

N° 6714

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

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

* * *

*(Dépôt: le 4.9.2014)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.8.2014).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	7
4) Commentaire des articles.....	10
5) Fiche financière.....	20

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le 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.

Château de Berg, le 27 août 2014

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– *Objet*

(1) La présente loi a pour objectif d'améliorer la sécurité routière par la mise en place d'un système de contrôle et de sanction automatisé, 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 dans ses attributions la Police, désigné ci-après par le „ministre“, et sous la surveillance du procureur d'Etat, un Centre de constatation et de sanction des infractions routières, désigné ci-après par le „Centre“.

En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA.

Art. 2.– *Finalités du système CSA*

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

- 1) détecter 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 même loi modifiée 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 modifiée du 14 février 1955 précitée;
 - c) l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes, par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;
 - 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 modifiée du 14 février 1955 précitée;
- 2) identifier le conducteur, le propriétaire voire le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1);
- 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 modifiée du 14 février 1955 précitée;
- 4) traiter les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 11bis, paragraphe (3) et à l'article 15, troisième alinéa, points 1), 3) et 4) de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;
- 5) gérer les courriers des personnes concernées en relation avec les avertissements taxés qui leur sont envoyés;
- 6) 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 modifiée du 14 février 1955 précitée.

(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) Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au point 1) du paragraphe (1) est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.

Art. 3.– *Appareils automatiques*

(1) Les appareils de contrôle automatisé destinés à détecter et à enregistrer les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe (1), point 1) désignés ci-après par les „appareils automa-

tiques“, 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.

(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, sans préjudice des compétences territoriales des autorités judiciaires telles que prévues par le Code d’instruction criminelle.

Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté par le relevé d’une vitesse moyenne, entre deux points, supérieure à la vitesse maximale autorisée entre ces deux points, le lieu de constatation de l’infraction est celui où a été réalisée la deuxième constatation, sans préjudice des dispositions du précédent alinéa.

Art. 4.– Responsabilité

(1) Par dérogation au premier alinéa de l’article 14bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, la personne figurant, au moment de l’infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d’immatriculation prévu par la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, du véhicule à l’aide duquel une infraction à la législation routière énumérée à l’article 2, paragraphe (1), 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), point 1), lorsque celle-ci est détectée par les 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.

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 présomption de responsabilité pécuniaire prévue à l’alinéa premier 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 présomption de responsabilité pécuniaire prévue à l’alinéa premier 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 présomption de responsabilité pécuniaire prévue à l’alinéa premier incombe, sous les réserves prévues au paragraphe (2), au cessionnaire du véhicule.

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe (1) s’applique, à moins que la personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe (1) 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.

(3) Les dispositions de l’article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée s’appliquent à la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues au paragraphe (1).

Exceptionnellement, les dispositions de l’article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ne s’appliquent pas à la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues au paragraphe (1), si cette dernière 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.

Art. 5.– Avertissement taxé

(1) La personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe (1) est informée par lettre recommandée, accompagnée d’un avis de réception qu’elle est redevable du paiement d’un avertissement taxé.

Cette information est valablement faite 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 propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, cette information est valablement faite 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.

(2) Ce courrier, dont le modèle est déterminé par règlement grand-ducal et qui peut être revêtu d'une signature manuelle numérisée, comprend au moins les mentions suivantes:

1. les données relatives à l'infraction: le code de l'infraction, le numéro d'immatriculation du véhicule, la nature de l'infraction, les lieu, date et heure de la détection et de l'enregistrement de l'infraction, la voie contrôlée, les moyens d'enregistrement et l'identifiant de l'équipement utilisé ainsi que, le cas échéant, pour les équipements mobiles, l'identifiant du membre de la police grand-ducale ayant paramétré l'équipement;
2. les données relatives à la constatation de l'infraction: l'identifiant du membre de la police grand-ducale ayant constaté l'infraction;
3. les données relatives au propriétaire ou détenteur du véhicule en infraction voire, le cas échéant, celles du conducteur désigné: les nom, prénoms, adresse, date et lieu de naissance ou, si le destinataire est une personne morale, sa dénomination, sa forme juridique et l'adresse de son siège;
4. les données relatives à la sanction: le montant de l'avertissement taxé et, le cas échéant, la réduction du nombre de points affectés au permis de conduire;
5. les données relatives au paiement: le délai de paiement de l'avertissement taxé ainsi que les modalités du paiement;
6. les informations relatives aux moyens de contestation et
7. le cas échéant, les informations relatives au procès-verbal.

Il est accompagné d'un formulaire de contestation dont la forme et le contenu sont déterminés 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) et (2) qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

Art. 6.– Paiement de l'avertissement taxé

(1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans la lettre recommandée prévue par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de son refus d'accepter la lettre recommandée ou d'expiration du délai qui lui est imparti pour retirer la lettre recommandée.

(2) 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 modifiée du 14 février 1955 précitée s'appliquent.

Art. 7.– Procès-verbal

(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne présumée pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe (1), est convoquée au Centre pour être entendue dans ses explications. Cette convocation dont la forme et le contenu sont déterminés par règlement grand-ducal, est notifiée à la personne concernée par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe (2), la personne désignée est convoquée dans les mêmes conditions au Centre pour être entendue dans ses explications.

(2) Si la personne convoquée ne se présente pas dans un délai de 45 jours, le procès-verbal sera transmis au procureur d'Etat compétent, le cas échéant, avec les explications écrites de la personne concernée. Le délai de 45 jours court à partir de la date où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de refus de l'intéressé d'accepter la lettre recommandée ou d'expiration du délai qui lui est imparti pour retirer la lettre recommandée.

(3) 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 réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum, il est procédé au retrait immédiat du permis de conduire conformément au paragraphe 14. de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Art. 8.– Droit de contestation

(1) En application de l'article 4, paragraphe (2), la personne présumée pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe (1), peut, dans un délai de 45 jours, contester être l'auteur de l'infraction. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de son refus d'accepter la lettre recommandée ou d'expiration du délai qui lui est imparti pour retirer la lettre recommandée.

A cette fin, elle retourne par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné:

a) soit 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, sexe, adresse et date de naissance 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;

b) soit, pour pouvoir bénéficier de l'exception prévue à l'article 4, paragraphe (3), deuxième alinéa, de tout document pertinent démontrant qu'elle n'est manifestement pas l'auteur de l'infraction, ainsi que d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant toutes les démarches qu'elle a effectuées pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

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.

(2) Un membre du cadre policier de la police grand-ducale vérifie la contestation quant à sa recevabilité.

Sans préjudice de la procédure prévue au dernier alinéa du présent paragraphe, la contestation est recevable, à condition:

- 1) d'être conforme aux exigences du paragraphe (1) ainsi que de l'article 9 et
- 2) en cas d'attestation dont question au paragraphe (1), deuxième alinéa, point a) sous 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), n'est pas engagée et le concerné en est informé par écrit.

La contestation est de plein droit irrecevable, si une ou plusieurs des conditions de forme prévues au paragraphe (1) ainsi qu'à l'article 9 ne sont pas remplies, notamment si l'attestation dont question au paragraphe (1), deuxième alinéa, point a) sous 2), est manifestement incomplète, en ce sens qu'elle ne permet pas 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), reste engagée et le concerné en est informé par écrit.

Dans les autres cas, le dossier contenant toutes les informations relatives à l'infraction constatée, y compris, le cas échéant, le procès-verbal, est transmis au procureur d'Etat. Il en est de même lorsque la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe (1), demande à bénéficier de l'exception prévue à l'article 4, paragraphe (3), deuxième alinéa.

(3) L'exercice de la contestation n'interrompt les délais ni de paiement ni de prescription.

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, 7 et 8 sont augmentés d'un mois.

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

Art. 10.– Droit d'accès aux données du système CSA

(1) Toute personne présumée 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 exception dûment justifiée.

(4) Sans préjudice des données traitées par le Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée, tout accès aux données non prévu par le présent article s'exerce conformément à l'article 17, paragraphe (2), cinquième alinéa, de la même loi modifiée.

