Union européenne relatives à une transposition incomplète de la directive, ils décident de reprendre littéralement le passage concerné de la directive et d'insérer un nouvel alinéa entre le 1^{er} et le 2^e alinéa.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira dorénavant comme suit :

Art. 5 - Lettre de notification relative à l'infraction

Le propriétaire ou le détenteur du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 3, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée.

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit national, les conséquences juridiques de ladite infraction sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du droit luxembourgeois.

*Cette information est donnée **par le Procureur d'Etat territorialement compétent** dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans une des langues officielles de l'Etat membre d'immatriculation.*

Elle doit comprendre toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la disposition légale non respectée, la sanction et, le cas échéant la procédure judiciaire, correspondante ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

Article 7 initial (nouvel article 6)

L'article sous rubrique transpose l'article 7 de la directive 2011/82/UE, en couvrant le volet de la protection des données. En effet, la mise en œuvre de la directive 2011/82/UE requiert le traitement des données à caractère personnel des personnes à qui un avertissement taxé a été octroyé dans le cadre du présent projet de loi. Dans sa version initiale, cet article se lit comme suit :

Art. 7 - Protection des données

(1) Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente loi se fait conformément à la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil du 27 novembre 2008 relative à la protection des données à caractère personnel traitées dans le cadre de la coopération policière et judiciaire en matière pénale ainsi qu'aux décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI précitées. Ce traitement se fait en outre conformément à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(2) Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel transmises dans le cadre de la présente loi au point de contact national de l'Etat membre de l'infraction, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'Etat membre de l'infraction.

De l'avis du Conseil d'Etat, si la décision-cadre 2008/977/JAI et les décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI ont entre-temps été intégrées dans la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, il suffit de limiter le paragraphe 1^{er} à sa deuxième phrase. Si, par contre, la décision-cadre 2008/977/JAI n'a pas encore été correctement reprise dans le droit national, il s'imposerait, sous peine d'opposition formelle, de ce faire avant l'adoption du projet de loi sous rubrique.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat rappelle que les personnes concernées doivent être informées de toute collecte et de tout traitement de données à caractère personnel les concernant et qu'il appartient au droit national d'organiser pareille information. S'il y a transfert de données à caractère personnel entre Etats membres, un des Etats membres concernés peut s'opposer à cette information. Dans le contexte du projet de loi sous rubrique, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas avantage à concevoir le droit d'accès des concernés prévus en vertu du droit national (cf. article 17 de la loi précitée du 2 août 2002) sous forme de transmission automatique de l'information en question, tel que préconisé par la Commission nationale pour la protection des données dans son avis du 25 juillet 2013. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat se voit obligé de réserver la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant que la question soulevée de la transposition de la décision-cadre 2008/977/JAI ait trouvé une réponse satisfaisante.

Les représentants du Ministère informent que la décision-cadre 2008/977/JAI n'a pas encore été transposée correctement en droit national et qu'un projet de loi en ce sens sera préparé par les services du Ministère de la Justice et soumis au Conseil de Gouvernement dans les meilleurs délais.

Les membres de la Commission du Développement durable décident d'amender le texte de l'article sous rubrique afin de tenir compte des observations formulées par la Commission nationale pour la protection des données dans son avis du 25 juillet 2013 ainsi que par le Conseil d'Etat dans son avis du 22 octobre 2013 et afin de garantir une meilleure protection des données à caractère personnel des propriétaires et détenteurs de véhicules par le biais desquels une infraction routière a été commise.

Pour ce qui est du paragraphe 1^{er} de l'article sous rubrique, il est amendé de façon à :

