



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7652

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

Date de dépôt : 20-08-2020

Date de l'avis du Conseil d'État : 02-02-2021

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
14-09-2021	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
20-08-2020	Déposé	7652/00	<u>6</u>
21-10-2020	Avis de la Chambre des Métiers (14.10.2020)	7652/01	<u>26</u>
21-12-2020	Avis du Conseil d'État (19.12.2020)	7652/02	<u>33</u>
21-01-2021	Avis de la Commission Nationale pour la Protection des Données (30.12.2020)	7652/03	<u>38</u>
22-01-2021	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7652/04	<u>46</u>
02-02-2021	Avis complémentaire du Conseil d'État (2.2.2021)	7652/05	<u>51</u>
05-02-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7652/06	<u>54</u>
11-02-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°37 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7652	<u>66</u>
22-02-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (22-02-2021) Evacué par dispense du second vote (22-02-2021)	7652/07	<u>68</u>
04-02-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 09 Procès verbal (09) de la reunion du 4 février 2021		<u>71</u>
21-01-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 08 Procès verbal (08) de la reunion du 21 janvier 2021		<u>82</u>
11-02-2021	Respect des recommandations de la CNPD avant la mise en service des radars feux rouges	Document écrit de dépôt	<u>95</u>
22-04-2021	Publié au Mémorial A n°318 en page 1	7652	<u>97</u>

Résumé

N° 7652

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

RESUME

Le present 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'observation 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.

7652/00

N° 7652

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

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

* * *

(Dépôt: le 20.8.2020)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (17.7.2020).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaire des articles.....	4
5) Résumé	6
6) Fiche financière	7
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	8
8) Avis de la Chambre de Commerce (28.7.2020).....	11
9) Textes coordonnés.....	11

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique.– Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le 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.

Cabasson, le 17 juillet 2020

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1^{er} – Modification de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art.1^{er}. A l'article 3 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,
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 peuvent être constatées et enregistrées simultanément par un seul appareil. »

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

1. 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 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 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. »

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 ».

Art.3. A l'article 8 de la même loi, au paragraphe 3 la phrase « Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat. » est remplacé par le texte suivant :

« Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. En cas de non-conformité par rapport aux indications visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1. à 4., il rejette la contestation et le délai continue à s'appliquer.

Si la contestation est basée sur un autre motif, l'officier ou l'agent de police judiciaire en informe le procureur d'Etat qui décidera de la suite à donner au dossier. »

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

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le plan d'action « sécurité routière » (2019-2023) adopté par le Gouvernement comprend diverses mesures à mettre en œuvre d'ici 2023 afin de combattre le fléau des accidents et d'améliorer la sécurité sur nos routes.

La mesure 14 de ce plan d'action prévoit le renforcement du respect des feux rouges notamment par le biais d'installation de « radars feux rouges ». Ces radars sont conçus pour détecter le non-respect d'un signal lumineux rouge de façon systématique et automatique.

Au Luxembourg, le cadre légal pour les radars automatiques est fixé par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Le présent projet de loi a pour objet d'adapter ce cadre légal en vue de la mise en place des radars feux rouges.

Le système de contrôle et de sanction automatisés (CSA) vise à faciliter la constatation, sans interception des véhicules, de certaines infractions au code de la route. Son objectif principal est de détecter des comportements non règlementaires et constituant une atteinte grave à la sécurité routière, ainsi que d'en identifier les auteurs.

La finalité ultime du système CSA est de constater quatre types d'infractions au Code de la route, à savoir l'excès de vitesse (1), l'inobservation d'un feu rouge (2), le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules (3) et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route (4).

Par la mise en place d'un dispositif de contrôle automatisé sur le réseau routier national, plusieurs objectifs ont été poursuivis.

Tout d'abord, le système CSA permet d'effectuer des contrôles à des endroits dangereux où actuellement aucun contrôle ne peut être organisé par les forces de l'ordre vu la configuration des lieux.

Ensuite, malgré une augmentation notable et progressive des contrôles organisés par la Police grand-ducale, la probabilité pour un conducteur d'être sanctionné est souvent ressentie comme étant trop faible. Cette situation génère un sentiment d'impunité qui nuit au bon respect du Code de la route et donc à la sécurité routière.

La mise en place du système CSA permet d'augmenter sensiblement la probabilité d'être contrôlé, tout en permettant aux forces de l'ordre d'être plus disponible pour accomplir d'autres missions.

Depuis le 16 mars 2016, plusieurs radars fixes et mobiles ont été mis en service sur le réseau routier luxembourgeois. A ce jour, le Luxembourg compte un total de 24 radars fixes, 5 radars mobiles et 2 radars du type « chantier ».

Cependant, les appareils automatiques actuellement en place sont conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points. Ils sont donc conçus pour détecter une seule infraction, à savoir le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse.

Le présent projet de loi vise donc à compléter la loi modifiée du 25 juillet 2015 pour y apporter une extension quant au fonctionnement des appareils automatiques afin de permettre l'utilisation des radars capables de détecter simultanément les quatre types d'infractions visées. Ainsi, par un seul appareil, toutes les infractions reprises dans la loi pourront être détectées. Cette façon de procéder permet par exemple la mise en place d'un radar capable de contrôler à la fois le respect d'un feu rouge, ainsi que le respect de la limitation de vitesse.

L'analyse des chiffres en matière de constatations par le système CSA depuis son entrée en vigueur montre que la très grande majorité des infractions sont des contraventions sanctionnées par un avertissement taxé de 49.-€. Afin de dé-judiciariser ces contraventions, le législateur a introduit, par la loi du 10 avril 2018, la procédure d'amende forfaitaire en cas de défaut de règlement ou de défaut de contestation d'avertissement taxé transmis à la personne pécuniairement redevable.

Jusqu'à présent, la procédure d'amende forfaitaire n'était applicable qu'à la personne pécuniairement responsable.

Dans un souci de traitement uniforme, il convient de rendre la procédure d'amende forfaitaire également, formellement et expressément, applicable à la personne désignée comme conducteur du véhi-

cule au moment de l'infraction par la personne pécuniairement redevable, et qui ne réagirait pas aux constats et rappels lui adressés.

En l'état actuel, le rejet de la contestation emporte établissement d'un procès-verbal transmis au Parquet. Il est proposé de faire abstraction de la formalité du procès-verbal et de prévoir la continuation de la procédure d'avertissement taxé pour les cas où la contestation doit être accompagnée d'un document justificatif obligatoire et que ce document n'est pas joint. Le rejet de la contestation pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle par les agents ou officiers de police judiciaire ne nécessite donc pas l'établissement d'un procès-verbal.

Pour les autres cas, il est considéré comme suffisant de saisir le procureur d'État d'une simple information, sans établissement d'un procès-verbal, pour le mettre en mesure de prendre une décision sur la suite à donner à la contestation, continuation ou arrêt de la procédure d'avertissement taxé.

En outre, le présent projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en marge de modifications prévues à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

En effet, les modifications prévues audit arrêté grand-ducal ont pour objet d'apporter des modifications en relation avec les dimensions et masses des véhicules routiers et de distinguer de façon évidente entre un véhicule routier avec ou sans chargement.

Jusqu'à présent, les dimensions des véhicules ont été déterminées en mesurant le véhicule routier tout en ajoutant la dimension du chargement qui dépasse la zone de chargement, ainsi que les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule. En d'autres termes, non seulement les équipements et accessoires ont été pris en considération pour déterminer les dimensions maximales des véhicules mais également le dépassement du chargement. Ainsi, le Code de la route a confondu les dimensions du véhicule avec ses équipements et accessoires, ainsi qu'avec son chargement et, partant, indique uniquement les dimensions maximales globales sans pour autant différencier entre le chargement et le véhicule routier avec ses accessoires et équipements démontables ou non.

Ledit projet de règlement sépare donc rigoureusement le véhicule de son chargement ce qui permet de clarifier les conditions dans lesquelles peuvent être effectuées des transports soumis à une autorisation de transport exceptionnel ou à une autorisation pour la mise en circulation des véhicules routiers, chargés ou non, ne respectant pas les dimensions ou masses déterminées par le Code de la route.

L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques constitue la base légale des autorisations que le ministre peut délivrer.

Il y a donc lieu d'ajouter au point 2 de l'article 3 de la loi précitée les termes « et de leur chargement » afin de distinguer clairement entre les dimensions, masses et chargement des véhicules routiers.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} propose de modifier l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 3 de la loi modifiée du 25 juillet 2015.

En l'état actuel, les radars automatiques mis en place à travers le Luxembourg ne sont conçus que pour constater une seule infraction, à savoir le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse.

C'est la raison pour laquelle l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 3 était, jusqu'à présent, limité aux appareils automatiques destinés à constater le non-respect des vitesses.

Avec la mise en place du nouveau type de « radar feux rouges », il y a lieu d'ajouter au cadre légal la précision que les radars automatiques peuvent pareillement constater et enregistrer l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

Comme, dans l'avenir, l'installation d'autres radars vont probablement suivre, notamment ceux de détecter le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route, il est ajouté, par précaution, à la législation actuelle que les appareils automatiques sont, le cas échéant, conçus pour constater et sanctionner en outre ces deux

infractions afin de ne plus devoir procéder à la modification de la présente loi lors de l'installation de ce type de radars.

En modifiant l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 3, une extension est réalisée quant au fonctionnement des radars automatiques afin de permettre l'utilisation des appareils capables de détecter simultanément les quatre types d'infractions routières expressément visées par le système CSA.

Par cette modification, toutes les infractions limitativement énumérées dans la loi pourront donc être détectées cumulativement par un seul appareil.

Ainsi, cet aménagement du cadre légal permet, dès lors, la mise en place d'un radar qui est capable de contrôler tant l'observation d'un signal lumineux rouge, que le respect de la limitation réglementaire de la vitesse.

Ad article 2

Face à une procédure judiciaire très compliquée et non adaptée au traitement d'un contentieux de masse, tel qu'il résulte du système CSA et dans un souci de désengorgement des instances judiciaires, la loi du 18 avril 2018 a remplacé la procédure consistant en l'établissement d'un procès-verbal par une amende forfaitaire suite au défaut de paiement dans le délai imparti de l'avertissement taxé ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire.

Jusqu'à ce jour, la procédure d'amende forfaitaire n'était prévue que pour la personne pécuniairement responsable et non pas pour la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

Dans un souci de traitement uniforme, il convient de rendre la procédure d'amende forfaitaire aussi formellement et expressément applicable à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction par la personne pécuniairement redevable, et qui ne réagirait pas aux constats, ni aux rappels lui adressés.

Afin de rendre la procédure d'amende forfaitaire également applicable à la personne désignée, il y a lieu de compléter le paragraphe 3 de l'article 6 en ajoutant à trois reprises les termes « ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction ».

Ad article 3

En cas de constatation d'une infraction à la législation routière visée par le système CSA, la personne pécuniairement responsable est informée par lettre qu'elle est redevable d'un avertissement taxé. Cette dernière peut cependant contester être l'auteur de l'infraction en adressant le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre national de traitement et en joignant des documents justificatifs.

En l'état actuel, un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation et dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat en cas de rejet de ladite contestation.

Afin de réaliser la simplification préconisée de la procédure, il est proposé de renoncer à la procédure d'établissement du procès-verbal et de continuer avec la procédure d'avertissement taxé pour les cas où la contestation doit être accompagnée d'un document justificatif obligatoire et que ce document n'est cependant pas joint.

Le rejet d'une contestation d'un officier ou agent de police judiciaire pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle ne nécessite donc plus l'établissement d'un procès-verbal.

Cette modification accorde plus de pouvoir aux agents et officiers de police judiciaire et facilite le travail à ces derniers alors qu'ils ne sont plus obligés de dresser, pour chaque rejet de contestation, un procès-verbal qui sera transmis au Procureur d'Etat. Une diminution de la charge de travail est, par contre, également accordée à ce dernier en ce sens qu'il n'est plus saisi des procès-verbaux renseignant sur des simples contestations qui sont, dès le départ, irrecevables.

En ce qui concerne les autres cas de contestation, il est suffisant de saisir le procureur d'Etat d'une simple information, sans nécessité aucune de dresser un procès-verbal. Le procureur d'Etat décide, lui seul, sur la suite à donner au dossier.

Il y a donc lieu de remanier le texte du paragraphe 3 de l'article 8 en arrêtant dans une première phrase le rejet par l'officier ou l'agent de police judiciaire de la contestation non-conforme quant aux documents justificatifs obligatoires et la continuation subséquente de la procédure d'avertissement taxé et en arrêtant dans une 2^e phrase la saisine du Procureur d'Etat par simple information en ce qui concerne les autres cas de contestation.