(5) Les modalités du traitement des données à caractère personnel effectué dans le cadre du système CSA non prévues par la présente loi sont déterminées par le règlement grand-ducal qui portera autorisation du traitement des données à caractère personnel dans le cadre du système CSA, conformément à l'article 17 paragraphe premier de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée.

Art. 11.– Dispositions pénales

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

Art. 12.– Disposition modificative

L'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, 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 portant création du système de contrôle et de sanction automatisé.“

Art. 13.– Disposition finale

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du portant création du système de contrôle et de sanction automatisé“.

Art. 14.– Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1er juin 2015.

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

En déclarant vouloir „poursuivre systématiquement la lutte pour prévenir les décès et les accidents de la route“, le Gouvernement a annoncé que „le contrôle de police aux points névralgiques sera renforcé et l’installation de radars aux endroits dangereux de notre réseau routier sera mise en oeuvre en tenant compte des dispositions applicables en matière de protection de données“.

Force est de constater que le Gouvernement propose de mettre en place un système de contrôle et de sanction automatisé (CSA) afin d’améliorer la sécurité sur nos routes.

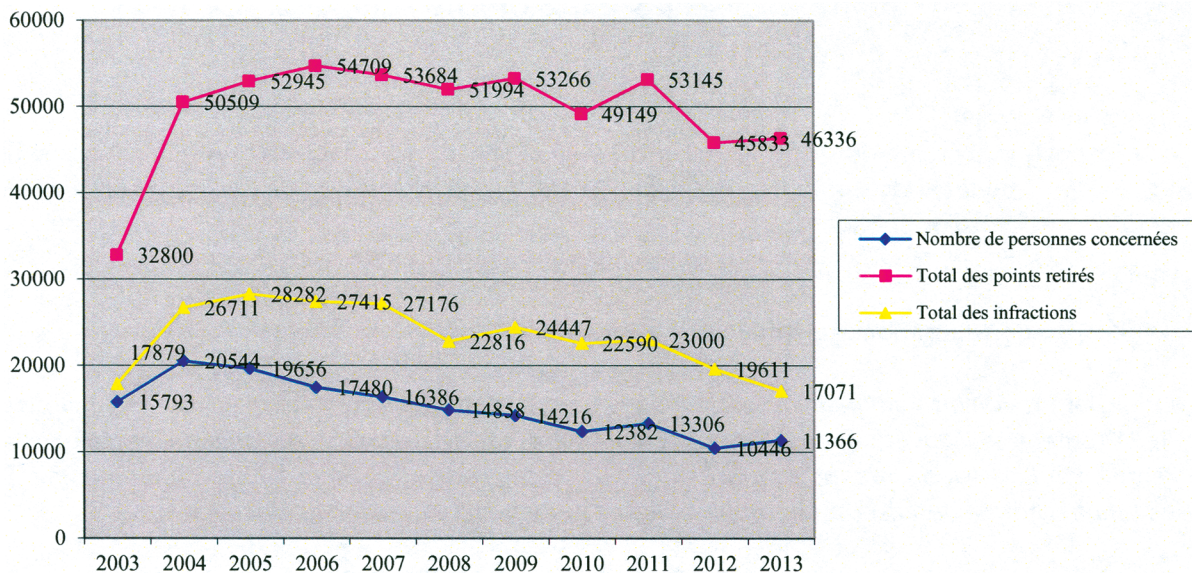
L’analyse du bilan des accidents routiers pour l’année 2013 révèle que la vitesse constitue la principale cause présumée des accidents. En effet, la vitesse inappropriée constituait la cause présumée dans 39% des accidents mortels et 36% des accidents corporels. Ces chiffres s’inscrivent dans la tendance des années précédentes:

	<i>Accidents mortels</i>	<i>Accidents corporels</i>
2013	39%	36%
2012	47%	25%
2011	47%	28%
2010	41%	35%
2009	32%	34%

La nature et l’évolution des infractions répertoriées dans le système du permis à points confirment que la vitesse non réglementaire représente la plus grande partie des infractions donnant lieu à une réduction de points.

En 2013, 46.336 points ont été retirés à 11.366 titulaires d’un permis de conduire (multi-infractionnistes compris). Les chiffres précités incluent les points déduits sur base d’avertissements taxés et/ou de condamnations judiciaires.

L’évolution des dossiers traités est illustrée par le graphique suivant:



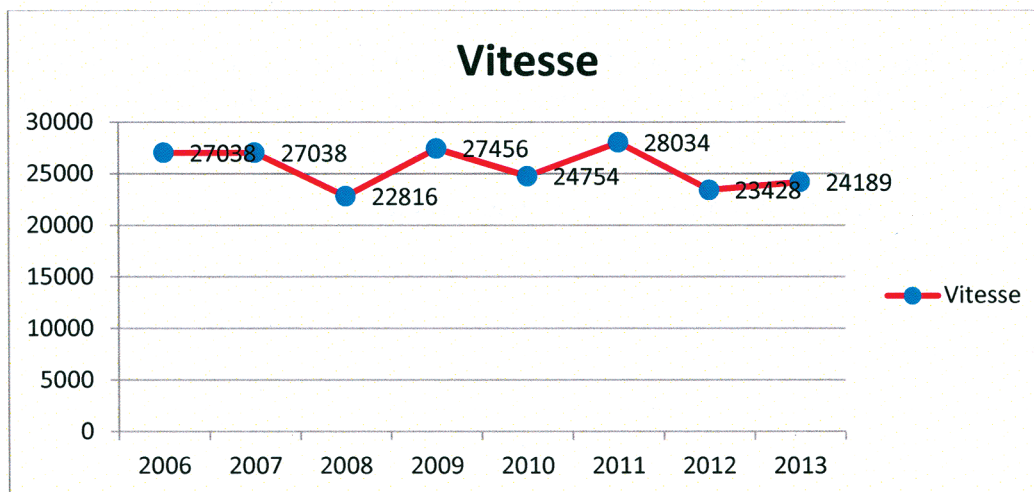
Au courant de l’année 2013, les forces de l’ordre ont établi 16.645 avertissements taxés (17.071 infractions A.T.) donnant lieu au retrait de 31.781 points.

A noter, une prépondérance des avertissements taxés donnant lieu à une réduction de points pour dépassements de la limitation de la vitesse. Ceux-ci s’élèvent à 21.014 points (66,12%) du nombre total de points retirés suite à des avertissements taxés.

En 2013, les tribunaux ont prononcé 4.014 condamnations à l'encontre de 2.872 personnes. Ces condamnations ont entraîné le retrait de 14.555 points, dont 3.175 points (21,82%) ont été retirés pour des excès de vitesse.

Du total de 46.336 points qui ont été déduits pendant l'année 2013, les retraits de points suite à un dépassement de la limitation de la vitesse représentent 24.189 points, soit 52,20%.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des déductions de points liées à la vitesse excessive.



Il en découle que le contrôle automatisé des infractions routières vise à faciliter la constatation, sans interception des véhicules, de certaines infractions au code de la route et en particulier du non-respect des vitesses. Toutefois, le contrôle automatisé sera conçu de manière à pouvoir détecter également d'autres comportements non réglementaires et constituant une atteinte grave à la sécurité routière, dont le non-respect des feux rouges et des interdistances, tout comme la circulation sur une voie réservée à certaines catégories d'usagers.

L'objectif poursuivi par le Gouvernement dans le cadre de la mise en place du système CSA au Luxembourg est d'améliorer la sécurité routière. En effet, il est précisé dans la déclaration gouvernementale de 2013 que „ces contrôles automatisés doivent ... être conçus de façon à ne pas fonctionner comme des pièges à sous, mais comme un élément de sécurité additionnel sur nos routes“. Dans cet ordre d'idées, Il est prévu que les appareils de contrôle automatiques sont à installer sur des sites dont le choix aura fait l'objet d'examen attentifs.