- fixer la finalité du traitement des données (prévention, recherche et constatation des infractions pénales routières) ;
- faire appliquer, par un renvoi, les dispositions spécifiques des articles 24 à 32 de la décision 2008/615/JAI au traitement des données et faire appliquer également la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel pour toutes questions plus générales qui pourraient se poser. Les membres de la commission sont en effet d'avis qu'un renvoi à la décision-

cadre 2008/977/JAI n'est pas nécessaire, car il s'agit d'un instrument légal européen beaucoup trop général pour résoudre les questions spécifiques qui se posent dans le cadre de la transposition de la directive 2011/82/UE. En revanche, il suffit de renvoyer aux articles 24 à 32 de la décision 2008/615/JAI qui est un texte spécial en matière de transmission automatisée de données. Ces articles prévoient en détail les règles relatives au niveau de la protection des données, les finalités de l'utilisation, l'exactitude, l'actualité et la durée de conservation des données, la documentation et la journalisation des données ainsi qu'aux droits des personnes concernées ; ils constituent un ensemble de dispositions suffisamment claires et précises pour résoudre les questions qui se posent dans le contexte de la transposition de la directive 2011/82/UE. Ainsi, étant donné que toutes les dispositions nécessaires relatives à la protection des données sont prévues par le biais d'un renvoi à la décision 2008/615/JAI, une transposition intégrale de la décision-cadre 2008/977/JAI avant l'adoption du projet de loi sous examen ne s'impose pas.

Pour ce qui est du paragraphe 2 de l'article sous rubrique, il a trait au droit des personnes concernées d'être informées du traitement de leurs données dans le cadre de l'échange d'informations en application de la directive 2011/82/UE. En substance, la question est de savoir si la personne concernée a un droit d'accès direct ou indirect aux données traitées qui la concernent. La directive 2011/82/UE ne tranche pas la question. L'article 31 de la décision 2008/615/JAI ne tranche pas non plus la question, sauf à prévoir la communication de certaines informations à la personne concernée. La décision-cadre 2008/977/JAI, quant à elle, prévoit en son article 17 paragraphe 1^{er} que les Etats membres ont le choix d'organiser un accès direct ou un accès indirect.

Même si la Commission nationale pour la protection des données plaide dans son avis du 25 juillet 2013 pour un accès direct, force est de constater qu'à l'heure actuelle, le législateur a prévu d'organiser en la matière un accès indirect dans le cadre de l'article 17 de la loi précitée du 2 août 2002. Or, il serait certainement disproportionné d'organiser pour le seul traitement des données tombant dans le champ d'application de la directive 2011/82/UE un accès direct, tandis que dans toutes les autres matières, l'accès serait toujours indirect.

La seule dérogation à introduire par rapport au système actuellement prévu par l'article 17 de la loi du 2 août 2002 précitée serait celle de la transmission de certaines informations à la personne concernée après un contrôle, transmission prévue tant par l'article 7 paragraphe 3 de la directive 2011/82/UE que par l'article 31 de la décision 2008/615/JAI.

Une solution qui, d'une part, assurerait une transposition correcte de la directive 2001/82/UE et qui, d'autre part, perturberait le moins possible le système actuellement en vigueur au Luxembourg consisterait dans un accès indirect au sens de l'article 17 de la loi du 2 août 2002, tout en dérogeant à la disposition qui limite l'information de la personne concernée aux seuls éléments prévus par la deuxième phrase de l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 17 de la loi du 2 août 2002. C'est cette solution qui est envisagée par l'amendement proposé.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 6 - Protection des données

(1) *Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente loi **est effectué à des fins de prévention, de recherche et de constatation des infractions pénales ou administratives relevant de son champ d'application et se fait conformément aux articles 24 à 32 de la décision 2008/615/JAI précitée, ainsi qu'à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.***

(2) *Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel transmises dans le cadre de la présente loi, **y compris la date de la***

demande et l'autorité compétente de l'Etat membre de l'infraction, par l'intermédiaire de l'autorité de contrôle instituée à l'article 17 paragraphe (2) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Par dérogation à la 2^{ème} phrase de l'alinéa 5 du paragraphe (2) précité, la personne concernée est informée du résultat du contrôle effectué conformément à l'article 31 de la décision 2008/615/JAI précitée, y compris de la base juridique justifiant le traitement.