Ad article 4

Afin de distinguer clairement entre le chargement et un véhicule routier pour déterminer les dimensions maximales autorisées, il y a lieu de compléter le point 2 de l'article 3 de la loi précitée du 14 février 1955 en ajoutant à la fin dudit point les termes « et de leur chargement ».

*

RESUME

Objet et contenu du dossier

Le présent projet de loi a pour objet d'adapter la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés 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 qu'il est proposé d'apporter à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Description des modifications par rapport à la législation existante

Il est proposé :

1) Adaptation de loi précitée du 25 juillet 2015

- de réaliser une extension quant au fonctionnement des appareils automatiques afin de permettre l'utilisation des radars capables de détecter simultanément les quatre types d'infractions routières visées par le système CSA
- de rendre la procédure d'amende forfaitaire formellement et expressément applicable à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction par la personne pécuniairement redevable et qui ne réagirait ni aux constats, ni aux rappels lui adressés
- de faire abstraction de la formalité du procès-verbal et de prévoir la continuation de la procédure d'avertissement taxé pour les cas où la contestation est rejetée pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle par les officiers ou agents de police judiciaire

2) Adaptation de la loi précitée du 14 février 1955

- d'ajouter au point 2 de l'article 3 le chargement afin de distinguer clairement entre les dimensions d'un véhicule routier avec et sans chargement

Compétence éventuelle d'un autre département ministériel

Le Ministère de la Justice et le Ministère de la Sécurité intérieure sont également concernés par le présent projet.

Questions à trancher respectivement des décisions à adopter

Il n'y a pas de questions à trancher.

La seule décision à adopter est l'accord avec le présent projet de loi avant sa transmission au Conseil d'Etat.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi a pour objet d'adapter la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés 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 qu'il est proposé d'apporter à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

1) Adaptation de la loi précitée du 25 juillet 2015

Le projet de loi aura un impact sur le budget de l'Etat et engendra, d'une part, des frais d'adaptation au centre national de traitement (CNT) et, d'autre part, des frais d'acquisition, de la mise en place, d'entretien et de maintenance des nouvelles installations.

a) *Adaptation du centre national de traitement*

Un centre national de traitement a été mis en place afin d'assurer le fonctionnement du système CSA, depuis la détection de l'infraction jusqu'au paiement de l'amende.

L'ensemble des grandes fonctionnalités permettant le traitement des infractions sont centralisées au sein dudit centre. Il permet d'assurer un haut niveau d'automatisation de la chaîne de traitement des infractions et constitue à la fois le centre administratif de ce traitement et le système informatique sur lequel reposera la chaîne de traitement de ces infractions.

Comme, jusqu'à présent, les appareils automatiques mis en place à travers le Luxembourg ne sont conçus que pour mesurer la vitesse, il y a donc lieu d'adapter le centre national de traitement dans la perspective de pouvoir traiter également les infractions liées à l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

L'adaptation du centre national de traitement est estimée à 640.000.-€ TTC.

b) *L'acquisition, la mise en place, l'entretien et la maintenance des installations de radars feux rouges*

A côté de l'adaptation du centre national de traitement, il faut acquérir, mettre en place, faire exploiter et faire maintenir des dispositifs fixes de contrôle automatisés de l'inobservation d'un feu rouge. Le premier dispositif pourra être installé et mis en service à la fin de l'année 2020, début 2021 au plus tard.

Les frais d'acquisition et de la mise en place des équipements fixes peuvent être estimés à 120.000.-€ TTC. Les frais liés au génie civil et au câblage sont estimés à une hauteur de 150.000.-€ TTC.

Concernant les frais d'entretien et de la maintenance, il est estimé que les nouvelles installations de radars feux rouges engendrent des frais comparables à celles déjà mis en place. A l'époque, lors de la mise en place du système de contrôle et de sanction automatisé sur le réseau routier national, les coûts de la maintenance de 26 équipements, dont 20 fixes et 6 mobiles, ont été estimés à 110.000.-€ HT par an. La maintenance d'un dispositif fixe de contrôle automatisé de l'inobservation d'un feu rouge peut donc être estimé à 4.300.-€ HT par an.

2) Adaptation de la loi précitée du 14 février 1955

Ce point n'aura aucun impact sur le budget de l'Etat.

*

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	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
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics – Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Alain Disiviscour / Sonja Conzemius
Téléphone :	247-84948
Courriel :	sonja.conzemius@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Adaptation du cadre légal en vue de l’installation de radars feux rouges et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 pour tenir compte des modifications apportées à l’arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Ministère de la Justice, Ministère de la Sécurité intérieure, Police grand-ducale, Ministère public, Administration des ponts et chaussées, Administration de l’enregistrement, des domaines et de la TVA, Trésorerie de l’Etat, SNCH
Date :	04/06/2020

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles : Ministère de la Justice, Ministère de la Sécurité intérieure, Police grand-ducale, Ministère public, Administration des ponts et chaussées, Administration de l’enregistrement, des domaines et de la TVA, Trésorerie de l’Etat, SNCH
 Remarques/Observations : avis favorables

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>	
– Citoyens :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité ?)
 Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ? la mise en place du radar feux rouges est prévue pour la fin de l'année

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
 Si oui, lequel ?
 Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
 – principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 – positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière :
 – neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez pourquoi :
 – négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
 Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
 Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
 Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.7.2020)

Le projet de loi sous avis a pour objet de modifier la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisées ainsi que la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques afin d'y apporter quelques modifications ponctuelles.

Les articles 1 à 3 du projet de loi sous avis modifient la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Pour rappel, le système de contrôle et de sanction automatisés (radars automatiques) permet en l'état actuel de constater uniquement le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse. L'article 1^{er} du projet de loi sous avis prévoit d'y ajouter trois nouvelles infractions, à savoir l'inobservation d'un signal lumineux rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route.

Dans un souci de traitement uniforme, l'article 2 du projet de loi sous avis vise à élargir la procédure d'amende forfaitaire actuellement applicable seulement à la personne pécuniairement responsable également à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

L'article 3 du projet de loi sous avis prévoit quant à lui de simplifier la procédure applicable en cas de contestation d'une infraction à la législation routière visée par le système de contrôle et de sanction automatisés. 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.

Finalement, l'article 4 du projet de loi sous avis modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques afin de permettre une distinction claire entre le chargement et un véhicule routier pour déterminer les dimensions ou les masses maximales autorisées.

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 présent projet de loi.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut marquer son accord au projet de loi sous avis.

*

TEXTES COORDONNES

LOI DU 25 JUILLET 2015

portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. 1^{er}. Objet.

(1) La présente loi a pour objectif la mise en place d'un système de contrôle et de sanction automatisés, désigné ci-après par le «système CSA», qui consiste en un traitement automatisé de données à caractère personnel dont la finalité est de constater au moyen d'appareils de contrôle automatique des infractions à la législation routière ainsi que d'appliquer consécutivement la sanction.

(2) Il est créé sous l'autorité du ministre ayant la Police dans ses attributions, désigné ci-après par le «ministre», un Centre de constatation et de sanction des infractions routières, désigné ci-après par le «Centre».

(Loi du 10 avril 2018)

En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations et des réclamations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA. Le traitement des réclamations est opéré sous le contrôle du procureur d'État à qui elles ont été notifiées.

Art. 2. Finalités du système CSA.

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

1. constater et enregistrer, au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3, les infractions à la législation routière concernant:
 - a) 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 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou comme délit en vertu de l'article 11bis de la loi précitée du 14 février 1955;
 - 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;
 - c) l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
 - d) 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 précitée du 14 février 1955;
2. identifier le conducteur, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1.;
(Loi du 10 avril 2018)
3. traiter les infractions visées au présent article en vue de décerner et de gérer les avertissements taxés visés à l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955 et les amendes forfaitaires prévues à l'article 6;
4. traiter les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 15, alinéa 4, points 1., 3., 4. et 5. de la loi précitée du 14 février 1955;
(Loi du 10 avril 2018)
5. gérer les courriers des personnes concernées en relation avec les avertissements taxés qui leur sont envoyés et les amendes forfaitaires;
(Loi du 10 avril 2018)
6. gérer les consignations visées à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5 ;
7. transmettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, à la réduction des points dont est doté le permis de conduire, conformément à l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955 ;
(Loi du 10 avril 2018)
8. transmettre à l'Administration de l'enregistrement et des domaines les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, au recouvrement des amendes forfaitaires.

(2) Au sens de la présente loi, on entend par «donnée», toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2 (e) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1^{er}, point 1., se fait, au moyen des appareils automatiques définis à l'article 3, conformément à l'article 9-2 du Code de procédure pénale.

(...) (*supprimé par la loi du 29 mars 2016*)

Art. 3. Appareils automatiques.

(1) Les appareils de contrôle automatisé destinés à constater et à enregistrer les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1., désignés ci-après «les appareils automatiques», doivent être agréés ou homologués aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'agrément ou l'homologation, conformément aux dispositions à déterminer par règlement grand-ducal qui fixe en outre les modalités d'utilisation de ces appareils automatiques.

~~En ce qui concerne les appareils automatiques destinés à constater et à enregistrer l'infraction à la législation routière visée à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1. sous a), ils peuvent se présenter sous~~

~~forme fixe ou mobile et être conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points. Les appareils automatiques visés à l'alinéa précédent 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,~~
- ~~4. la distance par rapport au véhicule qui précède correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes et~~
- ~~5. la 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 peuvent être constatées et enregistrées simultanément par un seul appareil.~~

(2) Les données enregistrées par ces appareils automatiques font foi jusqu'à preuve du contraire.

(3) Pour l'application de la présente loi, le Centre est considéré comme étant le lieu de constatation de l'infraction par un officier ou agent de police judiciaire. Toutefois, pour l'application de l'article 26, paragraphe 1^{er}, du Code de procédure pénale, le lieu où l'infraction est constatée et enregistrée au moyen des appareils automatiques est considéré comme étant le lieu d'infraction.

Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté au moyen d'un appareil de contrôle automatisé destiné à relever une vitesse moyenne supérieure à la vitesse maximale autorisée entre deux points de mesure, le lieu de l'infraction est le deuxième point.

(4) Lorsqu'aucun dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse n'est constaté, les données traitées et la vitesse moyenne calculée correspondante sont supprimées au plus tard vingt-quatre heures après leur enregistrement.

Art. 4. Responsabilité.

(1) Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation prévu par la loi précitée du 14 février 1955, du véhicule à l'aide duquel une infraction à la législation routière énumérée à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1. est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1., lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Sous réserve du paragraphe 3, la personne déclarée redevable pécuniairement en application du présent paragraphe n'est pas responsable pénalement de l'infraction et l'application de ces dispositions ne donne lieu ni à une inscription au casier judiciaire, ni à une prise en compte au titre de la récidive, ni à une interdiction de conduire, ni à une réduction de points conformément à l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955.

Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1 incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Lorsque le véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est loué à un tiers au moment de l'infraction, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1 incombe au locataire, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Dans le cas où le véhicule à l'aide duquel une infraction est commise a été cédé avant la date de la détection de l'infraction, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1 incombe, sous les réserves prévues au paragraphe 2, au cessionnaire du véhicule.

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe 1^{er} s'applique, à moins que la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement

frauduleux ou d'un événement de force majeure ou qu'elle ne fournisse des renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

(Loi du 10 avril 2018)

(3) Par le paiement spontané de l'avertissement taxé prévu à l'article 5 ou de l'amende forfaitaire prévue à l'article 6, paragraphe 3, la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} reconnaît avoir commis l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14bis de la loi précitée du 14 février 1955 sont d'application. Il en est de même en cas de condamnation judiciaire du conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

En cas de poursuite, en cette qualité, de la personne pécuniairement redevable devant la juridiction compétente pour statuer sur l'infraction, celle-ci ne pourra retenir sa responsabilité pénale et ne pourra que prononcer une condamnation à régler un montant équivalent à celui de l'amende encourue par le conducteur pénalement responsable. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables à cette condamnation.

Art. 5. Avertissement taxé.

(Loi du 10 avril 2018)

(1) La personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er}, est informée par courrier qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

(2) Le modèle de la lettre informant la personne pécuniairement redevable qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé, et comprenant l'avis de constatation et un formulaire de contestation est fixé par règlement grand-ducal.

