

N° 5109¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI**ayant pour objet la mise en place d'un Centre de Contrôle du Trafic**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(3.6.2003)

Par dépêche du 27 février 2003, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique qui a été élaboré par la ministre des Travaux publics. Le dossier était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un devis estimatif ainsi que d'un calendrier prévisionnel des travaux.

Le projet vise, à travers la mise en place d'un système de gestion du trafic et de l'autorisation des dépenses afférentes, à compléter les équipements et infrastructures déjà en place et à rendre possible une extension du C.I.T.A. (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes).

Le système C.I.T.A., dont la conception remonte au milieu des années 90 et dont l'installation s'est faite progressivement jusqu'en 2000, devait apporter la réponse à des problèmes constatés dans le contexte du réseau autoroutier de l'époque. Comme ce réseau a été sensiblement complété depuis – Route du Nord, autoroute vers la Sarre – et comme la surveillance en continu des tunnels plus nombreux s'ajoute comme élément nouveau aux anciennes missions, le Centre de Contrôle du Trafic (CCT) deviendra un outil de travail d'un autre ordre. En outre, le potentiel des équipements techniques sera amélioré grâce à des extensions qui porteront sur les volets exploitation, gestion et information.

Le projet CCT se greffera sur le C.I.T.A. et le résorbera. Il n'y aura donc pas juxtaposition de deux systèmes séparés, mais unicité du système de gestion du trafic.

Le projet de loi se propose de résoudre implicitement un autre problème. Le système C.I.T.A., malgré son coût important, ne fut pas autorisé par une loi spécifique. L'article IV de la loi du 26 mai 1998 concernant le Fonds des Routes lui accordait le statut d'un „équipement de grande voirie“ et son financement se faisait par le truchement du Fonds des Routes. Les auteurs du projet de loi entendent remédier à cette situation en ancrant le CCT dans une loi spécifique et en faisant entériner par le législateur l'investissement antérieur et ceux à venir.

L'article 1er autorise la mise en place d'un système de gestion du trafic. Il autorise de même la collecte de toutes les informations sur la situation du trafic, sur l'état des infrastructures ainsi que sur les équipements. Ce qui compte dès lors, ce ne sont pas des informations à caractère personnalisé ou individualisé, mais des synthèses formées à partir de grandes masses de données. S'il est vrai que le système doit permettre, le cas échéant, la localisation de la voiture automobile particulière qui a été ou risque d'être la cause d'un accident, cette isolation d'une information spécifique a pour but principal la prévention de l'aggravation d'une situation ou, si possible, d'un accident, donc la sécurité des usagers de la route. D'après les auteurs du projet, le système n'a pour finalité ni la collecte d'informations concernant des personnes individuelles, ni la poursuite d'infractions commises sur la voie publique, telles celles en relation avec le Code de la route.

Dans la mesure où la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel serait toutefois mise en cause, il est évident que les conditions de licéité du traitement des données ainsi que les procédures d'autorisation établies par cette loi seraient à respecter.

L'article 2 du projet détermine le cadre budgétaire. La dépense totale autorisée se chiffre à 85.800.000.– euros dont 30.000.000.– euros ont déjà été investis dans le contexte de la réalisation du projet C.I.T.A.

Vu que la réalisation du projet s'étalera sur plusieurs années, la solution retenue par l'article 3 – imputation des dépenses à charge du Fonds des Routes – semble raisonnable.

L'adaptation du texte de l'article 16 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est la conséquence nécessaire de la transparence plus grande que les auteurs du projet de loi entendent instaurer quant au financement du projet CCT et de l'imputation des dépenses à charge du Fonds des Routes.

Enfin, le Gouvernement devrait clarifier le concept d'ensemble du système technique de contrôle du trafic routier. Pour le contrôle du trafic sur les autoroutes, le système CCT succède dans un intervalle de temps assez court à la première étape constituée par le C.I.T.A. La connexion du système CCT avec le réseau routier normal se limitera à la gestion de l'accès vers les autoroutes. Eu égard aux progrès techniques combinés aux avantages manifestes qu'apporte déjà le système C.I.T.A. et que ne manquera pas d'apporter encore le système CCT, ne faut-il pas prévoir d'ores et déjà la mise en place ultérieure d'un système qui prendra en charge aussi les routes nationales, les accès vers les principales agglomérations et vers les sites accueillant, au gré des manifestations et des événements, des flux importants de trafic? La réalisation d'un système autonome de contrôle des routes normales ne ferait guère de sens, et sa connexion avec le système CCT – sauf à être planifié bien à l'avance – risquerait de provoquer un réaménagement fondamental de celui-ci.

Le Conseil d'Etat peut néanmoins donner son accord avec l'ensemble du texte proposé du projet de loi.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 3 juin 2003.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES