

N° 6714⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Avis du Parquet général (11.2.2015)	1
2) Avis du Parquet du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg (21.1.2015).....	6
3) Avis du Parquet du Tribunal d'Arrondissement de Diekirch (8.1.2015).....	8

*

AVIS DU PARQUET GENERAL

(11.2.2015)

L'objet du projet de loi est de mettre en place un système de contrôle de certaines contraventions graves au Code de la route, dont notamment les excès de vitesse, afin d'améliorer la sécurité sur nos routes et ceci par la constatation et sanction plus systématique des excès de vitesse.

Les avis de Messieurs les Procureurs d'Etat ont été sollicités et sont joints au présent avis.

Il est exact que le nombre des accidents mortels a fortement diminué au cours des dernières décennies, passant de 132 en 1972 à 42 en 2013, alors que le nombre d'immatriculation de voitures est, durant la même période, multiplié par cinq.

Les raisons de cette baisse s'expliquent par bon nombre de mesures préventives prises en la matière et notamment:

- les voitures sont mieux équipées, conçues et bien plus sûres;
- beaucoup de points noirs ont été éliminés; et
- les nombreuses campagnes de sensibilisation ont indéniablement eu des effets positifs, bien qu'il soit impossible de les chiffrer.

S'y ajoutent également les mesures répressives qui se sont multipliées au fil des années et dont l'application a également eu un impact indéniable. Dans ce contexte il convient de rappeler que près de 2/3 des affaires de police et des affaires correctionnelles ont trait à des affaires pour infraction à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après loi de 1955).

Au titre des mesures répressives, relevons notamment:

- l'abaissement du taux d'alcoolémie au-delà duquel il est interdit de conduire un véhicule automobile;
- les contrôles ordonnés à titre préventif par les Procureurs d'Etat en matière de conduite en état d'ivresse;

- l’introduction du permis à points; et
- le retrait immédiat du permis de conduire dans certaines situations sur le lieu même de l’infraction.

Néanmoins, il y a lieu de constater que le nombre de pertes de vies et d’accidentés graves est toujours très élevé, avec tout le lot de chagrins et de douleurs humaines énormes que ce fléau entraîne, ceci indépendamment des coûts purement matériels.

La vitesse étant une cause majeure des accidents graves, l’introduction du système tendant à constater les excès de vitesse par voie de radars est à saluer et il y a lieu d’espérer que l’attitude des automobilistes à l’égard de la vitesse excessive changera.

*

EXAMEN DES TEXTES

Il convient d’observer qu’à l’intitulé du projet, le terme de „*sanction*“ est à comprendre comme moyen destiné à assurer le respect et l’exécution effective d’un droit ou d’une obligation et non comme une punition infligée à l’auteur d’une infraction. Une sanction au sens de peine doit être prévue par le législateur et appliquée par une autorité publique.

Ad article 1

Ainsi que Messieurs les Procureurs d’Etat le remarquent à juste titre, afin d’être en adéquation avec la finalité du CSA exprimée à l’article 1er (1) qui est de „*constater*“ des infractions à la législation routière, il y a lieu de remplacer:

- à l’article 2(1) 1)
- à l’article 3(1) et
- à l’article 4(1)

le terme „*détecter*“ par celui de „*constater*“, qui est celui qui figure au Code d’instruction criminelle pour autant que les attributions de la police en la matière sont visées.

C’est à bon droit que les auteurs du projet ont retenu que le Centre de constatation et de sanction des infractions routières est placé sous la surveillance et sous la direction du Procureur d’Etat.

S’il est exact que les Procureurs dirigent la Police judiciaire, ceci se limite au travail judiciaire même effectué par la Police et non aux organes ou Services relevant de la Police. Le travail de direction des Procureurs se limite à superviser la qualité, la fiabilité et la régularité du travail effectué par les agents et la Police judiciaire. Toute autre interprétation conduirait à confier la direction même au sens plein du terme, donc également l’administration des services de police en tant que tels aux Procureurs, ce dont il ne peut être question.

Afin d’éviter toute ambiguïté au texte visé, il est proposé de supprimer au point (2) les mots „*sous la surveillance du procureur d’Etat*“.

C’est ainsi que le droit commun est applicable en la matière, à savoir l’article 9 du Code d’instruction criminelle avec l’interprétation exposée ci-avant qui est d’ailleurs consacrée tant par la jurisprudence que dans les ouvrages de doctrine.

Ad article 2

Pour le bon ordre, il est signalé que les auteurs du projet n’ont pas repris, parmi les infractions que le CSA a pour objet de constater, toutes les infractions figurant comme infractions graves à l’article 7 de la loi de 1955. La raison en est, probablement, que les constatations non reprises de ce dernier article se prêtent mal à être constatées par le CSA.

Ad article 3

Le paragraphe (3) de cet article prévoit une dérogation au principe régissant la compétence territoriale en matière répressive qui est réglée par l’article 26(1) du Code d’instruction criminelle. Or, par la disposition sous examen, le CSA est considéré, en tout état de cause, comme lieu de l’infraction ce qui est contraire aux dispositions de l’article 26(1) du Code d’instruction criminelle.

Par la disposition sous examen, l'arrondissement judiciaire de Luxembourg serait ainsi toujours compétent en la matière, le Centre étant installé dans cet arrondissement.

Les auteurs du texte ne s'expriment pas autrement sur les raisons de cette dérogation de sorte qu'il semble indiqué de la supprimer.

Ad article 4

Cet article est certainement celui qui pose les problèmes les plus délicats sur le plan juridique.

Ceci est d'ailleurs certainement la raison pour laquelle les auteurs du projet ont particulièrement bien soigné le commentaire de cet article.

Notre droit pénal consacre le principe de responsabilité de son propre fait.

C'est ainsi que la verbalisation d'une infraction commise à l'aide d'un véhicule immatriculé au nom d'une personne morale ne soulève guère de difficulté en cas d'interception d'un véhicule par les forces de l'ordre. L'identité du conducteur est ainsi relevée directement lors de l'établissement du procès-verbal.

En raison de certaines infractions dont la verbalisation ne permet pas l'identification du conducteur (infractions au stationnement) et de la généralisation des modes de constatation de certaines infractions (notamment les radars automatisés), les législations de tous les pays européens ont été adaptées pour, coûte que coûte imputer l'infraction à un responsable soit-il même, un tiers responsable, non responsable de l'infraction.

Dans notre législation, l'article 15 de la loi de 1955 a posé la première entorse à la responsabilité pénale du conducteur. En effet, sous réserve des conditions d'exonération, le procès-verbal de contravention est en matière de stationnement dressé à l'encontre du détenteur du certificat d'immatriculation.

L'objet de l'article sous examen est en fin de compte comparable à celui prévu par l'article 15.