(3) En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée est informée conformément aux dispositions prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

(Loi du 10 avril 2018)

Art. 6. Paiement de l'avertissement taxé.

(1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de quarante-cinq jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans le courrier prévu par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de quarante-cinq jours court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5.

A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu à l'alinéa précédent, l'information prévue à l'article 5 est envoyée à la personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er}, par lettre recommandée, avec des précisions quant aux conséquences en cas de non-paiement dans un délai de quarante-cinq jours à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes. Le modèle de la prédite lettre est fixé par règlement grand-ducal.

(2) A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévus au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction donnant lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal en application de l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.

(3) 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 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 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.

L'amende forfaitaire est payable dans un délai de trente jours à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

A défaut de paiement dans le délai prévu à l'alinéa 2, l'amende forfaitaire est recouvrée par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Celle-ci bénéficie pour ce recouvrement du droit de procéder à une sommation à tiers détenteur conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes, des droits d'accise sur l'eau-de-vie et des cotisations d'assurance sociale.

L'action publique est éteinte par le paiement de l'amende forfaitaire. Sauf en cas de réclamation formée conformément à l'alinéa 5, l'amende forfaitaire se prescrit par deux années révolues à compter du jour de la décision d'amende forfaitaire.

La décision d'amende forfaitaire est considérée comme non avenue si, au cours du délai prévu à l'alinéa 2, la personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction notifie au procureur d'Etat une réclamation écrite, motivée, accompagnée de l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou des renseignements permettant de l'identifier. La réclamation doit encore être accompagnée de la justification de la consignation auprès de la Police grand-ducale de l'amende forfaitaire sur le compte indiqué dans l'avis sur la décision d'amende forfaitaire. Ces formalités sont prescrites sous peine d'irrecevabilité de la réclamation.

Le procureur d'Etat, sauf s'il renonce à l'exercice des poursuites, cite la personne concernée devant le tribunal de police, qui statue sur l'infraction en dernier ressort. En cas de condamnation, le montant de l'amende prononcée ne peut pas être inférieur au montant de l'amende forfaitaire.

En cas de classement sans suite ou d'acquiescement, s'il a été procédé à la consignation, le montant de la consignation est restitué à la personne à qui avait été adressé l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou ayant fait l'objet des poursuites. Il est imputé sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.

(4) Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par la présente loi, les dispositions des alinéas 4 à 8 de l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955 s'appliquent.

Art. 7. Procès-verbal.

(Loi du 29 mars 2016)

(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1^{er}, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.

(2) Si la personne concernée n'exerce pas son droit d'être entendue dans un délai de quarante-cinq jours, le procès-verbal est transmis au procureur d'Etat compétent. Le délai de quarante-cinq jours court à partir de la date où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

(...) (supprimé par la loi du 29 mars 2016)

(Loi du 10 avril 2018)

Art. 7bis. Adresse de notification

Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité, aux registres communaux des personnes physiques, pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que détenteur, ou à défaut du propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, ces informations sont vala-

blement faites à l'adresse figurant au répertoire général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales.

Art. 8. Droit de contestation.

(Loi du 10 avril 2018)

(1) En application de l'article 4, paragraphe 2, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1^{er}, peut, dans un délai de quarante-cinq jours contester être l'auteur de l'infraction. Ce délai court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5, respectivement à partir du jour où la personne concernée a accepté la lettre recommandée prévue à l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 6 ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de ladite lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

(Loi du 10 avril 2018)

A cette fin, elle adresse le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants:

1. du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule;

(Loi du 10 avril 2018)

2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, date de naissance, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction;

3. d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs;

4. d'une copie du contrat de location.

Le formulaire de contestation indique en outre que son auteur a connaissance qu'une fausse déclaration de sa part l'expose à des sanctions pénales.

(Loi du 10 avril 2018)

La contestation peut également être adressée de façon dématérialisée par le biais de la plateforme interactive sécurisée de l'Etat. Elle doit comporter une signature électronique avancée sur base d'un certificat qualifié.

(2) La contestation est admise, à condition:

1. d'être conforme aux exigences du paragraphe 1^{er} ainsi que de l'article 9 et

2. en cas d'attestation dont question au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 2., de permettre d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

Dans ce cas, la responsabilité pécuniaire dont question à l'article 4, paragraphe 1^{er}, n'est pas engagée et le concerné en est informé par écrit.

(3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. ~~Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat. En cas de non-conformité par rapport aux indications visées par le paragraphe 1^{er}, points 1. à 4., il rejette la contestation et le délai continue à s'appliquer.~~

Si la contestation est basée sur un autre motif, l'officier ou l'agent de police judiciaire en informe le Procureur d'Etat qui décidera de la suite à donner au dossier.

(4) La contestation interrompt les délais de paiement et de prescription.

(Loi du 10 avril 2018)

Art. 8bis. Obligation de désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale

Lorsqu'en application de l'article 4, paragraphe 1^{er}, la responsabilité pécuniaire incombe au représentant légal d'une personne morale, ce dernier est tenu de fournir au Centre les renseignements per-

mettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction selon les modalités prévues à l'article 8, à moins qu'il n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux ou d'un événement de force majeure.

Art. 9. Aménagement de la procédure applicable aux non-résidents.

Si la personne concernée n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, les délais prévus aux articles 6 à 8 sont augmentés d'un mois.

Par dérogation aux dispositions prévues aux articles 5 à 7, si la personne concernée a sa résidence normale dans un pays tombant sous le champ d'application de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, l'information prévue aux articles 5 à 7 se fait en application des dispositions de la loi précitée du 19 décembre 2014.

(Loi du 10 avril 2018)

Par dérogation aux dispositions prévues à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 3, le recouvrement de l'amende forfaitaire visée à l'article 6, paragraphe 3, peut également se faire conformément à la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de la reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires ; si la personne concernée réside dans un pays tiers à l'Union européenne et ne possède pas de biens ni de revenus au Luxembourg, le recouvrement se fait conformément aux conventions internationales applicables.

(Loi du 1^{er} août 2018)

Art. 10. Traitement des données du système CSA.

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions qui est effectué conformément aux dispositions 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 qu'en matière de sécurité nationale.

Art. 11. Droit d'accès aux données du système CSA.

(1) Toute personne pécuniairement responsable ou ayant été désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction a le droit de consulter la photo concernant le véhicule en infraction et les données à caractère personnel la concernant traitées dans le cadre de l'exploitation du système CSA. Elle peut donner une procuration écrite, datée et signée de sa main à une personne de son choix pour exercer ce droit pour elle.

(2) Cette consultation se fait au Centre et sous le contrôle de la Police grand-ducale.

(3) Lors de l'exercice du droit d'accès, toute personne autre que le conducteur est masquée sur la photo exhibée, sauf si la photo concerne un véhicule utilisé au moment de l'infraction dans le cadre de l'apprentissage ou de l'examen pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire.

(Loi du 10 avril 2018)

Art. 12. Dispositions pénales.

Toute déclaration faite dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire dans le cadre de l'application des articles 4, 8 et 8bis est punie d'une amende de 251 à 10.000 euros.

Le fait de ne pas satisfaire à l'obligation édictée en vertu de l'article 8bis est puni d'une amende de 1.000 à 10.000 euros. En cas de récidive dans le délai de trois ans après une précédente condamnation devenue irrévocable, les minima et maxima de l'amende sont doublés.

Art. 13. Dispositions modificatives.

1. La loi précitée du 14 février 1955 est modifiée comme suit:

a) L'article 15, alinéa 4, est complété par un point 5) à insérer après le point 4) avec le libellé suivant:

«5) en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum de la vitesse autorisée et d'au moins 20 km/heure par rapport à ce maximum.»

- b) La première phrase de l'alinéa 2 de l'article 16 est remplacée par le libellé suivant:
«Jusqu'à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu.»
- c) L'article 16 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:
«Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.»
2. L'article 48-24 du Code d'instruction criminelle est complété *in fine* par un point 11 libellé comme suit:
«11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés.»

Art. 14. Disposition finale.

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant:
«loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés».

*

LOI DU 14 FEVRIER 1955

concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 3. Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants :

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier ;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement ;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés ;
4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi ;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules ;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux ;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques ;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro ;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7652/01

N° 7652¹**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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(14.10.2020)

RESUME STRUCTURE

La Chambre des Métiers approuve les efforts du Gouvernement en matière de sécurité routière et conçoit que le déploiement du système de contrôle et de sanction automatisés (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.

Elle 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 sous avis 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 sous avis dispose expressément que les contestations basées sur un autre motif, tel un événement de force majeure, soient retransmises au procureur d'Etat 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.

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.

*

Par sa lettre du 14 juillet 2020, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis propose d'adapter profondément le cadre légal établi par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés (CAS), pour y apporter un élargissement important quant au champ d'application des appareils automatiques (radars) afin de permettre l'utilisation de radars techniquement capables de détecter simultanément les quatre types d'infractions visées par le système CSA, à savoir :

- le dépassement de la limitation de vitesse ;
- l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale ;
- l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes ; et
- 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.

Les radars actuellement en place sont conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points. Ils sont donc conçus pour détecter une seule infraction, à savoir le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse. Le projet de loi sous avis prévoit d'ajouter la possibilité pour les radars de constater les trois autres infractions qui sont :

- l'inobservation d'un signal lumineux rouge ;
- le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules ; et
- le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route ou une voie fermée.

1.1. L'objectif

La Chambre des Métiers souligne que l'objectif final du système CSA est de contribuer, autant que faire se peut, à assurer la sécurité routière afin de réduire le nombre de victimes de la route. Le CSA fait partie d'une stratégie qui a été lancée pour une première fois par la « Table ronde sur la sécurité routière au Luxembourg » en février 2014 et confirmée par le Gouvernement par l'adoption de la Charte nationale de la sécurité routière, signée le 31 mars 2015. Le CSA a évolué depuis lors et son développement fait partie des 31 mesures du plan d'action « sécurité routière 2019-2023 », exprimant l'engagement du Gouvernement pour combattre l'insécurité routière.

La Chambre des Métiers approuve les efforts fournis en matière de sécurité routière et peut adhérer tant à la stratégie nationale « Vision Zéro », c'est-à-dire zéro mort et zéro blessé grave, qu'à l'objectif européen plus réaliste de diviser par deux le nombre de personnes gravement blessées par suite d'un accident de la route de 2020 à 2030¹.

Elle se doit cependant de souligner que le 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. 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 Etat de surveillance. La Chambre des Métiers questionne à ce sujet la redite² généralisante des auteurs du projet de loi, à savoir que la probabilité pour un conducteur d'être sanctionné est souvent ressentie comme étant trop faible et que *cette situation génère un sentiment d'impunité qui nuit au bon respect du Code de la route et donc à la sécurité routière.*

Elle concède que la valeur de l'action répressive repose sur la subjectivité de celui qui y est confronté. La reconnaissance des faits, de leur illégalité et de leur gravité, est la source de légitimation

¹ Objectif annoncé par les ministres des transports des États membres de l'Union européenne, réunis à La Valette le 29 mars 2017

² Projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, Doc. parl. N° 6714, p.8 et 9, « ... la probabilité pour un conducteur d'être sanctionné est souvent ressentie comme étant trop faible. ... Cette situation génère un sentiment d'impunité qui nuit au bon respect du code de la route et donc à la sécurité routière. La mise en place du système CSA permettra d'augmenter sensiblement la probabilité d'être contrôlé, ... »

de la sanction judiciaire. En d'autres termes, l'efficacité de l'action répressive doit reposer sur son acceptation sociale.

1.2. L'acceptation sociale

La clé de la réussite du développement du système CSA réside dans l'acceptation sociale des dispositifs. Les facteurs principaux en sont, par exemple

- l'emplacement des dispositifs basé sur les données de l'accidentologie ;
- l'emplacement aux endroits les plus dangereux (intensité du trafic, complexité de la signalisation, comportements dangereux fréquents) ;
- des emplacements clairement annoncés par un panneau de pré-signalisation visible de jour et de nuit (p.ex. panneau de signalisation muni des termes « Pour votre sécurité ») ;
- la transmission à très bref délai de l'avertissement taxé au contrevenant avec la photo à l'appui (effet pédagogique afin de ne pas laisser s'estomper la reconnaissance de la faute) ;
- la communication par des campagnes d'information et des sites internet dédiés portant sur l'emplacement des dispositifs, les dangers, les résultats ;
- la sensibilisation au sort des victimes de la route afin d'augmenter la réprobation sociale vis-à-vis de la délinquance routière.