Nouvel article 7

La Haute Corporation attire l'attention sur les articles 9 et 10 de la directive 2011/82/UE qui habilite la Commission européenne à adopter des actes délégués en vue de mettre à jour les éléments non essentiels au regard du progrès technique résultant des modifications pertinentes de la décision 2008/615/JAI et de la décision 2008/616/JAI ou lorsque l'exigent des actes juridiques de l'Union touchant directement à la mise à jour de l'annexe 1. De ce fait, le Conseil d'Etat recommande l'insertion d'une formule de transposition dynamique des modifications de la directive à intervenir sous forme d'actes délégués. Les membres de la commission parlementaire décident de suivre cette recommandation et d'insérer ces dispositions dans un article 7 nouveau, qui se lira comme suit :

Art. 7 - Adaptations de l'annexe

Si la Commission européenne adapte, par voie d'actes délégués en conformité avec l'article 9 et dans le respect des conditions fixées par l'article 10 de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, l'annexe I de ladite directive, reprise à l'annexe de la présente loi, ces adaptations s'appliquent sans autre forme de procédure avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués.

Le ministre publiera un avis au Mémorial, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte délégué publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 8 initial

Cet article qui, dans la version initiale du projet de loi, prévoyait son entrée en vigueur à une date dorénavant révolue, est biffé.

Art. 8 – Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 7 novembre 2013.

Annexe

Dans sa version initiale, l'annexe se lisait comme suit :

ANNEXE

Eléments des données se rapportant à la recherche visés à l'article 4 de la Directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

| <i>Poste</i> | <i>O/F⁽¹⁾</i> | <i>Commentaires</i> |
|-------------------------------|--------------------------|---------------------|
| Données relatives au véhicule | O | |
| Etat membre d'immatriculation | O | |

| | | |
|--|---|--|
| Numéro du certificat d'immatriculation | O | [A ⁽²⁾] |
| Données relatives à l'infraction | O | |
| Etat membre d'infraction | O | |
| Date de référence de l'infraction | O | |
| Heure de référence de l'infraction | O | |
| Objet de la recherche | O | Code indiquant le type d'infraction, conformément aux infractions énumérées à l'article 2 de la directive 2011/82/UE 1 = excès de vitesse 2 = conduite en état d'ébriété 3 = non-port de la ceinture de sécurité 4 = franchissement d'un feu rouge 5 = circulation sur une voie interdite 10 = conduite sous l'influence de drogues 11 = non-port du casque 12 = usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule |

(1) O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.

(2) Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

Éléments des données fournis visés à l'article 4 de la Directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Partie I. Données relatives aux véhicules

| <i>Poste</i> | <i>O/F⁽¹⁾</i> | <i>Commentaires</i> |
|---|--------------------------|---|
| Numéro du certificat d'immatriculation | O | |
| Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule | O | |
| Pays d'immatriculation | O | |
| Marque | O | [D.1 ⁽²⁾] par exemple Ford, Opel, Renault, etc. |
| Dénomination commerciale du véhicule | O | (D.3) par exemple Focus, Astra, Mégane |
| Code catégorie UE | O | (J) cyclomoteur, moto, voiture, etc. |

(1) O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif. (2) Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE.

Partie II. Données relatives aux détenteurs ou aux propriétaires des véhicules

| <i>Poste</i> | <i>O/F⁽¹⁾</i> | <i>Commentaires</i> |
|---|--------------------------|--|
| Données relatives aux détenteurs du véhicule | | [C.1 ⁽²⁾] Données correspondant au titulaire du certificat d'immatriculation concerné |
| Nom (raison sociale) du titulaire du certificat d'immatriculation | O | (C.1.1) Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les titres, etc. Le nom est communiqué dans un format imprimable. |

| | | |
|---|---|--|
| Prénom | O | (C.1.2) Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable. |
| Adresse | O | (C.1.3) Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable. |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique, association, société, firme, etc. |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | F | Identifiant unique pour la personne ou la société |
| Données relatives aux propriétaires des véhicules | | (C.2) Données correspondant au propriétaire du véhicule |
| Nom ou raison sociale | O | (C.2.1) |

| <i>Poste</i> | <i>O/F⁽¹⁾</i> | <i>Commentaires</i> |
|-------------------|--------------------------|---|
| Prénom | O | (C.2.2) |
| Adresse | O | (C.2.3) |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique, association, société, firme, etc. |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | F | Identifiant unique pour la personne ou la société |
| | | En cas de véhicule mis à la casse, de véhicule ou de plaques d'immatriculation volés ou d'immatriculation périmée, pas d'information sur le propriétaire/détenteur. A la place, le message „information non dévoilée“ est renvoyé. |

(1) O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif. (2) Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE.