Il se trouve que la Cour européenne des Droits de l'Homme a par un arrêt de la grande chambre du 29 juin 2007 dans une affaire O'HALLORAN et FRANCIS c./Royaume Uni, décidé que si en principe, la Cour sanctionne la violation du droit de ne pas s'incriminer soi-même par la voie d'une „*coercition directe*“ exercée pour obliger un suspect potentiel à fournir des informations ayant contribué ou pu contribuer à sa condamnation, la Cour a encore considéré: „*Il n'en découle cependant pas que toute coercition directe entraîne automatiquement une violation. Le droit à un procès équitable consacré par l'article 6 ne souffre certes aucune dérogation; toutefois, la définition de cette notion ne saurait être soumise à une règle unique et invariable mais au contraire fonction des circonstances propres à chaque affaire*“ pour citer ensuite un certain nombre de ses arrêts où elle s'est exprimée sur le principe de la violation du droit de requérant de ne pas contribuer à sa propre incrimination.

Dans la même affaire, la Cour a finalement considéré: „*Eu égard à l'ensemble des circonstances de l'affaire, notamment la nature particulière de la réglementation en cause et le caractère limité des informations sollicitées dans l'avis de poursuites la Cour estime qu'il n'a pas été porté atteinte à la substance même du droit des requérants de garder le silence et de ne pas contribuer à leur propre incrimination*“.

Il importe encore de relever, entre autres (toutes les décisions judiciaires des plus hautes juridictions européennes allant en l'espèce dans le même sens), l'arrêt prononcé par la Cour de cassation française, chambre criminelle le 5 janvier 2011 (pourvoi 010-90.113) dans le cadre d'une question prioritaire de constitutionnalité (la Cour constitutionnelle ayant préalablement déclaré conformes à la Constitution les dispositions visées).

„*Et attendu que la question posée ne présente pas un caractère sérieux en ce que la disposition légale critiquée ne porte pas atteinte au principe de la présomption d'innocence, dès lors que des présomptions de culpabilité peuvent être établies, notamment en matière contraventionnelle, lorsqu'elles ne revêtent pas de caractère irréfragable et qu'est assuré le respect des droits de la défense, qu'elle ne méconnaît pas l'interdiction des peines automatiques et qu'elle ne porte pas atteinte ni au principe de nécessité des peines posé par l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen ni au principe de personnalité des peines et de responsabilité personnelle, dès lors que le refus de fournir des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction s'analyse en un refus de contribuer à la manifestation de la vérité ou en un défaut de vigilance dans la garde du véhicule*“.

Il y a donc lieu de marquer l'accord au système proposé.

Toutefois, l'on ne peut marquer son accord à l'article 4(3), 2^{ème} alinéa qui prévoit qu'au cas où l'auteur de l'infraction n'est pas identifié par la personne pécuniairement responsable, celle-ci peut se voir retirer des points de son permis de conduire, sauf si elle démontre qu'elle n'est manifestement pas l'auteur de l'infraction et qu'elle a entrepris toutes les démarches possibles pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

En effet, il sera très difficile voire impossible à la personne figurant sur le certificat d'immatriculation de démontrer qu'elle a entrepris toutes les démarches possibles pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

Il s'agit en l'espèce d'une présomption de responsabilité de facto impossible de renverser. Cette disposition est donc contraire au principe de notre droit pénal.

Il s'y ajoute que l'objet du projet de loi est une sanction plus systématique et sévère des conducteurs commettant notamment des excès de vitesse. Or, dans les conditions visées, la personne titulaire du certificat d'immatriculation ne s'est très certainement pas rendue coupable d'une telle infraction. On ne saurait donc sanctionner une certaine désorganisation, ou pire un mauvais vouloir, du détenteur du certificat d'immatriculation comme une infraction au Code de la route.

En l'absence de relation entre le fait reproché et l'objet de la loi, la sanction consistant en un retrait de points doit être écartée dans l'hypothèse visée.

Dans le même contexte, il importe encore de signaler qu'en France où le système fonctionne depuis le début des années 2000, les détenteurs d'un certificat d'immatriculation sont dans la situation visée au présent article uniquement susceptibles d'être condamnés à une amende pécuniaire non considérée comme peine. Ce système semble bien fonctionner en France, la loi française n'ayant pas été modifiée dans le sens excessivement répressif prévu au projet.

Il y a donc lieu de modifier la disposition visée.

Pour le surplus, il est renvoyé à l'article de M. Rémy JOSSEAUNE „*Les infractions au Code de la route et le chef d'entreprise*“ paru dans la Gazette du Palais n° 351 à 352 pages 6 et suivantes.

Ad article 5

Aux termes du paragraphe (2) point 2 la question se pose de savoir si ce n'est pas le Centre qui doit constater l'infraction et non un membre de la Police Grand-Ducale. Il y a donc lieu de supprimer le point visé et ceci d'autant plus qu'aux termes de l'article 3(2) du projet „*les données enregistrées par ces appareils automatiques font foi jusqu'à preuve du contraire*“.

Ad article 6

Il y a lieu de compléter cet article 6 ainsi que l'article 7 (2) par la précision que les délais afférents commencent à courir à la date du dépôt de l'avis de retirer la lettre recommandée, ceci afin d'éviter toute discussion en la matière et de mettre le texte en concordance avec l'article 386, (4) du Code d'instruction criminelle.

Ad article 7

Aux termes du paragraphe 7(3), les dispositions en matière de retrait immédiat sont applicables pour les infractions constatées par le CSA. Ceci semble, du moins à première vue, tout à fait normal puisque conforme au droit commun régissant la matière.

Il se trouve toutefois qu'au vu du texte proposé, suite à la constatation de l'infraction visée, il doit y avoir d'office, identification et recherche du conducteur. Il se trouve que, par la force des choses, ceci prendra au moins quelques heures sinon même quelques jours.

Un retrait „*immédiat*“ est donc, dans les conditions données, matériellement impossible, le mot „*immédiat*“ signifiant ce qui se passe en l'espèce sans intervalle de temps.

A noter d'ailleurs qu'à l'heure actuelle, il n'y a de facto pas de retrait de permis de conduire immédiat pourtant prévu par la loi modifiée de 1955 et ceci en raison de la nature assez complexe du délit de grande vitesse.

Les conditions dans lesquelles il y a délit de grande vitesse sont exposées de manière claire et parfaite dans les avis de Messieurs les Procureurs d'Etat de sorte qu'il y a lieu d'y renvoyer. Les dispositions légales afférentes sont d'une complexité remarquable et d'une illisibilité parfaite. Point de trace d'une législation claire et transparente.