Aux yeux de la Chambre des Métiers l'art de la bonne gouvernance en matière de sécurité routière est de trouver le juste équilibre entre le déploiement de dispositifs et leur acceptation sociale. Dans cette optique, on peut citer des exemples de bonnes pratiques, telles que le fait que la Police Grand-Ducale affiche sur son site internet le radar-tronçon et les emplacements des radars fixes sur Géoportail Luxembourg et qu'elle annonce un certain nombre de contrôles de vitesse sur base journalière.

*

2. OBSERVATIONS PARTICULIERES

Le projet de loi sous avis étend la possibilité pour les radars de constater des infractions sur trois types de contraventions supplémentaires qui sont l'inobservation d'un signal lumineux rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route ou une voie fermée, ce qui impliquera une augmentation du volume des contraventions sanctionnées par le système CSA.

2.1. Le désengorgement

Dans un souci de désengorgement des instances judiciaires, la loi du 18 avril 2018 a modifié le système CSA pour remplacer la procédure consistant en l'établissement d'un procès-verbal par une amende forfaitaire (98 euros) par suite du défaut de paiement dans le délai imparti de l'avertissement taxé ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire (49 euros).

La Chambre des Métiers approuve le fait que dans un souci d'égalité de traitement, le projet de loi sous avis entend également *rendre la procédure d'amende forfaitaire formellement et expressément applicable à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction par la personne péuniairement redevable et qui ne réagirait ni aux constats, ni aux rappels lui adressés* (sic).

Elle suggère par ailleurs la mise en place de réductions incitatives en cas de paiement de l'amende dans un délai court, à l'instar des amendes minorés pour les contraventions au code de la route français³.

2.2. La simplification de la procédure

L'observation des procédures formelles introduites par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés garantit les droits des justiciables de la route et les adaptations en la matière ne doivent amoindrir ces garanties.

³ Code de procédure pénale français : articles 529-7, 529-8 et R49-9 (Amende forfaitaire minorée)

2.2.1. La procédure d'amende forfaitaire

C'est à juste titre que le projet de loi harmonise la procédure d'amende forfaitaire pour la rendre formellement et expressément applicable à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Actuellement, seule la personne pécuniairement responsable est avisée de la décision d'amende forfaitaire ; or en l'espèce, un traitement de manière différente de situations similaires ne se justifie pas objectivement.

La Chambre des Métiers n'a pas d'observations particulières à ce sujet.

2.2.2. Le contrôle de la contestation

Actuellement, un officier ou agent de police judiciaire vérifie la conformité matérielle de la contestation, notamment quant à la présence et la réalité d'un des documents justificatifs obligatoires⁴. Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat. La contestation interrompt les délais de paiement et de prescription.

La Chambre des Métiers se réjouit du fait que le projet de loi sous avis dispose expressément que les contestations basées sur un autre motif (sous-entendu, autre qu'un des documents justificatifs obligatoires), tel un événement de force majeure, soient retransmises au procureur d'Etat 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.

La Chambre des Métiers comprend par ailleurs 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 efficace des contestations. Elle conçoit que l'établissement d'un procès-verbal par les agents du Centre CSA rejetant une contestation en raison de l'absence du document justificatif obligatoire n'apporte pas une plus-value indispensable au respect des droits de la défense. Elle approuve donc le projet de loi dans la mesure où il fait abstraction de l'établissement d'un tel procès verbal.

Cependant, d'après le projet de loi, la décision de rejet d'une contestation en raison de l'absence d'un des documents justificatifs obligatoires et la décision de la retransmission pour autre motif au procureur d'Etat produisent des effets juridiques distincts ; pour la première, le délai continue à s'appliquer et pour la deuxième la contestation interrompt les délais de paiement et de prescription. Il s'agit dans les deux hypothèses de contestations d'un avertissement taxé ne donnant pas lieu à un retrait de points, de sorte que la Chambre des Métiers ne voit pas d'élément objectif de traiter différemment l'interruption des délais. Elle suggère donc aux auteurs de préciser que la personne pécuniairement responsable est en tout état de cause informée du sort de sa contestation. Le projet de texte du nouveau paragraphe 3 de l'article 8 se lira comme suit :

« Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. En cas de non-conformité par rapport aux indications visées au paragraphe 1er, alinéa 2, points 1. à 4., il rejette la contestation et le délai continue à s'appliquer il en informe l'auteur ainsi que le procureur d'Etat qui décidera de la suite à donner au dossier. »

Finalement, la Chambre des Métiers prend note sans observations particulières que le projet de loi sous avis permettra de constater et sanctionner l'inobservation d'un signal lumineux rouge, mais que ni l'inobservation des signaux lumineux blanc ou jaune à barre horizontale⁵, ni l'inobservation d'un signal lumineux orange⁶ ne sont visées par le système CSA.

4 À cette fin, elle adresse le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants : 1. du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule ; 2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, date de naissance, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction ; 3. d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs ; 4. d'une copie du contrat de location.

5 Art. 109-03 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route)

6 Art. 109-02 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route)

Elle prend par ailleurs note du fait que le projet de loi modifie la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en complétant le point 2 de l'article 3 de la loi précitée par l'ajout à la fin dudit point les termes « et de leur chargement » afin de distinguer clairement entre le chargement et un véhicule routier pour déterminer les dimensions maximales autorisées.

*

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi lui soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 14 octobre 2020

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7652/02

N° 7652²**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

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(19.12.2020)

Par dépêche du 28 juillet 2020, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que les textes coordonnés de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 20 août et 20 octobre 2020. Les avis des autres chambres professionnelles, demandés selon la lettre de saisine, ne sont pas encore parvenus au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet vise à étendre la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés aux radars capables de détecter simultanément plusieurs infractions. Elle vise, par ailleurs, à s'assurer de l'application de l'amende forfaitaire à la personne désignée comme conducteur et à alléger pour la police judiciaire les formalités liées à la procédure de contestation.

La loi en projet vise également à opérer une modification de l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Article 1^{er}*

L'article sous examen 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. En ce qui concerne le point 3 nouveau relatif à « l'inobservation d'un signal lumineux rouge », le Conseil d'État se demande 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 disposition en projet précise également que le radar peut détecter simultanément plusieurs de ces « infractions ». Le Conseil d'État signale 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.

Article 2

L'article sous examen 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 ».

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, 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.

Article 3

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

La terminologie retenue par la disposition sous avis s'avère vague et imprécise : qu'y a-t-il 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. » ? Le commentaire de l'article indique qu'il s'agit du défaut de documents justificatifs obligatoires. En des termes juridiques, il s'agit pour l'officier ou l'agent de police judiciaire d'effectuer un contrôle matériel et de déclarer la contestation comme étant irrecevable dans sa forme en raison de l'absence des documents justificatifs.

Par ailleurs, 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 exiger 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. »

Article 4

L'article sous examen 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.

*

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.

Intitulé

Les actes auxquels les modifications sont apportées par le projet de loi sous avis 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.

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.

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 ».

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 ».

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 ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 19 décembre 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7652/03

N° 7652³**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

* * *

**AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE POUR
LA PROTECTION DES DONNEES**

(30.12.2020)

Conformément à l'article 57, paragraphe 1er, lettre (c) du règlement n° 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (ci-après « le RGPD »), auquel se réfère l'article 7 de la loi du 1er août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après désignée « la Commission nationale » ou « la CNPD ») « *conseille, conformément au droit de l'État membre, le parlement national, le gouvernement et d'autres institutions et organismes au sujet des mesures législatives et administratives relatives à la protection des droits et libertés des personnes physiques à l'égard du traitement* ».

Par courrier en date du 21 juillet 2020, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a informé la Commission nationale de l'élaboration d'un avant-projet de loi afin d'adapter le cadre légal de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés (ci-après désignée « la loi modifiée du 25 juillet 2015 ») en vue de la mise en place de « radars feux rouges ». En date du 20 août 2020, le projet de loi 7652 modifiant 1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et 2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, a été déposé à la Chambre des Députés.

N'ayant pas été directement saisie par Monsieur le Ministre, ni au stade de l'avant-projet, ni au stade du projet de loi, la CNPD souhaite néanmoins 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. Cette autosaisie s'explique par le fait que la Commission nationale s'était d'ores et déjà prononcée quant au projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques¹.

¹ Avis de la Commission de la Commission nationale pour la protection des données du 25 février 2015 (document parlementaire 6714/05).

Le projet de loi sous avis s'intègre dans le plan d'action « sécurité routière » (2019-2023) adopté par le Gouvernement comprenant diverses mesures à mettre en œuvre d'ici 2023 afin de lutter contre les accidents de la route et d'améliorer la sécurité routière. À cet égard, l'exposé des motifs du projet de loi explique que « *la mesure 14 de ce plan d'action prévoit le renforcement du respect des feux rouges notamment par le biais d'installation de « radars feux rouges ». Ces radars sont conçus pour détecter le non-respect d'un signal lumineux rouge de façon systématique et automatique* ».

Outre l'excès de vitesse, comme c'est déjà le cas, et l'inobservation d'un feu rouge, tel qu'expliqué ci-dessus, la finalité du système CSA, à plus long terme, est également de constater deux autres types d'infractions au Code de la route, à savoir le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules, et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route.

Dans ce contexte, il est proposé d'adapter le cadre légal pour les radars automatiques fixé par la loi modifiée du 25 juillet 2015 en vue de la mise en place de radars destinés à constater ces types d'infractions.

À cet égard, la CNPD tient à faire part de ses observations par rapport à certaines dispositions du projet de loi présentant des aspects ayant trait à la protection des données à caractère personnel, en ce qui concerne en particulier la mise en place de radars de type « feux rouges ».

I. Observations générales quant au cadre légal

À titre liminaire la CNPD note que le projet de loi propose de modifier l'article 3 alinéa 2 paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 25 juillet 2015 en prévoyant un élargissement de la prise en compte des infractions au Code de la route par les radars automatiques. Si ces derniers ne constatent pour l'heure que le non-respect des limitations de vitesses, ils seront en outre amenés à 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, 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.* ».

La CNPD salue le choix du gouvernement de doter d'une base légale l'installation des radars automatiques ayant l'ensemble de ces fonctionnalités. Elle constate qu'une telle démarche a également eu lieu dans bon nombre de pays européens. À titre d'exemple, ces dernières années, la France² et la Belgique³ ont procédé à l'installation de radars feux rouges aux abords de leurs routes et élaboré un cadre légal en ce sens. Les finalités de l'installation des radars feux rouge dans ces pays sont communes à celles du Luxembourg puisqu'elles tendent également à faire diminuer le sentiment d'impunité du conducteur et renforcer la sécurité routière. Les radars feux rouges y sont généralement installés dans des milieux urbains denses afin d'assurer la protection des usagers dans des lieux fréquentés par les piétons, dans les cas où l'action de traverser la route est particulièrement dangereuse mais aussi et surtout dans des axes très fréquentés.

II. Quant aux images prises par les radars feux rouges

La CNPD observe que lors de la constatation de l'inobservation d'un signal lumineux rouge, en fonction de l'endroit où il est installé 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, du passager, mais également celles des personnes physiques circulant sur la voie publique, tels que des piétons traversant la route à cet endroit. En fonction de la configuration des lieux et du degré de fréquentation de l'espace public, un radar pourrait donc capturer les images des visages autres que celles des personnes présentes dans le véhicule.

2 En ce sens, voir l'Arrêté du 13 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé. Au 1^{er} juillet 2017 701 radars feux rouges étaient d'ores et déjà déployés. Ces chiffres peuvent être retrouvés à la page <https://www.securite-routiere.gouv.fr/radars/differents-types-de-radars/radars-fixes/radars-de-franchissement>, consultée pour la dernière fois le 18/11/2020.

3 En ce sens, voir l'Arrêté royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesure. Belgique, la 6^{ème} réforme de l'Etat par rapport aux équipements routiers liés à la sécurité routière a doté les régions de compétences relatives au franchissement des feux rouges et d'équiper ces derniers de radars. Ainsi en Flandre, l'Arrêté du gouvernement flamand du 10 juillet 2015 et en Wallonie, l'Arrêté du Gouvernement wallon du 21 juin 2018 viennent modifier l'Arrêté royal du 12 octobre 2010 précédemment mentionné.