Le Conseil d'Etat demande qu'il soit fait référence à l'article 4 de la future loi plutôt qu'à l'article 4 de la directive dans les deux notes introductives aux tableaux repris dans l'annexe. Il note encore que dans la partie II du deuxième tableau il est fait état au commentaire des rubriques de l'entité juridique d' « ... association, société, firme, etc. ». Alors que le fichier automobile luxembourgeois ne comporte, en relation avec les propriétaires et détenteurs des véhicules immatriculés, que les noms et prénoms des personnes physiques et la dénomination sociale des personnes morales, il serait utile d'en tenir compte au niveau des libellés concernés. La Commission suit ces deux propositions et libelle comme suit l'annexe :

ANNEXE

Eléments des données se rapportant à la recherche visés à l'article 4 de la loi du ... facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

| <i>Poste</i> | <i>O/F⁽¹⁾</i> | <i>Commentaires</i> |
|--|--------------------------|--|
| Données relatives au véhicule | O | |
| Etat membre d'immatriculation | O | |
| Numéro du certificat d'immatriculation | O | [A ⁽²⁾] |
| Données relatives à l'infraction | O | |
| Etat membre d'infraction | O | |
| Date de référence de l'infraction | O | |
| Heure de référence de l'infraction | O | |
| Objet de la recherche | O | Code indiquant le type d'infraction, conformément aux infractions énumérées à l'article 2 de la directive 2011/82/UE 1 = excès de vitesse 2 = conduite en état d'ébriété 3 = non-port de la ceinture de sécurité 4 = franchissement d'un feu rouge 5 = circulation sur une voie interdite 10 = conduite sous l'influence de drogues 11 = non-port du casque 12 = usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule |

(1) O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif.

(2) Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

Éléments des données fournis visés à l'article 4 à l'article 4 de la loi du ... facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Partie I. Données relatives aux véhicules

| <i>Poste</i> | <i>O/F⁽¹⁾</i> | <i>Commentaires</i> |
|---|--------------------------|---|
| Numéro du certificat d'immatriculation | O | |
| Numéro de châssis/numéro d'identification du véhicule | O | |
| Pays d'immatriculation | O | |
| Marque | O | [D.1 ⁽²⁾] par exemple Ford, Opel, Renault, etc. |
| Dénomination commerciale du véhicule | O | (D.3) par exemple Focus, Astra, Mégane |
| Code catégorie UE | O | (J) cyclomoteur, moto, voiture, etc. |

(1) O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif. (2) Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE.

Partie II. Données relatives aux détenteurs ou aux propriétaires des véhicules

| <i>Poste</i> | <i>O/F⁽¹⁾</i> | <i>Commentaires</i> |
|--------------|--------------------------|---------------------|
| | | |

| | | |
|---|---|--|
| Données relatives aux détenteurs du véhicule | | [C.1 ⁽²⁾] Données correspondant au titulaire du certificat d'immatriculation concerné |
| Nom (raison sociale) du titulaire du certificat d'immatriculation | O | (C.1.1) Utiliser des champs séparés pour le nom de famille, les titres, etc. Le nom est communiqué dans un format imprimable. |
| Prénom | O | (C.1.2) Utiliser des champs séparés pour le ou les prénoms et les initiales. Le nom est communiqué dans un format imprimable. |
| Adresse | O | (C.1.3) Utiliser des champs séparés pour la rue, le numéro de maison, le code postal, le lieu de résidence, le pays du lieu de résidence, etc. L'adresse est communiquée dans un format imprimable. |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique <u>ou personne morale</u> |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | F | Identifiant unique pour la personne <u>physique ou morale</u> |
| Données relatives aux propriétaires des véhicules | | (C.2) Données correspondant au propriétaire du véhicule |
| Nom ou raison sociale | O | (C.2.1) |

| <i>Poste</i> | <i>O/F⁽¹⁾</i> | <i>Commentaires</i> |
|-------------------|--------------------------|---|
| Prénom | O | (C.2.2) |
| Adresse | O | (C.2.3) |
| Sexe | F | Masculin, féminin |
| Date de naissance | O | |
| Entité juridique | O | Personne physique, <u>personne morale</u> |
| Lieu de naissance | F | |
| Identifiant | F | Identifiant unique pour la personne <u>physique ou morale</u> |
| | | En cas de véhicule mis à la casse, de véhicule ou de plaques d'immatriculation volés ou d'immatriculation périmée, pas d'information sur le propriétaire/détenteur. A la place, le message „information non dévoilée“ est renvoyé. |