Sur le plan pratique, le policier sur place qui constate l'infraction (avec le CSA ce ne sera pas différent) doit avoir accès immédiat à la fois à la banque de données des avertissements taxés de la Police **et** à la banque de données du casier judiciaire. Or, comme aucune disposition légale ou réglementaire ne permet un accès de la police au casier judiciaire, les policiers dressent dans les situations visées, un procès-verbal à l'attention du Procureur d'Etat compétent, lequel peut, après avoir consulté les données du conducteur en cause au casier judiciaire, demander auprès du juge d'instruction de prononcer une interdiction de conduire provisoire sur la base de la loi modifiée de 1955.

Par la force des choses, un laps de temps de plusieurs semaines s'écoule ainsi entre le moment de l'infraction et l'interdiction provisoire de conduire. On est donc par la force des choses loin d'un retrait „immédiat“ du permis de conduire prévu par l'article 13 point 14 de la loi de 1955 en matière de délit de grande vitesse.

Pour ce délit la loi, dans sa formulation actuelle, est donc **inapplicable** pour ce qui concerne la procédure du retrait immédiat.

Lors de l'introduction du système CSA, la situation ne se modifiera pas, bien au contraire, puisque dans cette situation, le conducteur ne sera en aucun cas arrêté par le policier et que la procédure pré-décrite en la matière doit être entamée.

Pour remédier à cette situation, il n'y a en fin de compte que quatre solutions:

- laisser les choses en l'état actuel, tout en se rendant bien compte de ce que les dispositions légales prévoyant le retrait immédiat du permis ne sont pas appliquées parce que inapplicables, ou
- supprimer les dispositions légales relatives au retrait immédiat du permis en matière de délit de grande vitesse, ou
- modifier les dispositions légales en la matière en rendant le délit de grande vitesse lisible et transparent: telles qu'elles sont libellées à l'heure actuelle elles sont incompréhensibles pour le commun des mortels, ou
- modifier les dispositions relatives au „retrait immédiat“ du permis en permettant un retrait du permis suite à la constatation d'une infraction unique.

A défaut d'une telle réforme, le permis de conduire ne pourra être retiré du chef d'un délit de grande vitesse que par la voie d'une ordonnance du juge d'instruction, ce qui prend, par la force des choses, dans la meilleure des hypothèses une quinzaine de jours après la commission des faits.

Ad article 11

Il y a lieu d'omettre cette disposition qui est contraire aux principes mêmes de notre procédure pénale d'après lesquels toute personne a le droit de se taire et surtout de ne pas s'incriminer soi-même.

Une personne soupçonnée d'avoir commis une infraction a, en tout état de cause, le droit de faire les déclarations qu'elle veut bien faire même si elles ne correspondent pas à la vérité; il appartient à la partie poursuivante de rapporter la preuve de la culpabilité de la personne poursuivie. Ces principes doivent rester inamovibles.

Ad article 12

Pour les raisons déjà exposées à de multiples reprises, il y a lieu de supprimer l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Celui-ci étant contraire aux dispositions relatives à la libre circulation des personnes et des biens de l'Union européenne ainsi que la Cour de justice de l'Union européenne l'a décidé à d'itératives reprises.

Ad article 14

Il y a lieu de supprimer cet article, du moins dans sa formulation proposée, étant donné que ni le texte de la loi, ni les installations techniques ne sont prêts à l'heure actuelle.

Dans les conditions données, il y a lieu d'appliquer en l'espèce le droit commun, ce qui aurait l'avantage de ne pas indiquer une date précise ne correspondant en rien à la mise en place et au fonctionnement effectif du système proposé.

*

C'est à juste titre que Messieurs les Procureurs d'Etat insistent sur le fait qu'une fois le système prévu mis en marche, leurs Parquets auront, une fois de plus, une tâche supplémentaire à accomplir. Les années où les Parquets ne se voient pas attribuer des devoirs nouveaux sont rares, très rares.

Le travail en découlant pour les Parquets sera conséquent. S'il est exact qu'il est très difficile de prévoir le nombre de procès-verbaux qui seront dressés, rien ne permet de conclure que les chiffres annoncés par Messieurs les Procureurs d'Etat sont exagérés.

Il importe dès lors que le nombre de fonctionnaires des Parquets soit augmenté, le surplus de travail étant surtout de nature administrative.

Le Procureur Général d'Etat,
Robert BIEVER

*

AVIS DU PARQUET DU TRIBUNAL D'ARRONDISSEMENT DE LUXEMBOURG

(21.1.2015)

A l'instar des pays voisins le gouvernement luxembourgeois entend contrer par une répression accrue le non-respect constant des prescriptions de conduite automobile sur les voies publiques et les atteintes conséquentes à la sécurité routière.

A cet effet et afin d'économiser les effectifs qu'engendrerait une présence continue d'agents de police aux endroits dangereux, le projet de loi prévoit la mise en œuvre d'un système de constatation et d'enregistrement à distance des infractions, opéré à partir d'un point central situé à Bertrange.

L'article 1er, par.(2) est à modifier pour le mettre en phase avec l'article 9 du Code d'instruction criminelle qui dispose que la police judiciaire est exercée sous la „direction“ du procureur d'Etat et non sous la „surveillance“ de ce magistrat (cf. commentaire-page 10: „En ligne avec l'article 9 du Code d'instruction criminelle, le procureur d'Etat exercera la surveillance générale sur les activités du Centre.“). La constatation d'infractions relevant de la police judiciaire, le Centre fonctionnera sous la direction des procureurs respectifs.

Pour être en adéquation avec la finalité du CSA exprimée à l'article 1er, (1) qui est de „constater“ des infractions à la législation routière, il y a lieu de remplacer à l'article 2, (1), 1) – à l'article 3, (1) et à l'article 4, (1), le terme „détecter“ par le terme „constater“.

Le système étant principalement axé sur la constatation d'excès de vitesse, l'examen de ces infractions qui répondent à diverses hypothèses est de mise, surtout qu'il serait indiqué que la grande majorité des infractions constatées devraient pouvoir être sanctionnées avec la procédure de l'avertissement taxé; seulement les dépassements qui à l'heure actuelle déjà ne sont pas sanctionnés par AT, mais donnent lieu à procès-verbal, devront donc être soumis au même régime s'ils sont constatés par le système CSA, c'est-à-dire les dépassements de la vitesse réglementaire de plus de 50% du maximum autorisé avec un minimum de 20 km/h (condition d'un éventuel délit de grande vitesse) sinon avec un minimum de 40 km/h (condition du retrait immédiat du permis de conduire). Une fois le système en place la pratique sur le terrain et celle à distance devront être accordées.

Concernant l'article 2, il convient de remarquer que l'infraction qualifiée sous (1), 1), c) de contravention grave en vertu de l'article 7 – loi modifiée de 1955 n'est pas mentionnée comme telle dans la disposition légale énumérant les contraventions appelées contraventions graves, de sorte que ce texte de loi est à compléter en conséquence. Dans le même contexte se pose la question si sous (1), 1), d) la qualification „grave“ pour la contravention y retenue, a été omise délibérément ou s'il s'agit d'un oubli involontaire.