Il est vrai que l'article 11, paragraphe (3) de la loi modifiée du 25 juillet 2015 prévoit que « *lors de l'exercice du droit d'accès, toute personne autre que le conducteur est masquée sur la photo exhibée, sauf si la photo concerne un véhicule utilisé au moment de l'infraction dans le cadre de l'apprentissage ou de l'examen pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire* ». Cet article ne mentionne toutefois pas la présence de personnes tierces sur les images prises par les radars, tels que d'éventuels piétons.

La CNPD estime dès lors nécessaire de masquer automatiquement les images des piétons et de toute personne autre que le conducteur, qui n'auraient aucun lien avec l'infraction. En outre, la CNPD réitère ses interrogations, déjà exprimées dans son avis quant au projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques⁴, 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.

Elle estime également nécessaire d'envisager un masquage automatique des personnes physiques aux abords des routes qui sont prises lors de la capture d'image, 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 tel mécanisme paraîtrait en effet davantage conforme au principe de minimisation des données prévu à l'article 5 paragraphe (1) lettre (c) du RGPD, qui prévoit que les données à caractère personnelles doivent être « (...) *adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées (...)* ».

III. Quant à l'information du public de l'existence des radars feux rouges

La Commission nationale constate que le projet de loi ne fait pas état de l'information du public de l'existence de ces radars aux feux rouges. La CNPD rappelle que l'article 12 paragraphe 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. Cet article dispose que « *Le responsable du traitement met à la disposition de la personne concernée au moins les informations suivantes :*

- a) *L'identité et les coordonnées du responsable du traitement ;*
- b) *Les coordonnées du délégué à la protection des données ;*
- c) *Les finalités du traitement auquel sont destinées les données à caractère personnel ;*
- d) *Le droit d'introduire une réclamation auprès d'une des deux autorités de contrôle visées aux articles 39 et 40 et les coordonnées de ladite autorité ;*
- e) *L'existence du droit de demander au responsable du traitement des données à caractère personnel relatives à une personne concernée ».*

Le paragraphe (3) du même article prévoit toutefois que « *le responsable du traitement peut retarder ou limiter la fourniture des informations à la personne concernée en application du paragraphe 2, ou ne pas fournir ces informations, dès lors et aussi longtemps qu'une mesure de cette nature constitue une mesure nécessaire et proportionnée dans une société démocratique, eu égard à la finalité du traitement concerné, et en tenant dûment compte des droits fondamentaux et des intérêts légitimes de la personne physique concernée, pour :*

- a) *éviter de gêner des enquêtes, des recherches ou des procédures officielles ou judiciaires ;*
- b) *éviter de nuire à la prévention ou à la détection d'infractions pénales, aux enquêtes ou aux poursuites en la matière ou à l'exécution de sanctions pénales ;*
- c) *protéger la sécurité publique ;*

⁴ Avis de la Commission de la Commission nationale pour la protection des données du 25 février 2015 (document parlementaire 6714/05), p. 4.

- d) *protéger la sécurité nationale et la défense nationale ; ou*
 e) *protéger les droits et libertés d'autrui* ».

Etant donné que l'installation de radars automatiques aux feux rouges concerne un public beaucoup plus large dépassant simplement les conducteurs et les passagers se trouvant à bord de véhicules, la CNPD entend 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 piétons aux endroits des radars installés aux feux rouges). S'il est envisagé de limiter ou de retarder cette information, il faudrait que la Police grand-ducale puisse justifier cette limitation ou retardement du droit à l'information par l'une des hypothèses visées à l'article 12 paragraphe (3) cité ci-dessus, voire le préciser dans le texte du projet de loi sous examen.

IV. Quant à la phase test de l'installation des radars feux rouges

La Commission nationale comprend qu'un premier radar feu rouge est installé dans un lieu très fréquenté de Luxembourg-Ville, Place de l'Etoile pour une phase de test⁵. Le ministre de la Mobilité et des Travaux publics annonce également l'installation effective dudit radar vers décembre 2020/janvier 2021 ainsi que l'installation supplémentaire de 2 radars feux rouges à Hollerich et au Schlammestee au cours de l'année 2021⁶. Dans ce contexte, la Commission nationale 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 (comme évoqué ci-dessus : des piétons apparaissent-ils sur les images ? les personnes concernées sont-elles correctement informées de la présence de tels radars, comme développé à la section 4 ci-dessus ? certaines d'entre elles ont-elles été amenées à exercer leur droit d'accès (y compris pour obtenir copie de l'image prise par le radar)? avec quel résultat ? etc.). Ce retour d'expériences peut être particulièrement bénéfique et apporter des éléments de réponses aux interrogations soulevées dans le présent avis.

V. Quant à l'exercice du droit d'accès aux données du système CSA par les personnes concernées

En ce qui concerne le droit d'accès aux données du système CSA, la CNPD constate que le législateur n'a pas tenu compte de sa position exprimée dans son avis précédemment mentionné⁷. En effet, l'article 11 paragraphe 1 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 prévoit: « [...] le droit de consulter la photo concernant le véhicule en Infraction et les données à caractère personnel la concernant traitées dans le cadre de l'exploitation du système CSA ». L'article 11 paragraphe 2 dispose que : « Cette consultation se fait au Centre et sous le contrôle de la Police grand-ducale ». À cet égard, la Commission nationale 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 ?

Or, cette problématique se pose d'autant plus suite à l'entrée en application de la loi du 1er août 2018 relative à 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, dont l'article 11 prévoit dans ses paragraphes (1) et (2) que :

« (1) Le responsable du traitement prend des mesures raisonnables pour fournir toute information visée à l'article 12 et procède à toute communication relative au traitement ayant trait à l'article 10, aux articles 13 à 17 et à l'article 30 à la personne concernée d'une façon concise, compréhensible et aisément accessible, en des termes clairs et simples. Les informations sont fournies par tout moyen approprié, y compris par voie électronique. De manière générale, le responsable du traitement fournit les informations sous la même forme que la demande

5 RTL, 5 minutes, « Le premier radar feu rouge du pays est en cours d'installation », article du 07/10/2020 disponible à la page, <https://5minutes.rtl.lu/actu/luxembourg/a/1591684.html>, consultée pour la dernière fois le 09/12/2020.

6 Communiqué de presse du gouvernement luxembourgeois du 08/06/2020, „Mise en service en service du premier radar-tronçon dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière », communiqué disponible à la page https://gouvernement.lu/fr/actualites/toutes_actualites/communiques/2020/06-juin/08-bausch-radar.html, consultée pour la dernière fois le 09/12/2020.

7 Avis de la Commission de la Commission nationale pour la protection des données du 25 février 2015 (document parlementaire 6714/05), p. 4.

(2) Le responsable du traitement facilite l'exercice des droits conférés à la personne concernée par l'article 10 et les articles 13 à 17. ».

L'article 13 de la loi précitée prévoit quant à lui que :

« Sous réserve de l'article 14, la personne concernée a le droit d'obtenir du responsable du traitement la confirmation que des données à caractère personnel la concernant sont ou ne sont pas traitées et, lorsqu'elles le sont, l'accès auxdites données ainsi que les informations suivantes :

- a) les finalités du traitement ainsi que sa base juridique ;
- b) les catégories de données à caractère personnel concernées ;
- c) les destinataires ou catégories de destinataires auxquels les données à caractère personnel ont été communiquées, en particulier les destinataires qui sont établis dans des pays tiers ou les organisations internationales ;
- d) lorsque cela est possible, la durée de conservation des données à caractère personnel envisagée ou, lorsque ce n'est pas possible, les critères utilisés pour déterminer cette durée ;
- e) l'existence du droit de demander au responsable du traitement la rectification ou l'effacement des données à caractère personnel, ou la limitation du traitement des données à caractère personnel relatives à la personne concernée ;
- f) le droit d'introduire une réclamation auprès de l'une des deux autorités de contrôle compétentes visées aux articles 39 et 40 et les coordonnées de ladite autorité ;
- g) la communication des données à caractère personnel en cours de traitement, ainsi que toute information disponible quant à leur source ».

Dans ce contexte, depuis l'entrée en application de la loi modifiée du 25 juillet 2015, la Commission nationale a 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, ce qui pose effectivement la question de la compatibilité de l'article 11 de cette loi avec la loi précitée du 1er août 2018.

Il y a encore lieu de relever à cet égard la pétition publique n°1216 « pour l'obtention/l'envoi d'une copie de la photo prise lors d'un contrôle automatisé (Radar) en matière de circulation », même s'il est vrai que cette pétition n'a pas obtenu le nombre de signatures requises afin de faire l'objet d'un débat public.

Par conséquent, la Commission nationale réitère sa position exprimée dans l'avis quant au projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Dès lors, elle estime nécessaire de modifier l'article 11 paragraphe 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 dans le but de permettre « [...] à la personne péuniairement 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 ».

VI. Quant à la durée de conservation des photos

La Commission nationale se demande si, à l'occasion de l'introduction du projet de loi 7652, il ne serait pas utile de clarifier la question de la durée de conservation des photos provenant des radars, qu'elle avait déjà soulevé dans son avis du 25 février 2015⁸ ?

Les durées de conservation des données enregistrées sont actuellement prévues par l'article 4 du 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 de contrôle et de sanction automatisé⁹.

Par ailleurs, l'article 2 de ce même règlement grand-ducal indique que le fichier contient seulement les données « par infraction constatée et enregistrée ». Faut-il comprendre *a contrario* que s'il n'y a pas d'infraction constatée, les photos ne sont pas enregistrées et automatiquement détruites ?

⁸ Avis de la Commission de la Commission nationale pour la protection des données du 25 février 2015 (document parlementaire 6714/05), p. 7.

⁹ Notons que ce règlement grand-ducal fait toujours référence à la loi abrogée du 2 août 2002, ayant été adopté avant le changement législatif introduit par la loi précitée du 1^{er} août 2018.

Dans le cas contraire, il serait indispensable de prévoir dans la loi ou le règlement grand-ducal ce qu'il advient des images provenant des radars, alors qu'aux yeux de la CNPD, celles-ci devraient être immédiatement détruites dans l'hypothèse où aucune infraction ne serait constatée, afin de respecter le principe de la durée de conservation limitée des données, prévu à l'article 3 paragraphe (1) lettre e) de la loi précitée du 1^{er} août 2018.

Ainsi décidé à Belvaux en date du 30 décembre 2020.

La Commission nationale pour la protection des données

Tine A. LARSEN
Présidente

Thierry LALEMANG
Commissaire

Christophe BUSCHMANN
Commissaire

Marc LEMMER
Commissaire

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7652/04

N° 7652⁴

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (22.1.2021).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(22.1.2021)

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 21 janvier 2021.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

*

REMARQUES LIMINAIRES

À titre liminaire, il est relevé que la commission parlementaire 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.

À noter encore que la commission a également décidé de faire droit à toutes les suggestions émises par le Conseil d'État sous la rubrique « Observations d'ordre légistique » dans son avis du 19 décembre 2020.

*

AMENDEMENTS

Amendement 1 – Article 1^{er}

La commission propose 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. »

Commentaire de l'amendement 1

À l'endroit de l'article 1^{er} de la loi en projet, la Haute Corporation note 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 ».

Amendement 2 – Article 2

La commission propose 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 ». »~~

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis du 19 décembre 2020, le Conseil d'État note qu'il n'y a pas 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 » également au paragraphe 1^{er} de l'article 6.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Madame le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,

Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras** et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission a faites siennes figurant en caractères soulignés)

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, ~~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.

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

1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots « péuniairement 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 péuniairement 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 péuniairement 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 « péuniairement 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 péuniairement responsable ».

Art. 3. A l'article 8, paragraphe 3, de la même loi, au paragraphe 3 la phrase « Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat. » la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant :

« Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. En cas de non-conformité par rapport aux indications visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1. à 4., il rejette la contestation et le délai continue à s'appliquer.

Si la contestation est basée sur un autre motif, l'officier ou l'agent de police judiciaire en informe le procureur d'Etat qui décidera de la suite à donner au dossier.

(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'Etat 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, au point 2., les mots « et de leur chargement » sont ajoutés après les mots « véhicules routiers ».

7652/05

N° 7652⁵

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

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(2.2.2021)

Par dépêche du 22 janvier 2021, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 21 janvier 2021.

Le texte des amendements était accompagné de remarques liminaires, d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

À la lecture du texte coordonné versé aux amendements parlementaires du 22 janvier 2021, le Conseil d'État constate que la commission parlementaire a repris la formulation proposée dans son avis du 19 décembre 2020¹ à l'endroit de l'article 3 de la loi en projet dans sa teneur initiale, le mettant ainsi en mesure de lever son opposition formelle y relative.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS*Amendement 1*

L'amendement sous revue tient compte des observations émises par le Conseil d'État dans son avis précité 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.