(1) O = obligatoire lorsque les informations en question sont disponibles dans le registre national; F = facultatif. (2) Abréviations des documents d'immatriculation harmonisés; voir la directive 1999/37/CE.

*

Les amendements adoptés ci-avant seront envoyés pour avis au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

3. 6654 Projet de loi relatif à la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'augmenter une seconde fois, et ceci pour un montant de 34.200.000 euros, le budget arrêté par la loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre. A l'origine, la somme de 242.935.000 euros avait été fixée pour les travaux de construction projetés. Ce montant fut une première fois augmenté de 49.065.000 euros par le biais de la loi du 12 juin 2004 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre. Le projet de loi sous rubrique a plus précisément pour objet d'autoriser la construction de l'échangeur de Hellange avec les raccordements à l'autoroute A13 et à la route nationale N13.

Pour rappel, la liaison autoroutière avec la Sarre est en service depuis juillet 2003, mais à hauteur de Hellange, il a fallu construire une voie de contournement autour d'une parcelle d'environ 3 hectares appartenant aux propriétaires d'un terrain qui aurait dû accueillir le véritable échangeur de Hellange. Comme les propriétaires refusaient la vente desdits terrains à l'Etat, celui-ci a été obligé de s'engager dans une procédure d'expropriation. L'arrêt de la Cour constitutionnelle n°96/13 du 19 mars 2013 a définitivement permis de faire aboutir les procédures d'expropriation engagées ; les travaux de construction pourront donc être entamés. Pour des raisons de transparence, la Commission du contrôle de l'exécution budgétaire a unanimement décidé, lors de sa réunion du 3 juin 2013, que les travaux de suppression du by-pass de Hellange et de construction de l'échangeur devraient faire l'objet d'un projet de loi, même si le coût global des travaux précités était inférieur à 40.000.000 euros.

*

Suite à l'exposé des représentants gouvernementaux, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- le giratoire provisoire sur la route nationale N13 sera aménagé en un giratoire définitif. Parallèlement, le projet de loi prévoit également la réalisation d'îlots d'arbres dans la bande de stationnement de part et d'autre de la RN13, entre le giratoire et l'église de Hellange, ceci afin de réduire la vitesse dans l'entrée de la localité et de donner un caractère plus urbain à cette voirie. Un membre de la Commission insiste également sur les nécessaires aménagements à mettre en œuvre sur la RN13 en direction de Bettembourg, principalement dans le but de sécuriser les abords du parc de loisirs situé à proximité. Afin de ne pas hypothéquer la réalisation de l'échangeur de Hellange, il est convenu que, le cas échéant, un projet de réaménagement de la RN13 entre le rond-point et l'entrée de la commune de Bettembourg sera élaboré en étroite collaboration avec les édiles communaux de Bettembourg ;
- la concrétisation prochaine de la plateforme multimodale à Bettembourg et le développement plus général du terminal Eurohub Sud de Bettembourg-Dudelange entraîneront inévitablement une augmentation du trafic routier dans la zone. S'il est vrai que ces deux projets sont des projets indépendants l'un de l'autre, il conviendrait de mettre en place un concept global qui, le cas échéant, relierait à terme les échangeurs de Hellange et de Dudelange-Burange. Dans ce même contexte, il faudra également veiller à réduire au maximum les nuisances pour les riverains et notamment faire en

sorte d'éviter que les poids lourds ne sortent du réseau autoroutier pour emprunter les routes nationales et pénétrer dans les localités ;