A cette fin, le groupe de travail „audits de sécurité“, qui fonctionne sous la présidence de l'Administration des Ponts et Chaussées et qui réunit tous les acteurs et experts concernés, a reçu pour mission d'identifier, sur base d'une analyse approfondie de l'accidentologie, les endroits dangereux sur le réseau routier luxembourgeois pour y installer, le cas échéant, des radars, à condition de la faisabilité technique.

Ce système a fait ses preuves dans d'autres pays d'Europe, tels qu'en France, en Suisse, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. La plupart de ces systèmes, quoique automatisés en ce sens qu'il s'agit de procédés techniques qui visent à une certaine simplification et un allègement des tâches manuelles, conservent certaines procédures qui doivent être effectuées manuellement.

La mise en place d'un dispositif de contrôle automatisé sur réseau routier luxembourgeois poursuit plusieurs objectifs.

Tout d'abord, il convient de relever que le système CSA permettra 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 des contrôles organisés par la Police grand-ducale d'une année à l'autre (28.162 en 2012 contre 35.423 en 2013), la probabilité pour un conducteur d'être sanctionné est souvent ressentie comme étant trop faible.

De ce fait, un trop grand nombre de conducteurs n'hésitent pas à enfreindre les règles du code de la route. Franchissement de feux rouges, non-respect des limitations de vitesse et des distances de

sécurité ... sont vus chaque jour mais ne sont pas systématiquement sanctionnés. 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, tout en permettant aux forces de l'ordre d'être plus disponibles pour accomplir d'autres missions.

Force est de constater que le non-respect des limitations de vitesse est devenu un comportement de masse.

En ce qui concerne la constatation des excès de vitesse, trois systèmes sont envisagés:

- un système d'appareils fixes implantés dans des cabines le long des axes routiers,
- un système d'appareils mobiles, embarqués dans des véhicules pour sécuriser le réseau non couvert,
- un système d'appareils dit „de parcours“ qui mesure la vitesse moyenne sur une distance donnée.

Pour garantir le bon fonctionnement du système, tous ces systèmes doivent être homologués.

Le système sera conçu de manière à rendre la règle incontournable pour tous les usagers de la route.

Tandis que le contrôle traditionnel, consistant en l'interception du contrevenant, est fondé sur une détection aléatoire, le système CSA permettra une prise en compte systématique de tous les véhicules au moyen desquels une infraction routière est commise.

Comme déjà mentionné ci-avant, le système CSA permettra de contrebalancer la faible probabilité souvent ressentie d'être pris en infraction et d'être poursuivi, tout en s'assurant que tous les usagers soient soumis au même contrôle et à la même sanction. Pour renforcer encore davantage ce traitement égalitaire, il s'agira d'automatiser au maximum la chaîne contrôle-sanction et de réduire par-là l'intervention humaine au strict minimum.

Tous les véhicules, sans distinction quant à leur pays d'immatriculation, sont concernés.

En vue d'assurer l'égalité de traitement entre contrevenants résidents et non résidents, les autorités luxembourgeoises devront pouvoir accéder aux données relatives aux véhicules immatriculés à l'étranger. L'échange d'information se fera essentiellement sur base du droit européen applicable en matière d'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Cette égalité de traitement joue également pour les véhicules de société, de service et de location.

Dans un souci de préserver l'effet pédagogique de la sanction, le système à mettre en place devra être conçu de sorte à informer le contrevenant dans les plus brefs délais.

Il va sans dire que le contrevenant présumé devra disposer de moyens de contestation équitables et raisonnables. Dans cet ordre d'idées, le projet de loi prévoit les différents cas de figure.

Il est évident que dans le cadre de la mise en place du système CSA, une grande importance est accordée aux traitements de données à caractère personnel requis en vue d'identifier les contrevenants. Ces traitements sont faits sous la responsabilité de la police grand-ducale, et ce en respect avec la législation sur la protection des données. Dans ce contexte, il convient de relever que la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) a d'ailleurs été consultée lors de la phase d'élaboration des textes légaux. A cette occasion, la CNPD a formulé un certain nombre de recommandations qui ont été intégrées dans le présent projet de loi.

Finalement, il convient de relever que le groupe de travail „caméras – comité de pilotage“, qui fonctionne sous la tutelle de la Commission de circulation de l'Etat et qui regroupe les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, du Ministère de la Justice, du Ministère de Sécurité intérieure, du ministère public, de la Police grand-ducale, de l'Administration des Ponts et Chaussées, de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines et de la Ville de Luxembourg, a été chargé d'accompagner la rédaction des dispositions légales et réglementaires en vue de la mise en place du système CSA.

En ce qui concerne le volet technique du projet, l'Administration des Ponts et Chaussées, sous la tutelle du Département des Travaux publics, a été chargée de sa réalisation.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

L'article 1er énonce l'objectif de la loi en projet, qui est l'amélioration de la sécurité routière.

Il s'agit en l'espèce de mettre en place un dispositif visant à automatiser la constatation de certaines infractions routières et la sanction subséquente du contrevenant présumé de l'infraction.

A cette fin, il est proposé de créer un centre de traitement des infractions routières qui a pour mission la gestion du système CSA.

Ce centre sera placé sous l'autorité du ministre en charge de la Police grand-ducale et se composera notamment de membres de la Police grand-ducale.

En ligne avec l'article 9 du Code d'instruction criminelle, le procureur d'Etat exercera la surveillance générale sur les activités du Centre.

En effet, conformément aux articles 9-2, 10 et 13 du Code d'instruction criminelle, les agents de la Police grand-ducale ont dans le domaine de la circulation routière une mission générale de veiller au respect de la loi, de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs.

A côté de la constatation des infractions et de l'application des sanctions subséquentes, le Centre sera compétent pour traiter les infractions, gérer les contestations ainsi qu'exécuter les tâches administratives inhérentes au système CSA.

Ad article 2

L'article 2 définit les finalités du système CSA.

La finalité ultime du système CSA est l'identification de l'auteur d'un des quatre types d'infraction suivants:

- 1) l'excès de vitesse,
- 2) l'inobservation d'un feu rouge,
- 3) le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules,
- 4) le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route.

Toutefois, lorsqu'une autre infraction, telle que par exemple un non-port de la ceinture de sécurité, est repérée par le biais du système CSA, les données recueillies dans le cadre du système CSA peuvent être utilisées pour constater cette infraction et poursuivre le contrevenant conformément au droit commun.

L'appareil de contrôle automatique détecte le véhicule ayant servi à commettre l'infraction et en prend une photo, montrant la plaque d'immatriculation et son conducteur. La photo est ensuite enregistrée et envoyée automatiquement au Centre.

Au Centre, il est procédé à la constatation de l'infraction et à l'identification du propriétaire voire du détenteur du véhicule en infraction au moyen de la plaque d'immatriculation.

Une fois le propriétaire ou le détenteur du véhicule en infraction identifié, l'avertissement taxé lui est envoyé par voie postale, sous le contrôle de la Police grand-ducale.

A noter dans ce contexte que l'objectif final de la mise en place du système CSA est d'identifier le véritable auteur d'une infraction qui constitue une menace grave pour la sécurité des usagers de la route, soit en l'espèce le conducteur du véhicule au moment de l'infraction, et de le sanctionner en conséquence. Ce n'est que dans l'hypothèse où ce dernier ne peut pas être recherché que le titulaire du certificat d'immatriculation reste redevable pécuniairement de l'amende encourue et, le cas échéant, perd des points sur son permis de conduire.

En vue de rendre la sanction plus efficace et plus pédagogique, il convient de s'assurer que l'auteur présumé de l'infraction reçoit, dans les plus brefs délais, le courrier l'informant qu'il est redevable du paiement d'un avertissement taxé ou qu'il est convoqué au Centre au cas où l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

Au Centre sont gérées toutes les opérations en relation avec le suivi des infractions et l'envoi respectivement la gestion des courriers relatifs aux avertissements taxés. Par ailleurs, le Centre transmet, le cas échéant, les données pertinentes à d'autres organismes étatiques tels que les autorités judiciaires

en cas d'établissement d'un procès-verbal et le ministre en charge des transports en cas de réduction de points du permis de conduire. A noter que cette transmission au ministre des transports ne se fera qu'en cas d'avertissements taxés ou de condamnation judiciaire donnant lieu à réduction de points.