L'article 3, (2) qui dispose que les données enregistrées par les appareils du système CSA, donc les preuves des infractions constatées à distance, font foi jusqu'à preuve du contraire, est en ce sens conforme au droit commun; certains plaideurs ne manqueront pas de mettre en doute la fiabilité des appareils.

L'article 4 décrète une présomption de responsabilité pécuniaire à charge de la personne figurant sur le certificat d'immatriculation comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire du véhicule en infraction. Cette responsabilité pécuniaire quant au paiement de l'amende et qui repose sur une présomption d'imputabilité et qui entraîne perte de points attachés au permis de conduire, n'emporte cependant pas responsabilité pénale et par conséquent ni inscription au casier judiciaire (ce qui est d'ailleurs le cas pour toute contravention sanctionnée par avertissement taxé), ni interdiction de conduire (peine accessoire d'une condamnation par décision de justice), ni prise en compte au titre de la récidive. Quant à cette dernière conséquence, il y a un problème d'égalité de traitement; si la personne responsable pécuniairement s'acquitte de l'avertissement taxé émis à son encontre, la récidive ne jouera pas à sa charge en cas de nouvelle contravention, tandis que ce ne sera pas le cas pour le contrevenant directement interpellé par la Police et acquittant sur place l'avertissement taxé, sauf à considérer que les deux ne sont pas dans la même situation, le contrevenant interpellé sur le fait étant conducteur-auteur de l'infraction, le détenteur-propriétaire étant simplement tenu à une obligation pécuniaire sur base d'une présomption.

A cet égard, le commentaire de l'article 4 (p. 12) est en contradiction avec le texte du projet.

Concernant la situation de la personne morale figurant sur le certificat d'immatriculation comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire du véhicule en infraction (art. 4, par. (1), alinéa 3), il conviendrait de préciser que la présomption de responsabilité pécuniaire incombe à la personne physique qui est le représentant légal de la personne morale, directement ou par interposition, et ce en vue de l'application des dispositions sur la perte de points liés au permis de conduire dont seule une personne physique peut être titulaire.

Quant à l'article 6 et pour avoir des dates de départ identiques du délai de paiement de 45 jours, il est nécessaire de prévoir que le délai commencera à la date de dépôt de l'avis de retirer la lettre recommandée, ce qui est conforme aux dispositions concernant les notifications en matière pénale par voie postale (art. 386, (4) CIC).

L'article 7, (2) donne lieu à la même remarque concernant la date de départ du délai. Le paragraphe (3) de l'art. 7 rend applicables les dispositions en matière de retrait immédiat du permis de conduire, et cela pose problème. Le texte exige la constatation de l'infraction donnant lieu à la mesure dans le chef du conducteur, donc il n'y a pas de présomption qui joue, mais recherche et identification d'office du conducteur; par conséquent, le retrait du permis de conduire ne peut être immédiat, puisque le procès-verbal de constatation et d'enquête sur l'identité du conducteur ne sera établi qu'après consultation et exploitation des enregistrements. L'immédiateté du retrait par rapport au constat d'infraction (qui est sa raison d'être) ne sera pas donnée et pourra être contestée, le terme „immédiat“ ayant une signification non équivoque de: tout de suite, sans délai, sur le champ, sur le moment; un retrait différé ne correspond donc pas à la prescription légale. Comme il n'y a pas a priori d'impossibilité matérielle de procéder au retrait, la notification prévue à l'alinéa 3, par. 14 de l'article 13 – loi modifiée de 1955 ne peut s'appliquer. Il semble dès lors préférable de reformuler le texte pour tenir compte de la circonstance particulière de la constatation d'infractions par un système automatique sans interpellation directe.

L'article 8, (1) concernant la date de départ du délai, donne lieu à la même remarque que celle faite pour les articles 6 et 7.

Comme le délai de contestation prend cours à la même date que le délai de paiement de l'avertissement taxé, il convient de prévoir non pas une suspension du délai en cas de contestation, telle que le formule le commentaire de l'art. 8 in fine (p. 18), sans que le texte du par. (3) ne l'énonce, mais une interruption du délai avec une nouvelle période de 45 jours en cas de contestation recevable, pour permettre son examen.

La fiche financière ne mentionne pas l'impact en termes d'augmentation nécessaire des effectifs pour gérer le surplus en volume d'affaires à traiter qui sera indubitablement généré par le système. Or, si on ne compte qu'une infraction constatée par heure et par appareil (estimation raisonnable), cela donne sur 24 h de fonctionnement $24 \times 20 = 480$ infractions, soit pour un mois +/- 15.000 constats. En appliquant un pourcentage de 20% pour les p-v, on obtient un chiffre de 3.000 procédures qui seront transmises aux Parquets; si on attribue 2/3 de ces procédures au Parquet de Luxembourg, on obtient

2000 p-v par mois à traiter, soit par jour ouvrable 2000: 22 = 91 p-v. Il est évident que ce volume n'est pas gérable de manière adéquate avec les effectifs actuels en fonctionnaires et magistrats qui peinent déjà à évacuer les procédures entrant à l'heure actuelle; il convient donc de discuter de manière sérieuse et circonstanciée cet aspect essentiel pour garantir le succès de la mise en oeuvre du système.

Jean-Paul FRISING
Procureur d'Etat

*

AVIS DU PARQUET DU TRIBUNAL D'ARRONDISSEMENT DE DIEKIRCH

(8.1.2015)

Le Parquet de Diekirch approuve pleinement l'initiative gouvernementale d'élargir l'éventail des moyens permettant de constater des excès de vitesse commis sur la voie publique et de procéder à une sanction encore plus systématique, et partant plus adéquate et efficace, de ces excès qui constituent une des causes principales des accidents de la circulation et de leurs conséquences dommageables importantes non seulement pour les personnes impliquées, mais également pour les organismes étatiques intervenant au niveau du traitement sanitaire des blessés dont le coût ne pourra être négligé.

Il faut en effet constater que nonobstant les efforts considérables des Parquets d'une part, de poursuivre pénalement les chauffeurs qui commettent des infractions à la législation routière, mais encore de procéder par la voie de mesures alternatives en invitant des contrevenants à participer à des stages organisés par la Sécurité routière en vue de les responsabiliser et de leur montrer les risques auxquels il s'exposent eux-mêmes ainsi que les autres usagers de la route, leur comportement ne semble guère évoluer dans le sens d'une prise de conscience accrue des dangers résultant des excès de vitesse commis et des conséquences préjudiciables graves en résultant.