¹ Avis n° 60.298 du Conseil d'État du 19 décembre 2020 sur le 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 (doc. parl. n° 7652²).

Amendement 2

L'amendement sous examen 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'aver-tissement taxé », tel que demandé par le Conseil d'État dans son avis précité du 19 décembre 2020.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Texte coordonné

Il est relevé 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 : [...] ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 2 février 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

7652/06

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7652

SEANCE

du 11.02.2021

BULLETIN DE VOTE (6)

Projet de loi N°7652

Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)	Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)
	Oui	Non	Abst.			Oui	Non	Abst.	

CSV

Mme ADEHM	Diane	x			M. MISCHO	Georges	x		
Mme ARENDT (ép. KEMP)	Nancy	x		(WISELER Claude)	Mme MODERT	Octavie	x		
M. EICHER	Emile	x			M. MOSAR	Laurent	x		
M. EISCHEN	Félix	x		(SPAUTZ Marc)	Mme REDING	Viviane	x		
M. GALLES	Paul	x		(MISCHO Georges)	M. ROTH	Gilles	x		
M. GLODEN	Léon	x			M. SCHAAF	Jean-Paul	x		
M. HALSDORF	Jean-Marie	x		(KAES Aly)	M. SPAUTZ	Marc	x		
Mme HANSEN	Martine	x			M. WILMES	Serge	x		
Mme HETTO-GAASCH	Françoise	x			M. WISELER	Claude	x		
M. KAES	Aly	x			M. WOLTER	Michel	x		(HANSEN Martine)
M. LIES	Marc	x							

déi gréng

Mme AHMEDOVA	Semiray	x			Mme GARY	Chantal	x		
M. BACK	Carlo	x			M. HANSEN	Marc	x		
M. BENOY	François	x		(LORSCHÉ Josée)	Mme LORSCHÉ	Josée	x		
Mme BERNARD	Djuna	x			M. MARGUE	Charles	x		
Mme EMPAIN	Stéphanie	x							

LSAP

Mme ASSELBORN-BINTZ	Simone	x			M. DI BARTOLOMEO	Mars	x		
M. BIANCALANA	Dan	x			M. ENGEL	Georges	x		
Mme BURTON	Tess	x			M. HAAGEN	Claude	x		
Mme CLOSENER	Françine	x			Mme HEMMEN	Cécile	x		
M. CRUCHTEN	Yves	x			Mme MUTSCH	Lydia	x		

DP

M. ARENDT	Guy	x			M. GRAAS	Gusty	x		
M. BAULER	André	x			M. HAHN	Max	x		
M. BAUM	Gilles	x			Mme HARTMANN	Carole	x		
Mme BEISSEL	Simone	x			M. KNAFF	Pim	x		
M. COLABIANCHI	Frank	x			M. LAMBERTY	Claude	x		
M. ETGEN	Fernand	x			Mme POLFER	Lydie	x		(BAUM Gilles)

ADR

M. ENGELN	Jeff		x	(MOSAR Laurent)	M. KEUP	Fred		x	(ROTH Gilles)
M. KARTHEISER	Fernand		x	(GLODEN Léon)	M. REDING	Roy		x	(MODERT Octavie)

déi Lénk

M. BAUM	Marc	x			M. WAGNER	David	x		
---------	------	---	--	--	-----------	-------	---	--	--

Piraten

M. CLEMENT	Sven		x		M. GOERGEN	Marc		x	
------------	------	--	---	--	------------	------	--	---	--

	Vote		
	Oui	Non	Abst.
Votes personnels	47	2	0
Votes par procuration	7	4	0
TOTAL	54	6	0

Le Président:



Le Secrétaire général:



7652/07

N° 7652⁷

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**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(19.2.2021)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 11 février 2021 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

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**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 11 février 2021 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 19 décembre 2020 et 2 février 2021 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 14 votants, le 19 février 2021.

Pour le Secrétaire général,

L'attaché,

Ben SEGALLA

La Présidente,

Agny DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

09



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 04 février 2021

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7693 Projet de loi relatif à la construction d'infrastructures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42*bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7652 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
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis du Conseil d'État
- Examen de l'avis de la CNPD
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7601 Projet de loi relatif à la modification de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Continuation de l'examen des articles
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies

Mme Viviane Reding remplaçant M. Félix Eischen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Paul Eilenbecker, Mme Vénére Dos Reis, M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, M. Gilbert Schmit, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Anne Negretti, Mme Joëlle Tanson, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Stéphanie Theisen, de la Direction de l'Aviation civile

M. Luc Dhamen, Directeur du Fonds Belval

Mme Daniela Di Santo, Directeur adjoint du Fonds Belval

Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7693 Projet de loi relatif à la construction d'infrastructures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

2. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 21 décembre 2020.

Article 1^{er} (ancien article unique)

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État constate qu'il a été suivi dans ses observations émises dans son avis du 10 juillet 2020 sur la loi en projet.

Par l'amendement, il est précisé à l'article 42bis, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qu'est visée « toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil

et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007 », tel qu'exigé par le Conseil d'État, sous peine d'opposition formelle, dans son avis initial.

Par ailleurs, a été ajouté, pour définir le comportement sanctionné, un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n°376/2014 précité, tel que demandé, sous peine d'opposition formelle, par le Conseil d'État dans son avis initial.

Ces précisions ont permis au Conseil d'État de lever ses oppositions formelles relatives à l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, à introduire dans la loi précitée du 31 janvier 1948.

La commission en prend note.

Article 2 nouveau

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement vise à répondre à l'opposition formelle émise par la Haute Corporation dans son avis précité du 10 juillet 2020 quant à la non-conformité de l'article 42, paragraphe 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948 au règlement (UE) n°376/2014 précité. Ledit article a été reformulé pour désormais intégrer les comptes rendus volontaires, ce qui permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative.

La commission en prend acte.

Observations d'ordre légistique

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont à séparer par des virgules, en écrivant, à titre d'exemple à l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 1°, dans sa teneur amendée « article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n°376/2014 précité ».

Pour ce qui est de l'amendement 1, la Haute Corporation considère qu'à l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 1°, dans sa teneur amendée, il y a lieu de relever que le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007 ayant déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les termes « , tel que modifié » après l'intitulé.

À l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2°, il y a lieu de supprimer les signes « ° » aux montants d'argent, pour écrire « 2 500 euros à 10 000 euros ».

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

3. 7652 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

La commission procède à l'examen de l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (ci-après la « CNPD ») du 30 décembre 2020.

À noter à titre liminaire, que la CNPD n'a pas été directement saisie du projet de loi, mais qu'elle a néanmoins souhaité se prononcer quant aux dispositions du projet de loi sous examen.

La CNPD explique cette auto-saisine par le fait qu'elle s'était déjà prononcée quant au projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Quant au cadre légal, la CNPD note que le projet de loi propose de modifier l'article 3, alinéa 2, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 25 juillet 2015 en prévoyant un élargissement de la prise en compte des infractions au Code de la route par les radars automatiques. Elle salue le choix du Gouvernement de doter d'une base légale l'installation des radars automatiques ayant l'ensemble de ces fonctionnalités.

Le représentant du Ministère souligne dans ce contexte que le projet de loi ne prévoit pas un élargissement des infractions au Code de la route qui peuvent être constatées par un radar automatique. Le projet de loi introduit uniquement la possibilité pour un radar de constater automatiquement et simultanément plusieurs infractions déjà prévues par la loi CSA.

Quant aux images prises par les radars feux rouges, la CNPD observe que lors de la constatation de l'inobservation d'un signal lumineux rouge, en fonction de l'endroit où il est installé 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, du passager, mais également celles des personnes physiques circulant sur la voie publique, tels que des piétons traversant la route à cet endroit. En fonction de la configuration des lieux et du degré de fréquentation de l'espace public, un radar pourrait donc capturer les images des visages autres que celles des personnes présentes dans le véhicule.

Le représentant du Ministère renvoie dans ce contexte à l'article 11, paragraphe (3) de la loi modifiée du 25 juillet 2015 qui prévoit que « lors de l'exercice du droit d'accès, toute personne autre que le conducteur est masquée sur la photo exhibée, sauf si la photo concerne un véhicule utilisé au moment de l'infraction dans le cadre de l'apprentissage ou de l'examen pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire ». Il s'ensuit qu'en application des dispositions législatives déjà en vigueur, toute personne autre que le conducteur doit obligatoirement être masquée.

La CNPD relève encore dans ce contexte qu'il est nécessaire de masquer automatiquement les images des piétons et de toute personne autre que le conducteur, qui n'auraient aucun lien avec l'infraction.

Le représentant du Ministère précise que ceci n'est pas nécessaire, alors que la photo concernant le véhicule en infraction ne peut uniquement être consultée lors de chaque exercice du droit d'accès de la personne concernée. Si ladite personne exprime sa volonté d'exercer son droit d'accès, un agent de police

masque toute personne autre que le conducteur sur la photo avant d'exhiber ladite photo à la personne concernée. En outre, il y a lieu de souligner que les photos des radars feux rouges sont prises par l'arrière, afin que le signal lumineux rouge soit clairement visible. Comme la photo est prise par l'arrière, il est évident que le conducteur reste invisible sur la photo.

Quant à l'information du public de l'existence des radars feux rouges, la CNPD estime que le projet de loi ne fait pas état de l'information du public de l'existence de ces radars aux feux rouges.

Le représentant du Ministère précise que tous les radars vitesse fixes sont aujourd'hui signalés par des panneaux d'annonce radars. Ceci sera, bien évidemment, également le cas pour les radars feux rouges. En outre, une carte exhaustive de tous les radars fixes au Luxembourg est publiée sur le site internet du MMTP¹. De plus, la presse et le grand public sont régulièrement informés lors de l'installation de nouveaux radars fixes.

En outre, la CNPD rappelle que l'article 12, paragraphe 1^{er} 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 qu'en matière de sécurité intérieure prévoit un minimum d'informations devant être fournies aux personnes concernées. Cet article dispose que « Le responsable du traitement met à la disposition de la personne concernée au moins les informations suivantes :

- a) L'identité et les coordonnées du responsable du traitement ;
- b) Les coordonnées du délégué à la protection des données ;
- c) Les finalités du traitement auquel sont destinées les données à caractère personnel ;
- d) Le droit d'introduire une réclamation auprès d'une des deux autorités de contrôle visées aux articles 39 et 40 et les coordonnées de ladite autorité ;
- e) L'existence du droit de demander au responsable du traitement des données à caractère personnel relatives à une personne concernée » ».

Pour ce qui est de l'identité et des coordonnées du responsable du traitement, le représentant du Ministère précise que sur l'avis de constatation et le formulaire de contestation qui sont envoyés aux personnes concernées, l'identité et les coordonnées du responsable du traitement (Police) sont indiquées.

Pour ce qui est des coordonnées du délégué à la protection des données, il est précisé que ces coordonnées ne se trouvent effectivement pas sur lesdits documents.

Pour ce qui est des finalités du traitement auquel sont destinées les données à caractère personnel, il est précisé que ces données ne sont pas non plus fournies aux personnes concernées.

Pour ce qui est du droit d'introduire une réclamation auprès d'une des deux autorités de contrôle visées aux articles 39 et 40 et les coordonnées de ladite autorité, il est précisé que sur l'avis de constatation, la personne concernée est informée qu'elle peut contester l'infraction en renvoyant le formulaire de contestation se trouvant en annexe.

¹ <https://transports.public.lu/fr/secteurs/circulation-routiere/securite/radars-fixes-et-mobiles.html>

Pour ce qui est de l'existence du droit de demander au responsable du traitement des données à caractère personnel relatives à une personne concernée, il est précisé que sur l'avis de constatation, il est indiqué que toute personne concernée a le droit d'aller consulter la photo concernant le véhicule en infraction et ses données à caractère personnel auprès du Centre National du Traitement sis à Bertrange.

Afin de se conformer à l'article 12, paragraphe 1^{er} de la loi du 1^{er} août 2018, il est proposé de compléter l'avis de constatation par les points b) et c) soulevés par la CNPD lors d'une prochaine modification du Code de la Route, proposition à laquelle la commission parlementaire se rallie.

Quant à la phase test de l'installation des radars feux rouges, la CNPD considère qu'il est opportun de profiter de cette phase afin d'observer si l'installation de ces radars feux rouges pose des questions en termes de protection des données (notamment pour savoir si des piétons apparaissent sur les images, ou encore si les personnes concernées sont correctement informées de la présence de tels radars).