Les données, enregistrées dans le cadre du système CSA, sont à considérer comme des données à caractère personnel au sens de l'article 2 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, alors qu'elles constituent des informations qui permettent d'„*identifier une personne, directement ou indirectement, notamment par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments spécifiques, propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, culturelle, sociale ou économique*“.

Il s'agit des données suivantes:

- la photo montrant la plaque d'immatriculation du véhicule en infraction et son conducteur;
- les données relatives à l'infraction;
- les données relatives aux propriétaire voire détenteur du véhicule litigieux;
- les données relatives à la sanction.

Elles doivent dès lors être protégées conformément à la législation sur la protection des données à caractère personnel.

Ad article 3

L'article 3 dispose que les appareils automatiques doivent être agréés ou homologués.

Les objectifs de l'agrément voire de l'homologation des appareils automatiques sont d'assurer l'exactitude des faits qui pourront être opposés au contrevenant:

- date et heure de l'infraction constatée,
- éléments d'identification du véhicule,
- mesures caractérisant le mouvement du véhicule et,
- le cas échéant (par exemple en cas de franchissement d'un feu rouge), état d'éléments de l'environnement du véhicule au moment de l'événement.

Cette assurance est apportée par l'utilisation d'équipements conformes à un type approuvé dans les conditions prévues par ses fabricants.

Ensuite l'article 3 fixe en son paragraphe (2) la force probante des constatations faites dans le cadre du système CSA. Etant donné qu'elles sont effectuées par des appareils automatiques ayant fait l'objet d'une homologation, les constatations relatives à la vitesse des véhicules, aux distances de sécurité entre les véhicules, au franchissement par les véhicules d'un feu rouge ou à la présence de véhicules sur certaines voies de la chaussée, font foi jusqu'à preuve contraire. Ainsi, pour être déchargé d'une infraction constatée, il appartient au contrevenant présumé de rapporter la preuve d'une irrégularité selon la procédure prévue par le droit commun. A défaut d'une telle démonstration, sa responsabilité reste engagée.

Conformément à l'article 2, le traitement des données détectées et enregistrées par les appareils automatiques est centralisé. Il en découle que l'article 3 prévoit en son paragraphe (3) que le Centre est à considérer comme le lieu de constatation de toutes les infractions relevées par lesdits appareils automatiques. Cette disposition législative, qui est censée constituer une exception aux règles de compétence territoriale de droit commun, permet la création du Centre de traitement dont la compétence s'étend sur tout le territoire national.

Toutefois, la disposition proposée n'est pas censée conférer pleine compétence aux juridictions du ressort dans lequel sera installé le Centre. En effet, du fait de l'ajout „*sans préjudice des compétences territoriales des autorités judiciaires telles que prévues par le Code d'instruction criminelle*“, la compétence territoriale des autorités judiciaires telle que prévue par le Code d'instruction criminelle n'est pas affectée.

Le deuxième alinéa du paragraphe (3) fixe le lieu de constatation de l'infraction à prendre en considération en vue de la détermination de la compétence territoriale des autorités judiciaires au cas où l'excès de vitesse est constaté par des appareils automatiques dits „de parcours“ mesurant la vitesse moyenne sur un tronçon routier déterminé. Le lieu de constatation de l'infraction est dans ce cas de figure celui où a été réalisée la deuxième constatation. Cette disposition est reprise de la législation française.

Ad article 4

L'article 4 règle la question de la responsabilité qui est engagée suite à la constatation d'une infraction au moyen des appareils automatiques.

Tout d'abord, il convient de relever que l'enjeu juridique principal lié à cet article est celui de régler l'engagement de la responsabilité du propriétaire voire du détenteur du véhicule ayant servi à commettre l'infraction, sans se heurter aux principes fondamentaux tels que ceux de la présomption d'innocence, de la personnalité et de la nécessité des peines.

Le Conseil constitutionnel français, saisi afin de se prononcer sur la constitutionnalité de la législation française prévoyant un système de sanction similaire en France, donne les indications suivantes afin de juger de cette constitutionnalité.

Le système de présomption de responsabilité pécuniaire (et uniquement pécuniaire et non pas pénale) du propriétaire ou détenteur du véhicule n'est justifié que lorsqu'il est contrebalancé par l'intérêt supérieur de répression des infractions au code de la route.

Dans ces conditions, il ne doit pas avoir pour effet automatique, en vue d'assurer le respect des principes fondamentaux précités:

- de mener à l'engagement de la responsabilité pénale du propriétaire/détenteur; et donc
- de mener à une inscription au casier judiciaire du propriétaire/détenteur; et donc
- d'être pris en compte au titre de la récidive;
- d'entraîner une réduction de points affectés au permis de conduire (et donc a fortiori de mener à un retrait du permis de conduire).

Il en découle que la présomption de responsabilité pécuniaire ne doit pas entraîner de facto une réduction de points, seul le paiement de l'avertissement taxé ou la condamnation judiciaire coulée en force de chose jugée entraînant cette réduction de points. Il en est de même d'une inscription éventuelle au casier judiciaire du propriétaire ou détenteur ainsi que de la prise en compte au titre de la récidive, qui interviendront selon les règles de droit commun.

Le Conseil constitutionnel français juge également „*qu'en principe le législateur ne saurait instituer de présomption de culpabilité en matière répressive*“, „*à titre exceptionnel, de telles présomptions peuvent être établies, notamment en matière contraventionnelle, dès lors qu'elles ne revêtent pas de caractère irréfragables, qu'est assuré le respect des droits de la défense et que les faits induisent raisonnablement la vraisemblance de l'imputabilité*“.

Par-là le Conseil constitutionnel français admet non pas une présomption de culpabilité mais une présomption d'imputabilité, rattachant par principe le comportement reproché au titulaire du certificat d'immatriculation.

Ce raisonnement s'applique également en droit luxembourgeois, puisque les principes pris au support de la vérification de la constitutionnalité du texte sont tous applicables dans l'ordre juridique luxembourgeois.

Le Gouvernement luxembourgeois propose donc de suivre la voie ouverte par plusieurs autres pays européens connaissant des mécanismes de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation. Tel est notamment le cas de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni. D'autres Etats, tels que l'Autriche, l'Espagne et l'Italie ainsi que certains cantons suisses ont également mis en oeuvre des mesures analogues avec une efficacité démontrée par les chiffres sur la sécurité routière.

Dans cet ordre d'idées, la loi en projet ne prévoit à aucun moment l'engagement de la responsabilité pénale du propriétaire voire du détenteur du véhicule en infraction mais propose que le titulaire du certificat d'immatriculation devienne pécuniairement redevable des infractions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées, sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, sur l'usage de voies réservées à certaines catégories de véhicules et sur le respect des feux rouges. Toute autre infraction non visée par ce dispositif en est exclue et doit être poursuivie selon les règles du droit commun.

La responsabilité pécuniaire qu'il est projeté de mettre en oeuvre constitue une présomption simple, laquelle ne peut être invoquée que dans les cas où l'infraction est constatée par un appareil automatique sans interception du conducteur. Selon la jurisprudence française, cette présomption de responsabilité pécuniaire a un caractère subsidiaire, en ce sens qu'elle ne saurait être invoquée par celui qui est poursuivi comme conducteur du véhicule contrôlé prétendant que seul le titulaire du certificat d'immatriculation est responsable.

Cette approche repose sur une vraisemblance raisonnable d'imputabilité des faits incriminés et sur une faute personnelle de la personne en raison de son refus de contribuer à la manifestation de la vérité ou de son défaut de vigilance dans la garde du véhicule. Elle s'insère d'ailleurs dans la logique de répression des infractions routières relatives à l'arrêt, au stationnement et au parcage, en ce sens que seule la responsabilité pécuniaire du propriétaire ou du détenteur du véhicule est engagée (puisqu'il n'est tenu qu'au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende afférents) (cf. article 14bis de la loi du 14 février 1955 précitée). Etant donné que le mécanisme juridique proposé par le projet de loi est exclu de la sphère pénale, il ne se heurte pas au principe de la présomption d'innocence.