Les textes de loi réglementant à l'heure actuelle la répression des excès de vitesse, sont cependant peu lisibles, voire compliqués et, de ce fait, pas connus en leur détail par les usagers.

Prenons l'exemple d'un dépassement de la vitesse autorisée de 50 km/heure à l'intérieur d'une agglomération:

- Au cas où un conducteur circule à une vitesse qui est inférieure ou égale à 65 km/heure (dépassement \leq 15 km/heure), un avertissement taxé de 49 euros est décerné par la police.
- Au cas où ce dépassement est supérieur à 15 km/heure, à savoir lorsque le conducteur circule à une vitesse supérieure à 65 km/heure, l'avertissement taxé est de 145 euros.
- Tout dépassement de la limitation de vitesse autorisée de plus de 50% du maximum de la vitesse réglementaire autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/heure supérieure à ce maximum, est susceptible de constituer un délit de grande vitesse. Dans notre exemple d'un dépassement de la vitesse autorisée de 50 km/heure à l'intérieur d'une agglomération, ceci peut être le cas lorsque le conducteur circule à une vitesse supérieure à 75 km/heure. Le délit ne peut toutefois pas être constaté immédiatement sur place, puisqu'il faut, à titre d'élément constitutif, que le contrevenant ait, au cours des trois années précédentes, soit été condamné pénalement du chef d'une contravention grave, soit payé un avertissement taxé du chef d'une même contravention grave (article 11bis de la loi modifiée du 14.2.1955).
- Du moment que le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est de plus de 50% du maximum de la vitesse autorisée et d'au moins 40 km/heure supérieur à ce maximum, en l'occurrence lorsque le conducteur circule à une vitesse supérieure à 90 km/heure, la police doit procéder à un retrait immédiat du permis de conduire (article 13 point 14 de la loi modifiée du 14.2.1955). L'infraction constatée ne constitue toutefois pas un délit, mais est qualifiée de contravention grave, sauf dans le cas où les conditions précitées du délit de grande vitesse sont remplies.

Comme les policiers qui constatent un excès de vitesse lors d'un contrôle routier, de même que les agents du Centre de constatation et de sanction des infractions routières, ci-après le Centre, institué à l'article 2 du projet de loi, n'ont pas accès au casier judiciaire des personnes physiques et morales, ceux-ci se trouvent dans l'impossibilité de vérifier les antécédents judiciaires d'une personne déterminée et de contrôler ainsi un des éléments constitutifs du délit de grande vitesse, à savoir celui pour une

personne suspectée d'avoir commis un excès de vitesse d'avoir, au cours des années précédentes, été condamnée du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse.

Comme il ne peut pas être question de traiter autrement, voire plus défavorablement, les personnes qui se sont acquittées au cours des trois dernières années d'un avertissement taxé par rapport à celles qui ont fait l'objet d'une condamnation pénale du chef d'une contravention grave, il appartiendrait, en l'état actuel de la législation, aux policiers qui constatent un dépassement de la limitation de vitesse autorisée de plus de 50% du maximum de la vitesse réglementaire autorisée, de dresser un procès-verbal, du moment que la vitesse constatée est d'au moins 20 km/heure supérieure à ce maximum.

Le texte légal est toutefois muet à ce sujet puisque l'article 15 ne prévoit pas cette hypothèse parmi celles où un procès-verbal doit obligatoirement être dressé.

Afin de parer à toute disparité de traitement entre les usagers qui se sont acquittés d'un avertissement taxé du chef d'une contravention grave, données auxquelles le Centre peut accéder à l'instar de la police, et ceux qui ont été condamnés judiciairement du même chef, mais dont la condamnation échappe à la constatation du Centre puisqu'il n'a pas accès aux données du casier judiciaire, il convient de modifier l'article 15 de la loi modifiée du 14.2.1955 en y ajoutant un point 5) prévoyant que l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal „en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum de la vitesse autorisée et d'au moins 20 km/heure (voire 40 km/heure comme proposé ci-après) par rapport à ce maximum“.

Il pourrait également être envisagé d'harmoniser les dispositions concernant le retrait immédiat du permis de conduire (article 13 point 14 de la loi modifiée du 14.2.1955) et celles du 2^{ème} dépassement de la vitesse susceptible de constituer un délit de grande vitesse (article 11bis alinéa 3 de la loi modifiée du 14.2.1955), en disposant que dans chacune de ces deux hypothèses, le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse doit être de plus de 50% du maximum de la vitesse autorisée et d'au moins 40 km/heure supérieur à ce maximum.

Cette solution présenterait l'avantage de fixer au même seuil d'une part, le retrait immédiat du permis de conduire ainsi que la deuxième contravention susceptible de constituer un délit de grande vitesse et d'autre part, la limite à partir de laquelle un procès-verbal doit obligatoirement être dressé, et de garantir une plus grande lisibilité des textes de loi applicables et d'en faciliter la compréhension afin de fixer les usagers de la route d'une façon plus claire sur les sanctions auxquelles ils s'exposent en cas de contravention constatée.

Elle permettrait de surcroît d'élargir le domaine d'application du système CSA, du fait qu'un procès-verbal ne devrait être dressé systématiquement qu'à partir d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum de la vitesse autorisée et lorsque le dépassement serait d'au moins 40 km/heure supérieur à ce maximum.

En ce qui concerne les dispositions particulières du projet de loi, il convient de faire les observations suivantes:

Article 1er.– Objet

Comme le système CSA a pour finalité de constater des infractions à la législation routière au moyen d'appareils de contrôle automatique, il est envisagé de créer un Centre de constatation et de sanction des infractions routières qui serait placé sous l'autorité du Ministre ayant dans ses attributions la Police et sous la *surveillance* du procureur d'Etat.

En droit commun, l'article 9 du Code d'instruction criminelle dispose que la police judiciaire qui a pour mission de constater des infractions à la loi pénale, est exercée sous la *direction* du procureur d'Etat.

Est-ce qu'il faut déduire de cette différence de terminologie que la constatation de certaines infractions au Code de la route ne serait dorénavant plus exécutée sous la direction du procureur d'Etat, mais uniquement sous sa surveillance? Bien qu'il ait été fait référence dans le commentaire des articles aux articles 9, 10 et 13 du Code d'instruction criminelle pour souligner que la mission de la police judiciaire de constater les infractions commises dans le cadre de la législation sur la circulation routière se fait de la même façon qu'en droit commun, – on verrait d'ailleurs mal pourquoi le régime concernant la constatation de certaines catégories d'infractions serait modifié –, la différence de terminologie employée n'est ni expliquée, ni commentée.