Le représentant du Ministère explique que la phase test a bien évidemment pour but de contrôler le fonctionnement adéquat de ce nouveau type de radar.

Quant à l'exercice du droit d'accès aux données du système CSA par les personnes concernées, la CNPD estime nécessaire de modifier l'article 11, paragraphe 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 dans le but 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 ».

Le représentant du Ministère rappelle que cette position de la CNPD, qui avait déjà été exprimée dans son avis émis en date du 25 février 2015, n'a pas été retenue par la Chambre des Députés.

Avant que chaque personne concernée puisse exercer son droit d'accès à la photo concernant le véhicule en infraction et aux données à caractère personnel la concernant, chaque photo prise par le radar sera contrôlée, revue et corrigée. Cette révision de la photo est actuellement faite au Centre par un agent de police de manière manuelle. Si, suite à chaque demande écrite, les photos étaient envoyées au domicile des personnes concernées, ceci générerait une charge de travail supplémentaire non négligeable, ce qui risquerait de mettre en péril le bon fonctionnement du système CSA.

Quant à la durée de conservation des photos, la CNPD constate que le fichier contient seulement les données « par infraction constatée et enregistrée ». Par conséquent, elle se demande s'il y a lieu de comprendre *a contrario* que s'il n'y a pas d'infraction constatée, les photos ne sont pas enregistrées et automatiquement détruites.

Le représentant du Ministère explique que cette question ne se pose pas, étant donné que les radars se déclenchent uniquement en cas d'une infraction constatée, à l'exception des radars tronçon où les données de chaque véhicule

sont enregistrées, mais automatiquement détruites si aucune infraction n'a été constatée.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les photos seront uniquement anonymisées en cas de consultation de la photo (exercice du droit d'accès). Par conséquent, les photos non consultées seraient conservées sur le serveur, sans être anonymisées.

Il lui est répondu par l'affirmative, en précisant que tel est le cas aussi longtemps que la procédure est en cours. Il est encore rappelé qu'une photo est uniquement prise en cas d'une infraction constatée.

Dans ce contexte, Monsieur Goergen rappelle que la CNPD a relevé qu'il est nécessaire de masquer automatiquement les images des piétons qui n'ont aucun lien avec l'infraction.

Il est rappelé dans ce cadre que, si une personne souhaite consulter la photo, un agent de police masque toute personne autre que le conducteur sur la photo avant d'exhiber ladite photo à la personne concernée. Par ailleurs, pour ce qui est des photos des radars feux rouges, qui sont prises par l'arrière, afin que le signal lumineux rouge soit clairement visible, le conducteur n'est pas identifiable sur la photo.

Il est souligné que la photo non consultée est conservée sur le serveur aussi longtemps que la procédure est en cours, sans être visionnée. Deux semaines après le paiement de l'amende, les photos seront supprimées du serveur.

Monsieur Goergen attire encore l'attention sur l'exigence formulée par la CNPD d'un masquage automatique des personnes physiques aux abords des routes lors de la capture d'image et d'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. Monsieur le Ministre répond qu'il n'a pas connaissance de l'existence d'un tel mécanisme. Si cette possibilité technique existait, sa mise en place pourrait être envisagée. L'orateur dit vouloir se renseigner auprès des États voisins quant à l'existence d'un tel système. Il est précisé dans ce contexte que le modèle de radar utilisé au Luxembourg a été choisi suite à une procédure de marché public et ne permet pas un tel masquage automatique.

Pour ce qui est de la contrainte qu'il faut se déplacer à Bertrange auprès du Centre National du Traitement pour pouvoir consulter la photo, Monsieur Goergen propose comme alternative la possibilité de pouvoir la consulter dans l'espace sécurisé de MyGuichet.lu. Monsieur le Ministre informe qu'il s'agit en l'occurrence non seulement d'un choix politique, mais avant tout d'un choix pragmatique de devoir se déplacer à Bertrange si l'on souhaite consulter la photo.

*

Dans un second temps, Monsieur Marc Goergen procède à la présentation de l'amendement proposé par sa sensibilité politique dans le cadre du projet de loi sous examen, introduit le 1^{er} février 2021.

Il est proposé de modifier le point 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés comme suit :

« 2. identifier le conducteur, ainsi que le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1.; »

En effet, afin d'éviter tout abus de la part des conducteurs, tout appareil automatique doit fournir des informations permettant l'identification du conducteur d'un véhicule qui a dépassé la limitation réglementaire de la vitesse. L'identité du conducteur peut, par exemple, être déterminée à travers une photographie du siège conducteur. Ainsi tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule ne peut inciter une personne tierce à prendre la responsabilité pour le dépassement de vitesse.

Monsieur le Ministre indique que les expériences acquises jusqu'ici sont assez positives au Luxembourg. À noter que, d'un côté, la responsabilité incombe à la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule. À noter que, d'un autre côté, conformément à la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la fausse déclaration faite dans le cadre du système CSA avec l'intention de se soustraire aux sanctions prévues pour réprimer les différentes infractions routières constitue un délit et est punissable d'une amende de 251 à 10 000 euros. Monsieur le Ministre souligne encore dans ce cadre qu'il est quasiment impossible d'exclure tout abus.

Monsieur Goergen cite l'exemple d'une relation employeur / employé. Afin de mieux protéger l'employé, l'on pourrait prévoir de prendre les photos des radars feux rouges de face et par l'arrière ; sinon l'employé n'aura aucune possibilité de prouver qu'il n'a pas conduit le véhicule au moment de l'infraction. Monsieur le Ministre explique qu'il n'existe aucune technologie pour les radars feux rouges de prendre les photos de face et par l'arrière. De plus, la responsabilité incombe à la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule, à savoir l'employeur en l'occurrence.

L'amendement proposé par la sensibilité politique « Piraten » est rejeté par 9 voix (M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty) contre 1 voix (M. Marc Goergen). M. Aly Kaes, M. Marc Lies et Mme Viviane Reding se sont abstenus.

Dans un troisième temps, la commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 2 février 2021.

Article 1^{er}

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

Dans son avis complémentaire du 2 février 2021, le Conseil d'État 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 la Haute Corporation dans son avis du 19 décembre 2020.

La commission en prend note.

Article 3

Le Conseil d'État constate que la commission a décidé de tenir compte de son opposition formelle 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.

Dans un quatrième temps, la commission procède au vote du projet de rapport.

Le projet de rapport est adopté par 9 voix (M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty) contre 1 voix (M. Marc Goergen). M. Aly Kaes, M. Marc Lies et Mme Viviane Reding se sont abstenus.

Monsieur Marc Goergen informe les membres de la commission que sa sensibilité politique a proposé dans la réunion de la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle 1.

4. 7601 Projet de loi relatif à la modification de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest

Il est rappelé que le projet de loi a trois objectifs :

Le Fonds Belval, bien qu'il ne fait que réaliser des projets d'infrastructures pour le compte de l'Etat, a donc en tant qu'établissement public des conditions plus contraignantes pour la réalisation de projets de construction ou de transformation pour le compte de l'Etat que les administrations publiques.

Le premier objectif du projet de loi consiste à libérer le Fonds Belval de cette contrainte supplémentaire.

Le deuxième objectif du projet de loi consiste à augmenter la durée de la garantie de l'État de vingt-cinq à cinquante ans.

Le troisième objectif du projet de loi consiste à faire exonérer le Fonds Belval de tous droits, taxes et impôts généralement quelconques au profit de l'État et des communes.

La commission est informée qu'une entrevue avec la commune d'Esch-sur-Alzette a eu lieu pour ce qui est du troisième objectif, à savoir que le fonds est exempt de tous droits, taxes et impôts de l'État et des communes, à l'instar d'autres établissements publics. La commune a donné son accord.

Un projet de lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission.

5. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

08



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 21 janvier 2021

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7652 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

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen du texte du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
2. Présentation de l'avant-projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 sur la réforme des services de taxis par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, M. Jean-Paul Maas, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7652 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

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'objet du projet de loi (document parlementaire 7652⁰⁰).

En effet, il s'agit 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 :

- le dépassement de la limitation de vitesse par des véhicules en rapprochement ou en éloignement,
- le dépassement de la vitesse moyenne entre deux points,
- l'inobservation d'un signal lumineux rouge, ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale,
- le non-respect des distances de sécurité entre véhicules,
- 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.

La commission parlementaire procède par la suite à l'examen des articles du projet de loi.

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 4^{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. »

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 ».

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 décide 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.

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 légistique

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 décide 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 décide 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 décide 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° », « 2° », « 3° ».

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

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 décide de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

Il est par la suite encore procédé à un échange de vues, duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Marc Lies (CSV) souhaite recevoir des précisions concernant le fonctionnement de ce nouveau type de radar. Il est expliqué que les photos des radars feu rouge sont prises par l'arrière, afin que le signal lumineux rouge soit clairement visible. Comme la photo est prise par l'arrière, le conducteur

reste par conséquent invisible sur la photo. Le radar feu rouge constate les infractions au niveau du signal lumineux rouge à partir d'un franchissement de la ligne d'arrêt, de plus de deux mètres par la partie frontale d'un véhicule. Au cas où un véhicule dépasse légèrement la bande d'arrêt pour laisser passer les services de secours, seule une photo est prise et aucune infraction n'est générée.

Monsieur Marc Lies souhaite encore savoir s'il est prévu d'installer d'autres radars de ce type dans le pays. Il est précisé que l'installation d'autres radars de ce type est prévue au croisement route d'Esch / boulevard Dr Charles Marx et au croisement de la pénétrante en direction de l'A4 avec le boulevard Pierre Dupong à la hauteur du Lycée Aline Mayrisch à Luxembourg-Hollerich.

Monsieur Marc Goergen (Piraten), tout en se référant à des systèmes d'aide à la conduite intelligents dans la conduite automobile - permettant notamment de recevoir des alertes d'un signal lumineux rouge sur le trajet, voire de déclencher un freinage (« intelligent drive ») - souhaite savoir si de telles réflexions sont également menées au Luxembourg. Il est répondu par l'affirmative.

Pour ce qui est du projet d'installation d'un système de feux dits « intelligents » (système permettant de donner la priorité au bus) que Monsieur le Ministre a annoncé de mettre en place au « Schlammestee », Monsieur Marc Lies souhaite recevoir de plus amples informations concernant la mise en place. Monsieur le Ministre, tout en rappelant qu'il s'agira de la première route dotée d'un tel système au Luxembourg, estime que le système pourra être mis en place au plus tôt vers la fin de l'année 2021.

2. Présentation de l'avant-projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 sur la réforme des services de taxis par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Il est d'ores et déjà proposé de désigner Mme Chantal Gary comme rapportrice, une fois que le projet de loi sera officiellement déposé à la Chambre des Députés. Cette décision sera corroborée au cours d'une réunion dédiée audit projet de loi.

Monsieur le Ministre procède à une présentation de l'avant-projet de loi sous rubrique.

Le bilan dressé concernant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis a montré qu'il y a lieu d'apporter des modifications à la législation relative aux taxis. De plus, au vu de la situation sur le terrain avec notamment les incertitudes juridiques existantes concernant les véhicules de location avec chauffeur, il a été décidé d'intégrer ce volet également dans la loi sur les taxis.

L'un des objectifs de la réforme des services de taxis était notamment de renforcer la concurrence dans le secteur et de favoriser ainsi les clients. Toutefois, au courant des 4 dernières années, la pratique sur le terrain a démontré certaines défaillances dans le secteur. Le but du présent projet est de remédier à ce bilan mitigé.

Dans ce même ordre d'idées, les voitures de location avec chauffeur (VLC) ont été incluses dans la législation, considérant que leur offre de services est depuis toujours similaire aux services de taxis. Toutefois, au niveau législatif actuel, l'usage des VLC est uniquement réglementé par l'article 56*bis* du Code de la route, avec des règles trop imprécises par rapport au secteur des taxis, notamment en ce qui concerne les infractions ainsi que l'absence des droits essentiels pour leurs clients.

Monsieur le Ministre informe dans ce contexte que le Luxembourg a plus de 140 sociétés de taxis différentes sur un petit territoire comme celui du Grand-Duché de Luxembourg. Il estime que ceci n'est pas une situation « saine ».