Ce dispositif législatif permet de poursuivre pécuniairement (et non pas pénalement) le titulaire du certificat d'immatriculation si le conducteur du véhicule contrôlé n'a pas été identifié.

A noter encore dans ce contexte, et en ligne avec l'objectif final du système CSA, que le conducteur du véhicule est, tout en restant dans la logique de l'article 14bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, responsable pénalement des infractions à la législation routière énumérées à l'article 2, paragraphe (1) qu'il a commises en conduisant ce véhicule, lorsque ces infractions sont détectées et enregistrées par les appareils automatiques. L'engagement de la responsabilité pénale du véritable conducteur (si cette responsabilité est clairement établie) n'est pas incompatible avec les dispositions proposées, dans la mesure où ce texte n'a pas en tant que tel pour objet de punir pénalement les infractions au Code de la route énumérées, la présomption de responsabilité mise en place ne portant que sur la responsabilité pécuniaire.

Au stade de son application, le projet de loi devrait permettre au titulaire du certificat d'immatriculation de s'exonérer de la présomption de responsabilité pécuniaire qui pèse sur lui et, le cas échéant, du retrait de points notamment s'il indique clairement l'identité du véritable conducteur au moment de l'infraction. En droit français, la Cour de cassation exige dans cette optique, pour que le titulaire du certificat d'immatriculation soit exonéré, que celui-ci désigne le conducteur, mais également qu'il rapporte des éléments probants de nature à soutenir ses allégations (voir notamment Cass. Crim., 7 décembre 2011, n° 11-85020) (éléments qui pourront ensuite être utilisés par le ministère public dans le cadre de ses poursuites).

En pratique, la désignation du conducteur par le titulaire du certificat d'immatriculation devra donc se faire sur des éléments suffisamment probants. Le Centre informe le conducteur désigné qu'il est redevable du paiement d'un avertissement taxé et que sa responsabilité pénale est recherchée sur base de l'article 14bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au cas où le conducteur désigné paie l'avertissement taxé sans contester avoir été le conducteur du véhicule contrôlé, la réalité de l'infraction est établie et nous retombons dans la procédure de droit commun des avertissements taxés prévue à l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Sa responsabilité pénale est engagée en tant qu'auteur d'une infraction au Code de la Route impliquant le paiement d'une amende, en l'occurrence l'avertissement taxé, et, le cas échéant, le retrait de points, l'inscription au casier judiciaire et la prise en compte pour la récidive.

Au cas où le conducteur désigné conteste avoir été le conducteur du véhicule contrôlé, cette contestation se fait non pas conformément à la procédure instituée par le présent projet de loi mais conformément à la procédure prévue par le droit commun à l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en ce sens que le concerné est entendu en ses explications par la Police grand-ducale et un procès-verbal en est dressé. Il reviendra au parquet de décider de l'extinction des poursuites à l'encontre du conducteur faussement désigné ou bien d'entamer contre ce conducteur les poursuites destinées à mener à l'engagement de sa responsabilité pénale devant les juridictions compétentes.

Au cas où le parquet classe l'affaire à l'encontre du conducteur faussement désigné, le titulaire du certificat d'immatriculation reste pécuniairement responsable de l'infraction conformément aux dispositions du présent projet de loi et, le cas échéant, le parquet peut demander devant les juridictions pénales compétentes la condamnation du titulaire du certificat d'immatriculation pour fausse déclaration.

Au cas où le parquet demande à la juridiction pénale la condamnation pénale du conducteur désigné qui conteste avoir été au volant du véhicule contrôlé, la charge de la preuve incombe au parquet, alors que nous retombons dans le droit processuel commun en matière pénale.

Dans le cas d'un certificat d'immatriculation faisant état d'un détenteur et d'un propriétaire, le détenteur sera la personne prioritairement destinataire de l'avertissement taxé. Cette disposition augmente la probabilité d'identifier plus rapidement le conducteur effectif sans passer au préalable par le

propriétaire. Le paragraphe (1) est rédigé de manière à ce que l'idée de cette priorisation ressorte clairement du texte (e.g. pour l'article 4. (1) „*La personne figurant comme détenteur ou à défaut, comme propriétaire sur le certificat d'immatriculation ...*“).

Le paragraphe (1) prévoit en son alinéa 2 qu'au cas où un véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire du représentant légal de cette personne morale est engagée. Il reviendra dès lors au représentant légal de ladite personne morale de fournir les renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Ce point est comparable au système adopté en la matière par les législateurs français et belge.

A noter qu'en l'espèce, par analogie au principe général d'application en matière d'accident du travail, la responsabilité pécuniaire du représentant légal de la personne morale est à considérer comme une responsabilité en *cascade*, en ce sens que si le représentant légal a délégué l'organisation de la mise à disposition des véhicules de service à un de ses collaborateurs, le représentant légal pourra, le cas échéant, de se décharger de sa responsabilité sur ce collaborateur qui, sera alors redevable de l'amende encourue. Par ailleurs, la consultation de la photo prise au moment de l'infraction aidera à identifier le conducteur du véhicule litigieux au cas où l'organisation de la mise à disposition des véhicules de service ne permettrait pas de retracer de manière satisfaisante les utilisateurs.

Le paragraphe (1) prévoit en ses alinéas 3 et 4 les cas de figure où le véhicule en infraction a été donné en location au moment de la détection de l'infraction ou lorsqu'entre-temps le véhicule a été cédé. Il est précisé que dans ce cas la responsabilité pécuniaire incombe au locataire voire au preneur, toujours avec les mêmes moyens de contestation que ceux prévus pour le titulaire figurant sur le certificat d'immatriculation. A noter que des dispositions similaires sont prévues par la législation routière française.

La loi en projet propose que la présomption de responsabilité pécuniaire du preneur soit substituée à celle de la personne cédante à compter du jour de la cession, afin d'éviter qu'une personne de bonne foi ayant cédé son véhicule se voit imputer le paiement d'amendes découlant d'infractions au Code de la Route commises postérieurement à la cession. Cette disposition vise donc à protéger l'ancien propriétaire contre une mise en jeu de sa responsabilité en cas d'infraction commise par le preneur pendant la période qui se situe entre la date de la cession du véhicule et l'accomplissement des démarches administratives de désimmatriculation du véhicule au nom de l'ancien propriétaire. Le preneur peut s'exonérer de cette responsabilité pécuniaire, s'il démontre un événement de force majeure ou s'il fournit des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction. Ce principe vaut pour les infractions visées par le présent projet de loi. Le cédant destinataire de l'avertissement taxé qui ne le concerne pas, doit le contester conformément à l'article 8 du projet de loi, en utilisant le formulaire de contestation pré-imprimé. Il devra joindre tous les éléments justifiant de la cession du véhicule avant la détection de l'infraction.

L'instauration de la responsabilité pécuniaire du locataire du véhicule en infraction a pour objectif d'éviter que les sociétés de location ne voient leur responsabilité engagée avec l'obligation de faire des démarches administratives pour s'exonérer.

A noter qu'au Luxembourg, le nombre de véhicules en circulation sous forme d'un contrat de location „à courte durée“ ou „à longue durée“ (*contrat de leasing*), immatriculés au Luxembourg, s'élève à environ 32.000 unités et la formule du *leasing* représente 97% de la part du marché de la location de véhicules.

Annuellement, environ 2.000 rappels pour non-paiement d'avertissements taxés en matière de stationnement non réglementaire sont envoyés aux sociétés de location de véhicules. Afin de réduire ce travail administratif énorme, il est prévu que le Centre pourra identifier le locataire au moyen de requêtes automatisées dans les fichiers des différentes sociétés de location de véhicules, afin de rechercher l'auteur d'infraction selon la procédure légale prévue dans le cadre du système CSA. La Fédération Luxembourgeoise des Loueurs de Véhicules (FLLV), qui représente 95% des sociétés de location de véhicules, s'est montrée *a priori* ouverte à l'approche préconisée, de sorte qu'il est proposé que les sociétés de location de véhicules seront obligées de donner accès à la Police grand-ducale à leurs fichiers respectifs.