Quels seraient les pouvoirs et devoirs de „surveillance“ des procureurs d'Etat par rapport au Centre de constatation et de sanction des infractions routières? Est-ce que les procureurs d'Etat pourront donner des injonctions ou faire réquisitions en cas de difficultés ou problèmes d'ordre légal concernant la constatation des infractions? Pourront-ils notamment requérir l'établissement d'un procès-verbal du chef de non-port de ceinture de sécurité ou d'utilisation d'un téléphone mobile constatés par le système CSA et demander au Centre de leur communiquer, en application de l'article 2, paragraphe (3) du projet, les données concernant ces infractions non visées au paragraphe (1) en vue d'engager des poursuites pénales?

Il est dès lors proposé de maintenir la terminologie prévue en droit commun et de retenir que le Centre est créé sous l'autorité du Ministre ayant dans ses attributions la police et sous la direction du procureur d'Etat.

Article 2.– Finalités du système CSA

Cet article définit tout d'abord les quatre catégories d'infractions qu'il y aurait lieu de détecter et d'enregistrer en vue de les sanctionner au moyen du système CSA. Le terme „détecter“ pourrait être remplacé par celui de „constater“ qui est employé en droit commun notamment à l'article 9 du Code d'instruction criminelle.

S'il n'y a aucune remarque particulière à faire en ce qui concerne les infractions prévues sub a) et b) du paragraphe (1) 1), il convient de relever que celles prévues aux points c) et d) ne figurent actuellement pas comme contraventions graves à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955. L'article 7 devrait dès lors être complété afin de faire considérer ces infractions comme contraventions graves au sens de cet article.

En ce qui concerne le paragraphe (1) 2) où il est prévu que le système CSA a pour but d'identifier le conducteur, le propriétaire voire le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction, il convient d'approuver le projet de loi dans la mesure où il retient que le système CSA vise à identifier le véritable auteur de l'infraction en vue de le sanctionner pécuniairement, sinon, en cas de contestation, pénalement et qu'il n'y a de ce fait aucun renversement des présomption d'innocence et charge de la preuve existant en droit pénal.

Un problème de définition se pose toutefois à propos de la notion de „détenteur“ d'un véhicule que le système CSA est appelé à identifier. Comme la Chambre du Commerce l'a relevé à juste titre dans son avis du 6 octobre 2014, ce terme est défini à l'article 2 point 4.6. a) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 comme „toute personne physique ou morale autre que le propriétaire d'un véhicule routier dont les qualités sont inscrites, selon les cas, sur le certificat d'immatriculation ou sur le certificat d'identification“, alors que la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de circulation routière définit le détenteur à l'article 1er, point f) comme étant „la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'Etat membre d'immatriculation“. Comme le système CSA vise la constatation et la sanction d'infractions commises par des résidents et des non-résidents, il est proposé d'aligner la définition de détenteur prévue dans l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 par rapport à celle retenue dans la loi du 19 décembre 2014.

L'article 2, point 4, dispose que le système CSA a pour finalité de traiter entre autres les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 11bis, paragraphe (3) de la loi modifiée du 14 février 1955. Il s'agit des délits de grande vitesse où il y a lieu de prendre en compte non seulement les avertissements taxés du chef de contraventions graves réglés endéans les trois années précédentes, mais également les condamnations devenues irrévocables intervenues du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, ce qui nécessite un accès aux données du casier judiciaire.

Comme les données du casier judiciaire sont sous l'autorité du procureur général d'Etat, celles-ci ne pourront pas être prises en considération par le Centre. Il est dès lors nécessaire de fixer légalement le seuil de vitesse à partir duquel procès-verbal devra obligatoirement être dressé, et ce à la limite prévue pour le délit de grande vitesse afin de garantir un traitement égal de contrevenants se trouvant dans des situations presque identiques, l'un s'étant acquitté d'un avertissement taxé, l'autre ayant été condamné pénalement du chef d'un même excès de vitesse.

Il est prévu au paragraphe (2) qu'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.

Il n'est par contre pas spécifié s'il s'agit d'un traitement de données judiciaires, tel que réglementé à l'article 8 de cette loi ou d'un traitement de données réglementé à l'article 17, paragraphe (2) qui a trait à la constatation des infractions pénales par la police grand-ducale. L'article 10 du projet de loi semble fournir des précisions à ce sujet au vu des termes énoncés au début de l'alinéa (4), à savoir „sans préjudice des données traitées au Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée“. Il s'ensuivrait que le système CSA constitue un traitement de données judiciaires tombant sous l'application de l'article 8, le Centre ne s'occupant d'ailleurs pas seulement de la constatation des infractions, mais en recevant les oppositions des personnes concernées et en décidant de leur recevabilité (article 8 du projet de loi), le policier y posera le premier acte de procédure d'une affaire judiciaire, à savoir de l'enquête pénale engagée pour déterminer le véritable auteur d'une infraction et de la poursuite pénale à engager contre celui-ci. Il paraît ainsi indiqué d'explicitier l'article 2 à ce sujet.

La disposition énoncée au paragraphe (3) reprend en quelque sorte le principe de droit commun que la preuve de toute infraction est libre, de sorte qu'une infraction autre que celles prévues à l'article 2 pourrait donner lieu à des poursuites pénales sur base d'un élément de preuve généré par l'appareil de contrôle automatique. Il y a néanmoins lieu de poser la question si la police est en droit de décerner un avertissement taxé au cas où elle constate que le conducteur ou son passager ne porte pas sa ceinture de sécurité ou si le conducteur est en train de manipuler son téléphone mobile, ou si elle doit, dans ces cas, obligatoirement dresser procès-verbal et transmettre celui-ci au procureur d'Etat.

Article 3.– Appareils automatiques

Etant donné que les appareils de contrôle automatisé doivent être homologués et que les conditions d'homologation seront fixées par règlement grand-ducal, les données enregistrées par ces appareils sont susceptibles de constituer des moyens de preuve de l'infraction constatée. Les données enregistrées ne font toutefois foi que jusqu'à preuve du contraire afin de permettre à tout usager de prouver que sa responsabilité n'est pas engagée. Aucune présomption de preuve irréfutable n'est dès lors attachée aux données collectées par ces appareils, ce qui est conforme aux principes de droit commun en matière pénale.

Article 4.– Responsabilité

Pour les motifs antérieurement exposés, il est proposé de remplacer au paragraphe (1) le terme „détectée“ par „constatée“.

En ce qui concerne la responsabilité d'une personne morale, propriétaire ou détentrice du véhicule qui a été conduit en infraction à une des dispositions prévues à l'article 2, il est prévu que la responsabilité pécuniaire incombe au représentant légal de la société.

Au cas où l'infraction est ainsi commise au moyen d'un véhicule appartenant par exemple à une société anonyme, la responsabilité pécuniaire incombe au conseil d'administration qui peut décider de s'acquitter de l'avertissement taxé. Le véritable contrevenant n'est dès lors pas identifié et l'infraction par lui commise n'est prise en compte ni au titre de récidive, ni pour donner lieu à une interdiction de conduire.