- un talus antibruit sera aménagé le long de la section courante de l'autoroute, du côté de la localité de Hellange. Ce talus aura une hauteur de 3,00 m par rapport au niveau de la plateforme de roulement ;
- des mesures concrètes de renaturation seront mises en œuvre conformément aux directives de l'Administration de la nature et des forêts ;
- les travaux de construction permettront d'offrir un accès au site de la décharge pour matériaux inertes, dont un projet d'extension est en cours d'évaluation par les instances compétentes. Etant donné que la décharge bénéficie actuellement d'un accès provisoire passant sur l'emprise de l'autoroute, celui-ci sera remplacé par un accès définitif ;
- le Centre National de Recherches Archéologiques a effectué des fouilles sur le site et récemment rendu un rapport final dont les résultats ne laissent pas présager un quelconque délai supplémentaire pour le début des travaux de construction ;
- la piste cyclable dite des Trois Cantons (PC6) traverse le pays d'ouest en est et relie Pétange à Remerschen. Le projet de loi n°6600 relatif au réseau national de pistes cyclables et à la promotion de la mobilité douce et abrogeant la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables prévoit une certaine flexibilité pour relier Frisange à Bettembourg. Une étude de variantes permettra d'arrêter si la future PC6 longera la frontière française en utilisant l'ouvrage supplémentaire prévu dans le cadre du projet de loi sous rubrique ou favorisera un itinéraire au nord de la RN13 pour accéder à Bettembourg.

Aux termes de cet échange de vues, les membres de la Commission se prononcent pour l'évacuation rapide du projet sous rubrique, trop longtemps laissé en suspens à cause des procédures d'expropriation ayant dû être engagées. Monsieur le Rapporteur est chargé de préparer son projet de rapport en vue de son adoption prochaine.

Examen des articles

Dans son avis du 10 décembre 2013, le Conseil d'Etat estime que l'intitulé devrait se lire comme suit :

Projet de loi relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une liaison routière avec la Sarre et autorisant la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Article 1^{er}

Cet article autorise le Gouvernement à faire procéder aux travaux de construction de l'échangeur de Hellange et des raccordements au réseau autoroutier et celui de la voirie normale. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1er. *Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction de l'échangeur de Hellange et des raccordements à l'autoroute A13 et à la route nationale N13.*

Le Conseil d'Etat propose de donner la teneur suivante à cet article :

Art. 1er. *Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses prévues par la loi du 16 novembre 2001 relative à la construction d'une liaison routière avec la Sarre en vue de la construction de l'échangeur de Hellange avec raccordement à l'autoroute A13 et à la route nationale N13.*

Les membres de la Commission décident de suivre cette proposition

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} avril 2013 (valeur 730,85). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 34.200.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Le Conseil d'Etat propose de revoir la rédaction de la première phrase de l'article 2 en s'inspirant de textes de loi figurant dans des projets d'autorisation analogues. Le Conseil d'Etat suggère dès lors le libellé suivant :

Art. 2. *Les dépenses engagées au titre de l'adaptation budgétaire visée à l'article 1er ne peuvent pas dépasser la somme de 34.200.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 730,85 de l'indice semestriel des prix à la construction au 1^{er} avril 2013 (valeur 730,85). Il comporte en outre la clause d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.*

Les membres de la Commission décident de suivre cette proposition.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 3. *Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds des Routes.*

4. 6655 Projet de loi relatif à la construction du Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis du Conseil d'Etat datant du 20 décembre 2013. Dans cet avis, le Haute Corporation met en exergue le fait qu'un centre pénitentiaire accueille habituellement deux catégories de personnes, à savoir des prévenus en détention préventive (personnes suspectées mais non encore condamnées pour des infractions précises) et des condamnés (personnes condamnées par des décisions de justice définitives). D'après l'article 9 du projet de loi n°6382 portant réforme de l'administration pénitentiaire, le Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff est prévu pour accueillir les prévenus non encore condamnés. Mis à part cette disposition, le Conseil d'Etat constate que ni ledit projet de loi portant réforme de l'administration pénitentiaire, ni le projet de loi sous rubrique ne font état d'une quelconque spécialisation des enceintes carcérales de Schrassig et d'Uerschterhaff. Or, de l'avis du Conseil d'Etat, la spécialisation des différents établissements pénitentiaires est à recommander. Il invite dès lors les auteurs des deux

projets de loi à réexaminer leur approche sous cet angle de vue. Les responsables du Ministère font savoir que la spécialisation des différents établissements pénitentiaires est bel et bien prévue, se traduisant notamment par l'adaptation des bâtisses de l'établissement pénitentiaire en projet. Pour tous les détails, ils renvoient en outre au courrier de Monsieur le Ministre de la Justice du 6 février 2014, qui est repris en annexe 2 du présent procès-verbal.