Le paragraphe (2) de la loi en projet propose un renversement de la charge de la preuve de la non-culpabilité du contrevenant pécuniairement poursuivi. Il appartient en effet au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule d'établir qu'il n'était pas le conducteur du véhicule contrôlé.

S'agissant en l'espèce d'une présomption simple, la loi en projet propose des causes exonératoires. Ces causes d'exonération sont reprises de la législation française en la matière.

Pour échapper au paiement de l'amende, la personne présumée pécuniairement responsable peut s'exonérer de la responsabilité pécuniaire qui pèse sur elle, en établissant l'existence notamment d'un vol, d'un abus de confiance, d'une escroquerie ou d'un cas de force majeure justifiant la commission de l'infraction ou permettant d'établir qu'elle n'est pas l'auteur de l'infraction.

Un cas dit de force majeure est un événement exceptionnel auquel on ne peut faire face. Traditionnellement, l'événement doit être „*imprévisible, irrésistible et extérieur*“ pour constituer un cas de force majeure.

L'autre cause d'exonération proposée par le présent projet de loi et qui sera invoquée sans doute le plus souvent, est celle de la désignation du véritable conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Pour s'exonérer, il ne suffira pas de dénoncer le conducteur, encore faut-il que les informations fournies aboutissent à l'identification du contrevenant.

En cas d'exonération, le concerné sera déchargé de sa responsabilité et ne sera pas redevable du paiement de l'amende.

Il en découle que le titulaire du certificat d'immatriculation est obligé de par la loi en projet de communiquer au Centre les nom, prénoms, sexe, adresse et date de naissance du conducteur.

Le paragraphe (3) règle la question de la réduction de points affectés au permis de conduire lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation est reconnu pécuniairement responsable.

Cette réduction de points intervient dans les conditions de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée au moment du paiement de l'avertissement taxé ou au moment où la condamnation judiciaire est devenue définitive.

Toutefois, le paragraphe (3) prévoit en son deuxième alinéa certaines exceptions à la réduction de points, en ce sens que le responsable, qui reste tenu du paiement de l'avertissement taxé ou de la peine prononcée par les autorités judiciaires, ne perd pas de points lorsqu'il arrive à prouver qu'il n'a pas pu être l'auteur de l'infraction et qu'il a entrepris toutes les démarches requises pour trouver le véritable conducteur. La production de la photo peut servir de preuve pour démontrer que le conducteur y figurant ne ressemble pas physiquement au titulaire de la carte grise. Toutefois, si la photo ne permet pas d'identifier le conducteur et que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas en mesure de rapporter la preuve qu'il n'était pas le conducteur du véhicule contrôlé et s'il n'est pas à même de rapporter une autre preuve, telles que des attestations ou autres pièces justificatives de son absence du lieu de l'infraction (ex. billets d'avion), le capital de points de son permis de conduire est réduit.

A noter que pour éviter la perte de points il ne suffira pas seulement d'établir qu'il ne se trouvait pas au volant du véhicule contrôlé, mais le titulaire du certificat d'immatriculation devra en outre prouver avoir fait des efforts notables pour déterminer l'identité du conducteur de son véhicule. Le Conseil d'Etat français a validé cette pratique dès lors que le titulaire du certificat d'immatriculation a payé l'amende sans dénoncer le conducteur et sans exercer de voies de recours, alors que ce paiement établit la réalité de l'infraction et justifie par-là la perte de points sur son permis de conduire.

A noter qu'en l'espèce, la preuve est libre.

La possibilité prévue à l'alinéa 2 de ce paragraphe (3) est censée ne s'appliquer que dans des cas très exceptionnels.

Ad article 5

Afin de généraliser et d'optimiser le fonctionnement du système CSA, l'article 5 précise qu'un avertissement taxé est envoyé à la suite de la constatation d'une contravention au Code de la Route réalisée au moyen d'un appareil automatique. Ce même article arrête également la procédure selon laquelle le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule contrôlé est informé.

Certains contrevenants essaieront probablement d'échapper à la sanction en ne déclarant pas leur changement d'adresse ou en n'acceptant pas la lettre recommandée au bureau de poste. Aussi, le dernier alinéa du paragraphe (1) prévoit que l'information est valablement faite à la dernière adresse figurant au registre national des personnes physiques voire répertoire général des personnes physiques et morales.

Cette information se fait par lettre recommandée avec avis de réception et contient toutes les informations pertinentes relatives notamment à l'infraction, à la constatation de l'infraction, au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule contrôlé, à la sanction, aux modalités de paiement, aux voies de recours et, le cas échéant, les informations relatives au procès-verbal.

S'agissant d'un contentieux „de masse“, l'article 5 autorise l'apposition sur le courrier d'information de la signature manuelle numérisée du membre de la Police grand-ducale qui constate l'infraction.

Cette technique permet d'éditer immédiatement le courrier d'information respectivement le formulaire de contestation et de les expédier sans délai.

Afin de faciliter et d'uniformiser les démarches à entreprendre par le destinataire de ladite information pour faire valoir ses droits de défense, il est prévu de joindre d'office un formulaire en vue de présenter une contestation au Centre. La forme et le contenu de ce formulaire de contestation seront précisés par règlement grand-ducal.

Au cas où le titulaire du certificat d'immatriculation désigne le conducteur du véhicule au moment de la détection de l'infraction pour s'exonérer de la présomption de responsabilité pécuniaire qui pèse sur lui, le Centre informe le conducteur désigné qu'il est redevable du paiement d'un avertissement taxé et que sa responsabilité pénale est recherchée sur base de l'article 14bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ad article 6

L'article 6 règle les modalités de paiement de l'avertissement taxé suite à une infraction constatée au moyen d'un appareil automatique.

En principe, le contrevenant s'acquitte de la taxe conformément aux dispositions prévues à l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Toutefois, afin de tenir compte des spécificités du système CSA, l'article 6 propose certaines dérogations à cet article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée qui renvoie à son tour au règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Ainsi le versement de la taxe doit intervenir dans un délai de 45 jours non pas à compter de la constatation de l'infraction tel que prévu par le droit commun mais dans les 45 jours qui suivent l'information du contrevenant qu'il est redevable d'un avertissement taxé.

Par ailleurs, l'article 6 ne prévoit pas le paiement en espèce de l'avertissement taxé, alors qu'une perception sur place au moment de la constatation de l'infraction est matériellement impossible.

Ad article 7

L'article 7 règle la procédure au cas où l'infraction constatée par un appareil automatique donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

En effet, conformément aux articles 11bis, paragraphe (3) et 15, alinéa 4, points 1), 3) et 4) de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire dans les cas suivants:

- en cas d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum,
- si le contrevenant est âgé de moins de 18 ans,
- si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti,
- si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes.

Dans ces cas, le titulaire du certificat d'immatriculation est convoqué au Centre pour être entendu en ses explications. En cas de désignation du conducteur, ce dernier devra comparaître au Centre.

Le paragraphe (2) vise la situation dans laquelle la personne convoquée ne se présente pas dans le délai imparti. Dans ce cas, toujours par analogie au droit commun, le procès-verbal sera transmis au procureur d'Etat compétent.

Le paragraphe (3) règle la question du retrait immédiat du permis de conduire dans le cadre du système CSA.

Le paragraphe 14. de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée vise le retrait immédiat du permis de conduire notamment en cas de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. Conformément à cette disposition, le retrait immédiat intervient suite à la „constatation dans le chef du conducteur“ de la prédite infraction.

Force est de constater cependant que le système CSA ne permet pas d'identifier *de facto* le conducteur du véhicule en infraction.

Afin d'éviter qu'une personne, qui tout en étant de bonne foi, en l'espèce le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule contrôlé, ne se fasse retirer avec effet immédiat son permis de conduire, parce qu'elle n'est pas à même de désigner le conducteur effectif du véhicule immatriculé à son nom, la loi en projet prévoit que le retrait immédiat du permis de conduire ne sera opéré qu'une fois le conducteur véritable du véhicule en infraction est établi.