D'où l'importance de définir, en matière d'excès de vitesse, de façon explicite et précise le seuil à partir duquel un procès-verbal devra être établi afin que le véritable contrevenant puisse être poursuivi dans ces hypothèses et qu'une condamnation prononcée à sa charge puisse donner lieu à une interdiction de conduire et à une inscription au casier judiciaire.

Se pose toutefois le problème qu'en cas de responsabilité pécuniaire du représentant légal d'une société anonyme, à savoir de son conseil d'administration, et de règlement par celui-ci de l'avertissement taxé décerné, il ne peut pas être fait application du paragraphe (3) qui prévoit un retrait de points dans le chef de la personne pécuniairement responsable, le conseil d'administration et représentant légal de la société anonyme, n'étant pas titulaire d'un permis de conduire.

Au cas où le retrait de points devait être appliqué dans ce cas à l'encontre de l'administrateur-délégué de la société anonyme, responsable de la gestion journalière, ou à l'encontre du gérant administratif, sinon technique d'une société à responsabilité limitée, il faudrait préciser le projet de loi dans ce sens

afin que les personnes concernées en aient connaissance au moment où le représentant légal d'une société décide de régler l'avertissement taxé.

Article 5.– Avertissement taxé

L'article ne règle pas l'hypothèse où plusieurs infractions sont constatées par le système CSA, par exemple un excès de vitesse commis sur une bande d'arrêt d'urgence. Dans ce cas, est-ce qu'on est en présence d'un concours réel de contraventions engendrant une responsabilité pécuniaire cumulée de la personne responsable? Est-ce que deux avertissements taxés pourront être décernés dans le cadre d'une même procédure?

Est-ce qu'il ne faudrait pas seulement informer la personne pécuniairement responsable de la réduction du nombre de points affectés au permis de conduire, mais également du fait, au cas où cette hypothèse serait donnée, que cette réduction de points entraînera une suspension de son droit de conduire?

Article 6.– Paiement de l'avertissement taxé

Le point de départ des délais prévus tant à l'article 6 paragraphe (1) qu'aux articles 7 paragraphe (2) et 8 paragraphe (1) sont dérogoratoires au droit commun dans l'hypothèse où l'agent des postes ne trouve pas la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé, la personne convoquée pour être entendue en ses explications ou la personne qui conteste être l'auteur de l'infraction, à son domicile.

En droit commun, conformément à l'article 386, paragraphe (4), le facteur des postes qui ne trouve pas ces personnes à l'adresse indiquée sur la missive, laisse un avis au domicile ou à la résidence, au siège, ou à la case postale du destinataire l'avertissant que la lettre recommandée n'a pas pu lui être remise et indiquant l'autorité expéditrice et le bureau des postes où la lettre recommandée doit être retirée. Si la lettre n'y est pas retirée, la notification est réputée faite le jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

Le projet de loi prévoit par contre comme point de départ des susdits délais, l'expiration du délai qui est imparti au destinataire pour retirer la lettre recommandée.

Rien ne s'opposerait toutefois à régler le point de départ de ces délais de la même façon qu'en droit commun afin de garder le plus grand parallélisme possible entre les différentes procédures instituées.

Article 7.– Procès-verbal

A part la question du point de départ du délai soulevée ci-dessus, il convient de commenter plus particulièrement le paragraphe (3) du présent article qui réglemente le retrait „immédiat“ du permis de conduire, c'est-à-dire la procédure prévue pour interdire immédiatement au contrevenant de circuler encore sur la voie publique et à lui retirer, avant toute décision judiciaire, le permis de conduire par la police. Ce retrait serait exécuté d'après le projet de loi conformément aux dispositions de l'article 13, paragraphe (14) de la loi modifiée du 14 février 1955.

Cette procédure serait appliquée en cas d'établissement d'un procès-verbal suite à la constatation dans le chef du conducteur d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum de la vitesse autorisée, la vitesse constatée devant de surcroît être d'au moins 40 km/heure supérieure à ce maximum.

Comme il est relevé ci-dessus au niveau des considérations d'ordre général, il convient de fixer législativement le seuil de vitesse à partir duquel procès-verbal devra obligatoirement être dressé par la police.

En cas de constatation d'un excès de vitesse par le système CSA, c'est-à-dire par un système de contrôle automatisé où l'usager n'est pas interpellé sur le lieu où il a commis l'infraction, aucun retrait du permis ne peut être effectué dans l'immédiat.

On sera dès lors dans l'hypothèse prévue à l'alinéa 3 de l'article 13, paragraphe (14) de la loi modifiée du 14 février 1955 qui règle les cas où il y a impossibilité de procéder au retrait immédiat du permis de conduire. Dans ces cas, cette mesure devra faire l'objet d'une notification à la personne concernée par les membres de la police grand-ducale.

Comme le retrait immédiat du permis de conduire vaut interdiction de conduire provisoire et ne peut être maintenu en application de l'alinéa 2 de l'article 13, paragraphe (14) que s'il est validé dans un

délai de 8 jours par le prononcé d'une interdiction de conduire provisoire par le juge d'instruction, un procès-verbal doit être établi avant la notification du retrait du permis par la police à la personne concernée. En effet, le juge d'instruction qui est appelé à prononcer une interdiction de conduire provisoire, devra connaître les éléments de la cause pour prendre sa décision et il ne pourra se baser à cet effet que sur les éléments contenus dans le procès-verbal en vue d'apprécier la gravité de l'excès de vitesse commis et la nécessité d'ordonner la mesure coercitive requise par le parquet.

Or, pour dresser procès-verbal, il faut recueillir les explications, sinon les contestations du détenteur ou propriétaire du véhicule. La notification d'un retrait du permis de conduire ne peut donc plus être considérée comme étant un retrait „immédiat“, puisqu'elle est nécessairement postérieure à la perpétration de l'infraction et à l'établissement du procès-verbal, le laps de temps séparant la commission de l'infraction et la notification du retrait du permis de conduire s'accroissant encore dans l'hypothèse d'un contrevenant non résident où les délais sont augmentés d'un mois en application de l'article 9 du projet de loi.

Il faut dès lors se poser la question si cette procédure intensive tant au niveau des frais de notification qu'au niveau du personnel nécessaire pour l'appliquer, reste proportionnelle au but visé et propice à une finalité qui ne pourra être atteinte qu'imparfaitement, à savoir un retrait sur place, partant immédiat, du permis de conduire de l'usager de la route qui vient de commettre une contravention grave.