Examen des articles

Article 1^{er}

Cet article a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction du Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff. Il n'appelle pas d'observation supplémentaire et se lit comme suit :

Art. 1^{er}. *Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction du Centre pénitentiaire d'Uerschterhaff.*

Article 2

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet. Il se lit comme suit :

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 155.650.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 725,05 de l'indice semestriel des prix de la construction d'octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Dans son avis précité, le Conseil d'Etat propose une légère modification textuelle de la disposition suivante en écrivant : « **Art. 2.** *Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 155.650.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 725,05 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2012. Déduction ...* ».

Les membres de la Commission décident de maintenir le texte initial, car ils sont d'avis qu'il est plus approprié d'un point de vue comptable.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics administratifs ; il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 3. *Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics administratifs.*

5. Divers

Monsieur Marc Lies demande qu'une discussion relative à la réalisation des modules « Sud », « Nord » et « Centre » de la nouvelle route nationale N3 soit organisée au cours d'une prochaine réunion.

Luxembourg, le 5 mai 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Projet de loi 6566

facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

*Présentation à la Commission du Développement durable
– 23 avril 2014*



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Objectifs du PL 6566

Transposer en droit national la **directive 2011/82/UE** du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

(délai de transposition : 7 novembre 2013)

- ⇒ Mettre fin à l'**impunité de fait** dont jouissent souvent les conducteurs lorsqu'ils commettent « hors frontières » certaines infractions routières
- ⇒ Prévoir l'**accès mutuel aux banques de données relatives à l'immatriculation** dans le but de permettre l'identification des propriétaires des véhicules

Infractions susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations

- 1) Excès de **vitesse**
- 2) Non-port de la **ceinture** de sécurité
- 3) Franchissement d'un **feu rouge**
- 4) Conduite en état d'**ébrioité**
- 5) Conduite sous l'influence de **drogues**
- 6) Non-port du **casque**
- 7) Circulation sur une **voie interdite**
- 8) Usage illicite d'un **téléphone** portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule

Procédure pour l'échange d'informations

- 1) Police grand-ducale = point de contact national
- 2) Information du propriétaire/détenteur du véhicule
 - > par lettre recommandée
 - > dans une langue officielle de son pays de résidence
 - > doit comprendre toutes les informations pertinentes
- 3) Opportunité des poursuites
 - Nature de l'infraction
 - Sanction
 - > conformément à la réglementation du pays où l'infraction a été commise
- 4) Recouvrement des amendes
 - > sur base de la Décision-Cadre 2005/214/JAI

(Loi du 23 février 2010 relative à l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires.)

Protection des données

Sont applicables

- ✓ la décision-cadre 2008/977/JAI
- ✓ les décisions 2008/615/JAI et 2008/616/JAI (*décisions « Prüm »*)
- ✓ la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel

Droit d'accès pour la personne concernée

- ✓ les données à caractère personnel transmises
- ✓ la date de la demande et
- ✓ l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction

Avis du Conseil d'Etat 50.176 (22 octobre 2013)

→ 3 oppositions formelles

1) Définition du « véhicule »

⇒ OPPOSITION FORMELLE: reprise littérale de la définition afférente de la directive (≠ adaptation à la terminologie employée par la législation routière luxembourgeoise)

2) Transposition de la décision-cadre 2008/977/JAI

⇒ OPPOSITION FORMELLE: en cas de transposition non correcte

3) Droit des personnes concernées d'être informées du traitement de leurs données dans le cadre de l'échange d'information

⇒ OPPOSITION FORMELLE: organiser cette information conformément au droit européen

Projet de loi 6566
facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les
infractions en matière de sécurité routière

MERCI!