Ad article 8

L'article 8 confère au titulaire du certificat d'immatriculation des voies de contestation équitables et raisonnables, en cas d'infractions constatées au moyen d'appareils automatiques.

A cet égard, il incombe de souligner que la France a, pour éviter que le nombre de contestations ne devienne hors proportion et entraînant par conséquent l'engorgement de l'appareil judiciaire, introduit le principe du versement préalable d'une consignation en cas de contestation. Pour des raisons juridiques et politiques, le Conseil de Gouvernement a décidé en janvier 2007 de ne pas suivre le principe français d'une consignation préalable mais il est proposé que la contestation ne soit recevable que sous certaines conditions.

Ainsi est-il prévu que le contrevenant présumé peut dans un délai de 45 jours à compter de la réception de la lettre d'information contester l'infraction qui lui est reprochée, tout en utilisant un formulaire approprié qui est joint à l'avertissement taxé.

Le projet de loi propose de fixer le délai de contestation à 45 jours par analogie au délai de paiement de l'avertissement taxé prévu à l'article 7.

A l'instar du système français, la contestation n'est recevable qu'à condition d'avoir été faite par lettre recommandée, et ceci dans un souci de protéger les droits de la défense du contrevenant présumé.

Le formulaire prévoit les cas de figure pour lesquels une contestation est possible.

L'article 8 énumère en son paragraphe (1) alinéa 2, les pièces justificatives à joindre au formulaire de contestation pour corroborer la réalité des faits allégués par le titulaire du certificat d'immatriculation en vue de se décharger de la responsabilité pécuniaire qui pèse sur lui. Il s'agit en l'espèce du récépissé du dépôt de plainte ou de la copie de la déclaration de destruction du véhicule, d'une attestation écrite précisant l'identité de la personne qui conduisait le véhicule lors de l'infraction, de la copie de contrat de cession du véhicule et de la preuve de la transaction dans le fichier automobile et de la copie du contrat de location.

Par ailleurs, en vue de ne pas perdre de points sur son permis de conduire, le titulaire du certificat d'immatriculation doit produire la preuve, d'une part, de ce qu'il n'est manifestement pas le conducteur du véhicule contrôlé et, d'autre part, de ce qu'il a fait tout son possible pour découvrir l'identité du conducteur du véhicule au moment de la détection de l'infraction.

Le paragraphe (1) prévoit en son dernier alinéa que l'auteur doit certifier sur le formulaire de contestation qu'il risque de s'exposer à la sanction pénale prévue à l'article 11 en cas de fausse déclaration de sa part.

Le paragraphe (2) fixe l'instruction des contestations soulevées par des personnes présumées pécuniairement responsables des infractions relevées dans le cadre du système CSA.

Ces contestations sont traitées au Centre par la Police grand-ducale. En effet, conformément aux articles 9-2, 10 et 13 du Code d'instruction criminelle, les membres de la Police grand-ducale ont dans le domaine de la circulation routière une mission générale de veiller au respect de la loi, de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs.

L'agent vérifie les conditions de forme de la contestation (formulaire dûment rempli, introduction dans les délais, lettre recommandée ...) et le versement des pièces justifiant un abandon de la responsabilité pécuniaire. Ces pièces sont énumérées de manière limitative et précise par le présent article.

Cette vérification permet de conclure de plein droit à la recevabilité de la contestation si toutes les conditions prévues au paragraphe (1) sont remplies, de sorte que le titulaire du certificat d'immatriculation s'est exonéré de la responsabilité pécuniaire qui a pesé sur lui. Dans ce cas, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en infraction est informé qu'il n'est pas tenu pécuniairement responsable. Le dossier à son égard est classé et il n'est ni redevable de l'avertissement taxé ni ne perd de points sur son permis de conduire.

Il y a lieu de relever qu'en cas de désignation du conducteur, l'exonération n'intervient qu'au moment où le conducteur désigné est identifié avec certitude. En effet, dans un premier temps le conducteur ainsi désigné est informé par le Centre qu'il est redevable d'un avertissement taxé.

Si le conducteur désigné paie cet avertissement taxé sans contester à son tour, il en est conclu que la réalité de l'infraction est établie et la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas engagée, la responsabilité pénale du conducteur conformément à l'article 14bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée étant engagée avec toutes les conséquences que cela comporte (paiement de l'avertissement taxé et, le cas échéant, le retrait de points, l'inscription au casier judiciaire et la prise en compte pour la récidive).

Les droits de défense du conducteur désigné redevable d'un avertissement taxé sont préservés selon le droit commun. En effet, lorsque ce dernier veut contester être le conducteur du véhicule contrôlé, il se présente au Centre pour déclarer ne pas vouloir payer l'avertissement taxé en application des dispositions pertinentes de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Il en découle qu'un procès-verbal est dressé au Centre. Ce procès-verbal est transmis au parquet territorialement compétent auquel il appartiendra dans l'exercice de son pouvoir de poursuite ou de classement puis, le cas échéant, au juge saisi de la difficulté d'apprécier au cas par cas pour chaque contestation la pertinence des éléments de contestation soulevés.

S'il résulte de la vérification de la contestation par le Centre que celle-ci est de plein droit irrecevable, alors qu'une ou plusieurs de conditions prévues au paragraphe (1) ne sont pas remplies, la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en infraction reste engagée et ce dernier en est informé par écrit. Au cas où celui-ci ne paie pas l'avertissement taxé, les dispositions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques deviennent d'application. Il en découle que le concerné est convoqué au Centre où un procès-verbal est dressé. La procédure de droit commun s'applique.

Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, le contrevenant présumé, en l'occurrence le titulaire du certificat d'immatriculation est convoqué au Centre conformément à l'article 7 du présent projet de loi. Il peut contester lors de son audition au Centre avoir été le conducteur du véhicule contrôlé et désigner l'auteur véritable de l'infraction. La procédure de droit commun s'applique.

Il en découle qu'il n'y a pas lieu de prévoir dans le cadre du présent projet de loi des moyens spécifiques de contestation dans le cas de la mise en oeuvre de la responsabilité pénale du conducteur désigné et au cas où l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, le droit commun étant d'application.

Au cas où l'infraction constatée donne lieu à une réduction de points, elle peut établir avoir fait tout son possible pour désigner le conducteur. Cette preuve doit être consignée sur le formulaire de contestation. Le parquet décidera des suites à y réserver.

Le paragraphe (3) de cet article 8 précise qu'en cas de contestation ni le délai de paiement ni le délai de prescription ne sont interrompus, en ce sens qu'après la contestation les délais recommencent à courir tout en tenant compte du temps déjà écoulé.

Ad article 9

L'article 9 apporte certains aménagements à la procédure, lorsque le contrevenant visé ne réside pas au Luxembourg.

Dans ce contexte, les délais de procédure sont allongés d'un mois, afin de permettre aux contrevenants de défendre leurs intérêts voire de tenir compte des délais de paiement éventuellement plus longs pour les opérations financières en provenance de l'étranger.

Cet article renvoie en outre à l'information prévue dans la loi du XX XXXX 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière pour les cas où le contrevenant visé réside dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un autre pays participant couvert par cette directive.

Ad article 10

L'article 10 règle le droit de consulter la photo prise au moment de la détection de l'infraction, ainsi que la question du traitement des autres données à caractère personnel dans le cadre du système CSA.

Afin d'éviter un engorgement du système CSA, il a été retenu, à l'instar du système français, de ne pas transmettre d'office à tous les contrevenants présumés la photo du véhicule en infraction et d'alourdir par là le système dans son ensemble.

En effet, le responsable de traitement (en l'occurrence, le Directeur général de la Police grand-ducale) doit prévenir tout accès et toute diffusion non autorisés aux données personnelles traitées, seule la personne concernée ayant un droit d'accès à ces données. Le respect de son obligation de sécurisation des données personnelles par le CSA pourrait être mis à mal s'il s'avérait, par exemple, que les clichés étaient envoyés à des personnes non concernées.