Article 8.– Droit de contestation

Le paragraphe (2) de cet article dispose qu'un *membre du cadre policier* de la police grand-ducale vérifie la contestation quant à sa recevabilité. Au cas où il déclare la contestation recevable, le dossier est transmis au procureur d'Etat compétent afin que celui-ci puisse engager des poursuites pénales. Comme le Code d'instruction criminelle prévoit à l'article 9 que la police judiciaire est exercée par les officiers de police judiciaire, par les agents de police judiciaire et par les fonctionnaires et agents auxquels certaines fonctions de police judiciaire sont attribuées par la loi, il paraît de mise de clarifier les qualités du policier qui sera habilité à décider de la recevabilité d'une contestation et à conférer à un dossier le statut d'une affaire pénale, la qualification *membre du cadre policier* étant susceptible de donner lieu à des interprétations divergentes.

Après avoir effectué les vérifications prescrites, le policier décide si la contestation est recevable ou irrecevable. Le dernier alinéa du paragraphe (2) vise tous les autres cas, c'est-à-dire des cas où la contestation ne serait ni recevable, ni irrecevable. A défaut de toute précision à cet égard, on a du mal à déterminer l'hypothèse visée par cet alinéa du projet de loi.

Les derniers articles du projet de loi ne donnent pas lieu à des commentaires particuliers.

Il reste toutefois à souligner que l'application de ces nouvelles mesures législatives, utiles et adéquates en vue d'aboutir à une meilleure sécurisation de la circulation sur les voies publiques par le biais de contrôles et de sanctions plus systématiques des contrevenants à la législation routière, donnera nécessairement lieu à une augmentation des affaires pénales à traiter par les Parquets. Afin de garantir que ces affaires puissent être poursuivies dans un délai raisonnable, il convient d'augmenter les capacités du Ministère Public tant au niveau du secrétariat qu'au niveau des magistrats afin de garantir l'aboutissement des poursuites pénales en cette matière.

Il faut en effet éviter d'arriver à la situation vécue en Belgique où, à croire les données publiées dans la presse en date du 19 décembre 2014 (La Meuse), il existe des arrondissements où les Parquets classent sans suite 70% des procès-verbaux dressés suite aux excès de vitesse constatés par des contrôles radars automatisés.

Au Parquet de Diekirch, le secrétariat est actuellement composé de 6 fonctionnaires et employés travaillant à plein temps et deux fonctionnaires travaillant à mi-temps pour traiter annuellement plus de 7.000 affaires, la dernière création de poste remontant au 1er décembre 2006.

Les affaires de la compétence du tribunal de police sont en augmentation constante depuis 3 années. Ainsi, 1.140 affaires sont entrées au parquet de Diekirch au cours de l'année judiciaire 2011-2012, 1.280 au cours de l'année judiciaire 2012-2013 et 1.407 au cours de l'année judiciaire 2013-2014.

Les deux fonctionnaires travaillant à mi-temps s'occupent du traitement de ces affaires. Ils sont tout d'abord appelés à saisir toutes les affaires, puis les procès-verbaux dressés ultérieurement dans la même affaire dans le système informatique, ensuite, après décision d'un magistrat, à rédiger des ordonnances pénales et à faire les notifications afférentes, à confectionner les citations à l'audience, les convocations des témoins et les notifications des jugements par défaut. Ils procèdent encore à la convocation des

personnes aux stages de formation et de sensibilisation organisés par la sécurité routière, à la rédaction des avertissements adressés aux personnes dont les affaires ne sont pas portées devant les juridictions et à l'information des victimes des suites données aux affaires où elles ont subi des dommages.

Le volume des affaires étant passé ces trois dernières années de 1.140 à 1.407, le secrétariat du Parquet de Diekirch – section affaires de police – est au bord de ses limites et n'est pas en mesure de traiter un surplus d'affaires. A défaut d'être renforcé d'une unité, l'application de la loi sera un échec au Nord du pays et aura comme fâcheuse conséquence que les usagers, d'accord à assumer leur responsabilité pécuniaire, seront sanctionnés rapidement, alors que ceux qui contestent ou commettent les infractions les plus graves où un procès-verbal devra être dressé, seront poursuivis après des délais peu raisonnables, voire ne seront pas poursuivis du tout.

Il convient également de procéder, comme signalé de façon récurrente au moment d'établir les rapports d'activités annuels du Parquet de Diekirch, à une augmentation des effectifs des magistrats de ce parquet.

Composé en tout de 5 magistrats, le Parquet de Diekirch traite plus de 7.000 affaires par année, tout en assurant une permanence de jour et de nuit, pendant 365 jours, c'est-à-dire également pendant les week-ends, les jours fériés et les périodes de congé, pour prendre toutes les décisions requises par la loi et souvent difficiles par nature, vu qu'elles concernent des privations de liberté suite à des arrestations en flagrance, des privations de biens en cas de perquisitions et de saisies, des expulsions en matière de violences domestiques, des mesures urgentes à prendre en cas de disparition de mineurs en péril etc., de sorte que les magistrats du Parquet de Diekirch se trouvent de plus en plus dans l'impossibilité de mener à bien toutes les poursuites pénales dont ils se voient saisis.

Comme la délégation temporaire d'un attaché de justice au Parquet de Diekirch, n'est susceptible de constituer qu'un soulagement momentané des magistrats du Parquet dans l'exécution de leurs tâches quotidiennes (aucun attaché de justice n'est d'ailleurs affecté au Parquet de Diekirch à l'heure actuelle), il devient incontournable, du moment que les devoirs des parquetiers sont augmentés en permanence pour tenir compte des modifications législatives intervenues et en cours, (extension de la compétence blanchiment au Parquet de Diekirch, extension des droits des personnes poursuivies en application des Directives 2010/64/UE, 2012/13/UE et 2013/48/UE, extension des droits des victimes en application de la directive 2012/29/UE), de procéder également à une adaptation des effectifs de ce parquet afin d'assurer encore à l'avenir une poursuite sereine et adéquate des poursuites au Nord du pays. Il y a lieu de rappeler que la dernière création de poste de magistrat au Parquet de Diekirch remonte à 1997, c'est-à-dire à une époque où le nombre d'affaires soumises au Parquet de Diekirch était d'environ 5.000 affaires, alors que celui-ci est passé à plus de 7.000 affaires à l'heure actuelle.

La mise en vigueur de la présente législation créant un système de contrôle et de sanction automatisé, va nécessairement engendrer une augmentation considérable des affaires judiciaires résultant de ces contrôles. Leur traitement approprié au niveau judiciaire comportera une augmentation de travail certaine et importante et devra dès lors être accompagné d'une augmentation des effectifs de l'autorité poursuivante, faute de quoi, les contestataires et les chauffeurs commettant les excès de vitesse les plus conséquents pourraient échapper aux poursuites requises devant le tribunal de police.

*Le Procureur d'Etat près le Tribunal
d'arrondissement de Diekirch,
Aloyse WEIRICH*