Les principales modifications envisagées par rapport à la législation existante sont les suivantes :

- concernant les zones géographiques, les zones de validité géographiques seront abolies ; i.e. les 6 zones existant actuellement seront ramenées à une seule zone nationale (les zones géographiques ayant jusqu'ici limité les prises en charge des clients). Dorénavant chaque taxi pourra opérer sur l'ensemble du territoire luxembourgeois ;
- il sera procédé à une libéralisation au niveau des licences, c'est-à-dire une abolition du nombre maximal de licences émises. Par ce biais la concurrence deviendra plus grande, ce qui devrait se répercuter sur les prix pratiqués ;
- il n'y aura plus de distinction entre licences ordinaires et zéro émissions. Une fois les critères environnementaux adaptés, ces derniers ne se limiteront plus à un véhicule particulier, mais l'ensemble du parc automobile d'un exploitant sera pris en compte. Le but recherché est de réduire ainsi de manière considérable les émissions CO₂ des taxis et VLC d'ici 2025 ;
- un élargissement du cadre légal aux véhicules de location avec chauffeur (VLC) dans le paysage des transports privés luxembourgeois (ouvrant ainsi le secteur des taxis voire du transport de personnes à des sociétés du type Uber). L'introduction de règles identiques à celles applicables aux taxis permettra d'ouvrir le secteur à de nouveaux acteurs, tout en veillant à l'application des droits essentiels du travail et de la sécurité sociale. Dans ce contexte, le projet fait une distinction claire et nette entre les services de taxi et de VLC. Alors que les taxis peuvent être pris *ad hoc*, la course en VLC doit être commandée à l'avance moyennant une documentation détaillée reprenant notamment les date et heure de la réservation ainsi que de la course à effectuer ;
- un examen obligatoire pour l'obtention d'une carte de conducteur sera introduit et il y aura une seule carte pour conducteurs de taxi et de VLC. En effet, dans une optique d'améliorer la qualité de service des conducteurs de taxis, le projet se propose d'introduire un examen obligatoire pour tout nouveau conducteur de taxi. De même, l'âge maximal pour un conducteur est fixé à 70 ans.
- les droits et devoirs des conducteurs seront adaptés (ainsi par exemple, il sera interdit au conducteur de fumer dans son véhicule pendant les

heures de travail, même en l'absence d'un client, et tout conducteur a l'obligation d'accepter les paiements par carte bancaire usuelle) ;

- les droits des clients seront également renforcés (ainsi par exemple la notion de « trajet le plus court » est remplacée par celle de « trajet économiquement le plus avantageux pour le client »).

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Marc Goergen (Piraten), tout en saluant les améliorations apportées par l'avant-projet de loi, souhaite savoir si une réglementation des tarifs (prix plafond) des « ambulances-taxis » en fait également partie intégrante ; ces dernières ayant apparemment parfois demandé des prix exagérés. Il souhaite encore recevoir de plus amples informations concernant la réglementation concernant les chauffeurs de VLC travaillant pour le compte de plusieurs sociétés. En outre, l'orateur souligne encore que sa sensibilité politique Piraten aurait salué une initiative du Gouvernement tendant à ne plus accorder d'autres licences au secteur que celles « zéro émissions ».

Pour ce qui est du but de réduire considérablement les émissions de CO₂, i.e. de limiter les licences aux seuls taxis « zéro émissions », Monsieur le Ministre informe que d'ici 2025 une réduction des émissions de CO₂ est ciblée pour les parcs automobiles des taxis et des VLC, dans une optique similaire à celle prévue par les objectifs à l'échelle du parc automobile de l'Union européenne. À cette fin, il y a lieu d'introduire la notion de « flotte », qui regroupe l'ensemble des véhicules appartenant à un même exploitant afin de permettre d'en calculer la moyenne des émissions CO₂ (« flotte de taxis » ; « flotte de VLC »). Pour ce qui est de la réglementation applicable aux chauffeurs de VLC travaillant pour le compte de plusieurs sociétés, Monsieur le Ministre précise que les chauffeurs ne sont pas liés à une seule société/entreprise respectivement à une seule plateforme, et peuvent ainsi disposer simultanément d'une licence pour taxi et d'une licence pour VLC par exemple.

Pour ce qui est du service des « ambulances-taxis », il est expliqué que la terminologie « taxi-ambulance » est incorrecte. En effet, il ne s'agit pas d'un service de taxi au sens propre du terme, mais d'un « transport de série » pris en charge par l'assurance maladie pour des personnes bénéficiant d'un traitement médical répété et programmé d'avance (notamment pour des traitements de radiothérapie, chimiothérapie, hémodialyse, rééducation et réadaptation fonctionnelles, etc.). Ce service est assuré dans la majeure partie des cas par des VLC. Le présent avant-projet de loi vise justement aussi à introduire une réglementation de ces cas de figure, afin d'éviter des abus par les VLC (notamment au niveau du prix) et d'assurer le respect des droits des clients. Dorénavant la course en VLC doit être commandée à l'avance moyennant une documentation détaillée reprenant notamment les date et heure de la réservation ainsi que de la course à effectuer.

Madame Chantal Gary (déi gréng) aimerait savoir pourquoi la réforme des taxis, entrée en vigueur le 5 juillet 2016, n'a pas conduit au but recherché. L'oratrice souhaite encore recevoir plus d'informations concernant les conditions de travail des chauffeurs de VLC. Finalement elle souhaite connaître les raisons expliquant les différences entre le service taxi et le service VLC (notamment au niveau du prix et du type de commande).

Il est expliqué que les tarifs parfois excessifs n'ont pas baissé suite à la réforme de 2016, tel que souhaité et escompté. En effet, depuis la loi de 2016, qui avait notamment comme objectif de faire baisser les prix des courses en taxi, l'on a

pu ou plutôt dû constater une hausse des prix au lieu d'une diminution. La réforme projetée aspire en outre à assurer et augmenter la qualité de l'offre des services taxi/VLC. À noter que le prix pour les courses en VLC varie constamment en fonction de plusieurs facteurs. Dans ce contexte, il est encore informé que l'achat, la mise en place et l'exploitation d'un système digital - tel qu'il est exploité par les grandes sociétés proposant des courses de VLC - sont trop compliqués et onéreuses pour les entreprises de taxis classiques de taille moyenne. Pour les taxis, les courses *ad hoc* respectivement héléées sur la route se font au prix par kilomètre avec un tarif par minute en cas d'attente ou de marche lente. Les courses commandées à l'avance sont en général facturées à titre forfaitaire. Les prix des courses moyennant VLC sont généralement fixés à l'avance. Monsieur le Ministre estime que l'existence de quelque 140 sociétés de taxis différentes, pour un petit territoire comme le Grand-Duché du Luxembourg, n'est pas une situation saine. La création d'une zone nationale unique, au lieu des 6 zones actuelles, devrait aussi permettre d'équilibrer l'offre et la demande et d'éviter bon nombre de courses à vide.

Par le présent avant-projet de loi, les VLC seront encadrés légalement au Luxembourg. Il n'y aura pas de dérogations, ni aux dispositions prévues dans le Code du travail, ni au niveau des impôts ou encore de la sécurité sociale. Comme les conditions d'accès seront identiques à celles du secteur des taxis, à savoir que l'exploitant doit détenir une autorisation d'établissement pour l'exploitation de taxis et de VLC, le risque du non-respect des conditions du droit du travail et de la sécurité sociale peut de cette façon être limité. Monsieur le Ministre estime qu'à moyen ou long terme les différents systèmes (taxis/VLC) vont disparaître en faveur d'un système digital uniformisé. L'orateur informe encore qu'il espère voir les premières voitures autonomes circuler d'ici à 2035 sur les routes luxembourgeoises. Il est encore expliqué que, même si par le présent projet le volet relatif aux voitures de location avec chauffeur (VLC) sera officiellement intégré dans la législation nationale, ce système existe depuis longtemps dans la pratique, sous la dénomination de « voiture de luxe avec chauffeur », et ceci notamment en raison de la limitation assez stricte du nombre de licences émises jusqu'à présent au Luxembourg.

Monsieur David Wagner (déi Lénk) souhaite savoir, dans le contexte des VLC, si la durée des heures de travail est réglementée. Il est répondu par l'affirmative, le Code du travail devant être respecté par tous les concernés, i.e. que la durée légale de travail effectif doit être respectée. Tous les taxis sont équipés d'un taximètre (un rapport journalier pourra être établi par l'imprimante du taximètre sur demande de la police ou de la douane). Pour ce qui est des chauffeurs de VLC, ils doivent avoir conclu un contrat préalable, prédéfini par un règlement grand-ducal. De manière générale, Monsieur David Wagner estime encore que le système de notation des chauffeurs de VLC (qui peut, le cas échéant, être une source de stress considérable pour les chauffeurs) devrait être réglementé.

Monsieur Marc Hansen (déi gréng) souhaite recevoir de plus amples informations concernant les « faux indépendants » dans le secteur des taxi et/ou VLC et l'incidence de la future loi dans ce domaine.

Monsieur le Ministre estime que suite au vote de la loi, et notamment suite à l'abolition de la limitation du nombre des licences et à l'encadrement nouvellement introduit des VLC, on verra baisser le nombre de ces « faux indépendants » de façon considérable.

En réponse à la question de Monsieur Max Hahn (DP) concernant le contrôle technique des VLC, il est précisé que les VLC sont soumis au même contrôle technique que les taxis.

Madame Chantal Gary (déi gréng) souhaite encore recevoir des informations plus détaillées concernant l'examen pour l'obtention d'une carte de conducteur.

Il est alors précisé que, sur demande de la Fédération des taxis, le projet prévoit d'adapter les conditions d'obtention de la carte de conducteur. Il sera dorénavant procédé à une épreuve qui est éliminatoire. Ce test portera obligatoirement sur les matières essentielles en relation avec le métier de chauffeur de taxi et/ou de VLC. Au vu du caractère spécifique d'une telle épreuve, de l'expérience requise en vue d'organiser des examens en matière de permis de conduire et au vu des locaux déjà en place et équipés avec le matériel nécessaire, le texte de la future loi prévoit de conférer cette tâche à la Société nationale de la circulation automobile (SNCA). À noter encore que le projet fait aussi abstraction d'une carte distincte pour les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de VLC. En effet, une grande partie des chauffeurs conduiront aussi bien des taxis que des VLC selon le besoin ou suite à la demande de leur patron.

3. Divers

En ce qui concerne la demande de convocation d'une réunion jointe de la Commission de la Santé et des Sports et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics par le groupe politique CSV (Courrier n°247100) au sujet des mesures de sécurité dans le cadre de toutes les courses cyclistes au Luxembourg, Monsieur le Ministre estime que le dossier est plutôt de la compétence du Ministre ayant la Sécurité intérieure dans ses attributions.

Après un bref échange de vues, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics retient que le dossier en question, initialement renvoyé à la Commission de la Santé et des Sports et à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, est plutôt de la compétence de la Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense.

Partant elle décide de préparer et d'envoyer un courrier en ce sens à la Conférence des Présidents en vue de renvoyer la demande de convocation à la commission parlementaire compétente.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

Document écrit de dépôt



Dépôt: GOERGEN Marc

Gesetzesprojekt 7652

Lëtzebuerg, den 11/02/2021



Motioun

D'Deputéiertechamber stellt fest:

- Ugesiichts vum Avis vun der CNPD a notamment dem zweete Punkt "Quant aux images prises par les radars feux rouges", wou d'CNPD schreift: "La CNPD estime dès lors nécessaire de masquer automatiquement les images des piétons et de toute personne autre que le conducteur, qui n'auraient aucun lien avec l'infraction." an "Elle estime également nécessaire d'envisager un masquage automatique des personnes physiques aux abords des routes qui sont prises lors de la capture d'image, 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".

Aus dësem Grond invitéiert d'Deputéiertechamber d'Regierung:

1. d'Recommandatioune vun der CNPD ze respektéieren an ëmzesetzen, éier dës Zort Radaren a Betrib ginn.

Marc Goergen



www.piraten.lu

7652

Loi du 16 avril 2021 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.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Naussau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 11 février 2021 et celle du Conseil d'État du 19 février 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

À 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 :

« À 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'État, 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'État 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) À 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.

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, les mots « et de leur chargement » sont ajoutés après les mots « véhicules routiers ».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Château de Berg, le 16 avril 2021.
Henri

Le Ministre des Finances,
Pierre Gramegna

La Ministre de la Justice,
Sam Tanson

Le Ministre de la Sécurité intérieure,
Henri Kox

Doc. parl. 7652 ; sess. ord. 2019-2020 et 2020-2021.