Luxembourg, le 6 février 2014

Monsieur François BAUSCH
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures
L - 2940 Luxembourg

v. réf. : 192797/018248
Dossier suivi par Ricky Wohl
n. réf. : LR

Concerne : Projet de loi relatif à la construction du centre pénitentiaire d'Uerschterhaff – avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Ministre,

La présente pour faire suite à votre courrier du 21 janvier 2014 concernant le sujet sous rubrique.

Dans son avis du 20 décembre 2013 sur le projet de loi relatif à la construction du centre pénitentiaire d'Uerschterhaff, le Conseil d'Etat recommande une spécialisation des différents établissements pénitentiaires qui devrait se traduire également par une adaptation des bâtisses elles-mêmes, et principalement celle du centre pénitentiaire de Luxembourg à Schrassig et du centre pénitentiaire d'Uerschterhaff à Sanem en projet.

Dès le début des travaux relatifs à la réforme pénitentiaire et de l'exécution des peines en 2009, la spécialisation des centres pénitentiaires en question était un des points importants des travaux : une amélioration des conditions de la réinsertion sociale des détenus – qui est l'objectif principal de la réforme – ne saurait être réalisée sans une réduction de la surpopulation carcérale au centre pénitentiaire de Luxembourg et un traitement pénologique plus spécifique et individualisé des détenus, ce qui présuppose notamment une séparation des détenus ayant déjà fait l'objet d'une condamnation définitive de ceux qui se trouvent toujours en détention préventive en l'attente de leur procès.

Dans cet ordre d'idées, le centre pénitentiaire d'Uerschterhaff à Sanem a été planifié dès le départ pour accueillir les prévenus, permettant ainsi au centre pénitentiaire de Luxembourg à Schrassig de n'héberger que les détenus condamnés.

Cette approche est également reflétée par plusieurs dispositions du projet de loi no. 6382 portant réforme de l'administration pénitentiaire – dont l'article 9 dispose par exemple que les centres pénitentiaires de Luxembourg et de Givenich sont destinés à recevoir les condamnés, tandis que les prévenus sont incarcérés au centre pénitentiaire d'Uerschterhaff – et du projet de loi no. 6381 portant réforme de l'exécution des peines qui propose notamment d'insérer un nouvel article 677 (2) au Code d'instruction criminelle qui prévoit que l'octroi du régime de la semi-liberté à un détenu condamné entraîne son transfèrement au Centre pénitentiaire de Givenich.

L'ensemble de ces dispositions visent à ce que l'administration pénitentiaire puisse, dans toute la mesure du possible, tenir compte de la personnalité du détenu, de ses capacités, de son statut ou des risques qu'il présente au niveau de la sécurité afin d'améliorer ses chances de réinsertion dans la société. Ainsi, le projet de loi no. 6382 portant réforme de l'administration pénitentiaire prévoit également à l'article 4 (2) que l'administration pénitentiaire veille à l'application des régimes internes des établissements pénitentiaires institués dans le but de préparer les détenus à leur intégration et prend toutes les mesures en vue de la réalisation de cet objectif.

Le chantier de l'adaptation des infrastructures du centre pénitentiaire de Luxembourg pourra être entamé après que les prévenus auront été transférés au centre pénitentiaire d'Uerschterhaff, libérant ainsi certains bâtiments du centre pénitentiaire de Luxembourg qui pourront alors être réaménagés pour mieux servir au traitement des condamnés afin d'augmenter leurs chances de réintégration dans la société.

La recommandation du Conseil d'Etat en vue d'une spécialisation des différentes bâtisses pénitentiaires est donc d'ores et déjà prévue tant par les projets de loi no. 6381 et 6382 précités que par le projet de loi sous examen. Je suggère donc de limiter les dispositions de ce dernier projet de loi aux seuls aspects de construction, alors que les différents aspects et détails relatifs au traitement des condamnés au sein des différents établissements pénitentiaires pourront être utilement discutés dans le cadre de la procédure législative relative aux projets de loi no. 6381 et 6382.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

| | |
|--|--------------|
| Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Cabinet du Ministre | |
| Réf.: 1935751018248 | |
| Entrée: | 13 FEV. 2014 |
| Transmettre à: | |
| Copie à: | Wagner |
| A faire: | |

M. B. 7.
Félix Braz
Ministre de la Justice