Ainsi a-t-il été retenu que le droit d'accès à la photo s'exerce sans exception auprès du Centre et uniquement sur demande expresse de la personne présumée péuniairement responsable ou qui a été désignée comme conducteur. Le concerné peut donner une procuration à une personne de son choix pour consulter la photo au Centre.

Seul le conducteur, auteur de l'infraction identifiée, est identifiable sur la photo prise par les appareils automatiques, toute autre personne étant, le cas échéant, masquée. Afin de couvrir notamment l'hypothèse de l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, lors de laquelle l'instructeur qui enseigne l'art de conduire est à considérer comme conducteur du véhicule, la loi en projet prévoit une exception à l'obligation de masquer les autres personnes à bord du véhicule.

Dans l'optique esquissée, les contrevenants non résidents souhaitant avoir accès à leur photo doivent se déplacer également au Centre. Une telle approche pourrait être considérée comme discriminatoire à l'encontre des non-résidents, mais en tenant compte de la dimension géographique du Luxembourg, il s'avère que le futur site du Centre envisagé à Bertrange se situe pour certains résidents à une plus grande distance par rapport aux distances que certains non-résidents habitant à proximité de la frontière luxembourgeoise doivent parcourir.

Tout traitement de données à caractère personnel se fait dans le respect de la législation applicable en matière de protection des données.

Dans cette optique, il est prévu que les données judiciaires sont traitées par le Centre dans le respect des dispositions de l'article 8 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée. En ce qui concerne les autres données à caractère personnel traitées par le Centre, les personnes concernées disposent d'un accès indirect conformément à l'article 17, paragraphe (2), cinquième alinéa.

Ensuite conformément à l'article 17, paragraphe premier de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée, les modalités du traitement des données à caractère personnel par le Centre non prévues par la présente loi feront l'objet d'un règlement grand-ducal.

Ad article 11

L'article 11 érige en délit 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.

En espèce, il est proposé de prévoir une peine qui est proportionnelle à l'infraction qu'elle entend réprimer. En effet, il est préconisé de punir la fausse déclaration par rapprochement aux sanctions prévues aux articles 196 et 214 du Code pénal en matière d'infraction de faux.

Tout d'abord, il convient de relever que la finalité du système CSA est d'identifier et de sanctionner l'auteur véritable d'une infraction pénale. La loi en projet permet au titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule en infraction de se décharger de la responsabilité qu'il est susceptible d'encourir du fait que son véhicule a servi à commettre une infraction. A cette fin, il lui suffit de remplir le formulaire de contestation notamment en y désignant une autre personne comme conducteur du véhicule litigieux.

Afin d'atteindre l'objectif du système CSA, il convient de s'assurer qu'au moyen de fausses déclarations, la sanction des contrevenants ne soit mise à mal. Il en découle que la peine à prévoir pour réprimer les fausses déclarations faites dans l'intention d'éviter la répression du véritable auteur de l'infraction doit avoir effet dissuasif.

En effet, il est dans l'intérêt de la lutte contre l'insécurité routière d'assurer que les auteurs véritables d'infractions qui constituent une menace grave pour la sécurité des usagers de la route soient identifiés et sanctionnés en conséquence.

A noter encore dans ce contexte qu'une fausse déclaration peut procurer l'avantage dans le chef d'un conducteur de pouvoir se soustraire, d'une part, aux sanctions pénales prévues par la loi modifiée

du 14 février 1955 précitée (amendes et, le cas échéant, interdiction de conduire) et, d'autre part, le cas échéant, à la réduction du capital de points dont est doté son permis de conduire.

Finalement il convient de noter que le seuil de l'amende a été fixé par référence à la sanction la plus grave encourue du chef des infractions tombant sous le champ d'application du présent projet de loi. Il s'agit en l'espèce du délit de grande vitesse qui est punie d'une amende de 500 à 10.000 euros et/ou d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à 1 an.

Ad article 12

L'article 12 propose de modifier certaines dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Il est précisé à l'article 16 de la loi de 1955 que la procédure de la consignation prévue à l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ne s'applique pas lorsqu'un avertissement taxé est décerné dans le cadre du système CSA. En effet, du fait qu'il n'y a pas d'interception du conducteur au moment de l'infraction, il est matériellement impossible que le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, s'acquitte de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction.

Ad articles 13 & 14

p.m.

*

FICHE FINANCIERE

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures déclare que le présent projet de loi aura un impact sur le budget de l'Etat et qu'il engendrera des frais d'entretien et de maintenance.

Le MDDI propose de mettre en place:

1. Un centre national de traitement (CNT) à Bertrange regroupant l'ensemble des activités du contrôle automatisé

Il s'agit de mettre en place une chaîne de contrôle automatisée, depuis la détection de l'infraction liée à la vitesse, jusqu'au paiement de l'amende.

Dans ce contexte, l'ensemble des grandes fonctionnalités permettant le traitement des infractions aux limitations de vitesse seront centralisées au sein d'un Centre de Traitement sur le territoire du Luxembourg et plus précisément, à Bertrange. Ce centre permettra d'assurer un haut niveau d'automatisation de la chaîne de traitement des infractions. Il constituera à la fois, le centre administratif de ce traitement et, le système informatique sur lequel reposera la chaîne de traitement de ces infractions.

Le devis total de la mise en place du Centre de Traitement est estimé à 11.000.000 € TTC. L'estimation globale correspond à la réalisation et la mise en service du Centre National de Traitement, à la réalisation et la mise en service de l'outil TRC (retours courriers) et vidéocodage, à la recette du système à la maintenance de 3 ans, à la formation et à la réversibilité/transfert à une autre entreprise.

La maintenance du centre de traitement est estimée à 750.000 € TTC par an. S'y ajoutent les frais de personnel repris au point 4 de la présente note.

2. Un ensemble d'équipements de mesurage de terrain, dont 6 appareils mobiles et 20 équipements fixes

A côté du Centre de traitement, le MDDI souhaite acquérir, mettre en place, faire exploiter et faire maintenir des dispositifs fixes et mobiles de contrôle automatisés de la vitesse.

Les dispositifs pourront être installés et mis en service au cours de l'année 2015.

Le devis d'acquisition et la mise en place de 20 équipements fixes, 6 équipements mobiles et d'une station de transfert de données peut être estimé à l'heure actuelle à 1.700.000 d'€.

La maintenance des équipements ci-avant est estimée à 110.000 € HT par an. Il s'y ajoute, le cas échéant, les 6 véhicules supplémentaires pour les besoins de la Police grand-ducale et les agents de police supplémentaires repris au point 4 de la présente note.

3. Le rapport coût-efficacité d'un système de contrôle et de sanction automatisé

La recette annuelle peut être estimée à 7.000.000 € TTC par rapport à un investissement unique de 13.000.000 € (Centre de traitement et radars fixes et mobiles) et des frais de maintenance de 2.000.000 € par an.

Cependant un simple calcul de „return on investment“ du système de contrôle-sanction automatisé en mettant en relation les coûts d'investissements avec les recettes risquent de simplifier à l'excès des questions complexes de la sécurité routière et des coûts réels d'un accident grave.

Au Luxembourg, le coût réel d'un accident mortel ou d'un accident avec un blessé grave est estimé à 372.000 € pour les autoroutes et 278.000 € pour la voirie secondaire (Ermittlung der Unfallkosten in Luxemburg-TR Engineering 2014). En 2013, le STATEC a compté 45 accidents mortels et 316 accidents avec des blessés graves.

De ces accidents graves, la moitié est la conséquence directe d'une vitesse excessive. Le système précité est une mesure efficace pour réduire le nombre d'accidents graves et permet de multiplier les contrôles de vitesses. En France, l'installation de radars fixes dans les communes de moins de 6.000 habitants a diminué de 13% à 17% le nombre d'accidents corporels, et de 50% à 75% le nombre de décès au cours des premiers mois suivant leur installation. (INSEE 2013, L'impact local des radars fixes sur les accidents de la route: un effet important après l'installation mais plus réduit à long terme)

