

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 péuniairement 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 efficient 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

