



Session extraordinaire 2013-2014

RM/pk

P.V. DEVDU 32

## **Commission du Développement durable**

### **Procès-verbal de la réunion du 29 septembre 2014**

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 17 septembre 2014
2. 6714 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
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
3. 6600 Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal
  - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
  - Continuation de la présentation du projet de loi et des amendements gouvernementaux
4. Divers

\*

Présents : M. Gilles Baum, Mme Taina Bofferding (remplaçant M. Yves Cruchten), M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Christophe Reuter, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Georges Simon, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Marc Lies

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

**1.            Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 17 septembre 2014**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 17 septembre 2014 est approuvé.

**2.   6714    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**

Mme Josée Lorsché est nommée rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi. Pour les détails exhaustifs de la présentation, il est renvoyé au document repris en annexe 1 du présent procès-verbal ainsi qu'au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de mettre en place un système de contrôle et de sanction automatisé (CSA) afin d'améliorer la sécurité routière. Ce 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 système CSA sera conçu de manière à pouvoir détecter également d'autres comportements non réglementaires et constituant une atteinte grave à la sécurité routière (ex : non-respect des feux rouges). 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.

La mise en place d'un dispositif de contrôle automatisé sur le réseau routier luxembourgeois permettra d'effectuer des contrôles notamment à des endroits dangereux où actuellement aucun contrôle ne peut être organisé par les forces de l'ordre vu la configuration des lieux. Ensuite, 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. 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 ; il permettra ainsi 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.

Au terme de la présentation du projet de loi, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- de l'avis d'un membre de la commission parlementaire, les radars mobiles sont plus efficaces que les radars fixes. En effet, par définition, les radars fixes sont implantés à des endroits connus du public et perdent donc leur utilité. Monsieur le Ministre donne à considérer que les deux types de radars ont un rôle très différent : les radars fixes seront implantés à des endroits très dangereux et accidentogènes ; leur rôle est donc de faire ralentir les automobilistes – justement du fait que les emplacements des radars soient connus – afin d'éviter un dépassement de la limitation et donc un accident. Les radars mobiles, quant à eux, servent à mettre en place un climat psychologique qui engendrera un meilleur respect général des règles de conduite ;
- suite à une question afférente, il est précisé que les radars ayant détecté un véhicule commettant une infraction en prennent une photo. Cette photo originale est manipulée afin de ne montrer que la plaque d'immatriculation et le conducteur du véhicule. Ainsi, seul le conducteur est identifiable sur la photo prise par les appareils automatiques, toute autre personne étant, le cas échéant, masquée. Toutefois, la loi en projet permet de déroger exceptionnellement à l'obligation de masquer les autres personnes à bord du véhicule, ceci par exemple afin de couvrir l'hypothèse de l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, lors de laquelle l'instructeur est considéré comme conducteur du véhicule ;
- d'une manière générale, Monsieur le Ministre rappelle que, dans le cadre de la rédaction du projet de loi sous rubrique, une grande importance a été accordée aux traitements des données à caractère personnel requis en vue d'identifier les contrevenants. Ces traitements sont faits sous la responsabilité de la police grand-ducale, et dans le respect de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. 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 ;
- lorsqu'une infraction autre que celles prévues par le projet de loi sous rubrique 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 ;
- un membre de la commission parlementaire doute du bien-fondé du recours à une lettre recommandée à la fois pour la notification à la personne présumée coupable et pour une éventuelle contestation de sa part ; il s'interroge sur la nécessité d'un système si contraignant. D'autres intervenants sont au contraire d'avis que certains contrevenants de mauvaise foi pourraient essayer d'échapper à la sanction en niant avoir reçu une lettre, si celle-ci est une lettre classique. Au cours d'un bref échange de vues, les membres de la commission parlementaire discutent d'éventuelles manières de simplifier la procédure et conviennent de prendre une décision en la matière au cours de la procédure d'instruction du projet de loi ;
- suite à la demande d'un membre de la commission parlementaire relative, d'une part, au modèle de courrier et, d'autre part, à la forme et au contenu du formulaire de contestation qui sont envoyés à la personne présumée responsable d'une infraction, les responsables du Ministère fournissent une copie des projets de règlement grand-ducal qui seront pris en exécution de la future loi. Ces textes figurent en annexe 2 du présent procès-verbal ;
- dans ce même contexte, il est fait valoir que si la personne présumée responsable (détenteur du véhicule ayant servi à commettre l'infraction) conteste être l'auteur de

l'infraction, sans pour autant identifier nommément l'auteur de l'infraction, la responsabilité pécuniaire du détenteur reste engagée ;

- actuellement, il est prévu d'acquérir 6 appareils mobiles, soit un appareil par circonscription régionale. Ces équipements mobiles nécessiteront la présence d'un membre de la police grand-ducale (pour le paramétrage et la surveillance de l'appareil) ; ils faciliteront les contrôles à effectuer suite à la demande expresse d'une commune ;
- le système CSA permettra d'effectuer des contrôles notamment à des endroits dangereux où actuellement aucun contrôle ne peut être organisé. Il convient à cet égard de rappeler que les contrôles « classiques » impliquent la participation de cinq représentants des forces de l'ordre, ce qui s'avère parfois très compliqué au regard de la configuration des lieux ;
- les appareils de contrôle automatiques seront installés sur des sites dont le choix aura fait l'objet d'examen attentifs. A cette fin, un groupe de travail a été institué. Il fonctionne sous la présidence de l'Administration des Ponts et Chaussées et réunit tous les acteurs concernés. Il a pour mission d'identifier, sur base d'une analyse approfondie de l'accidentologie, les endroits dangereux sur le réseau routier luxembourgeois pour y installer des radars ;
- suite à une question afférente, il est précisé que tous les véhicules, sans distinction quant à leur pays d'immatriculation, sont concernés par le système CSA. En vue d'assurer l'égalité de traitement entre contrevenants résidents et non résidents, les autorités luxembourgeoises devront donc 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 (voir à cet égard le projet de loi n°6566 transposant la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière). En outre, des accords bilatéraux pourront être signés avec des pays tiers non membres de l'Union européenne ;
- la situation des conducteurs de motocycles, impossibles à identifier par le biais d'une photographie étant donné qu'ils sont casqués et que leurs plaques d'immatriculation sont de dimensions sensiblement plus petites, est également évoquée.

### **3. 6600 Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal**

L'examen du projet de loi sous rubrique a d'ores et déjà été entamé par la Commission du Développement durable en date du 25 juin 2014. La présentation des amendements gouvernementaux se poursuit donc à partir de l'article 5 et sur base du tableau synoptique repris dans le document parlementaire 6600<sup>3</sup>.

#### **Article 5**

Cet article propose que le réseau national soit réglé comme un chemin repris de la voirie normale de l'Etat en termes de réglementations et permissions. En ce qui concerne les travaux à réaliser sur l'assise même de la piste, ils sont soumis à une permission de voirie délivrée par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions. Dans sa version initiale, l'article 5 se lit comme suit :

**Art. 5.** *Les aménagements à faire sur les propriétés privées, bordant le réseau national, ne sont pas soumis à l'octroi d'une permission de voirie. Sans préjudice d'autres dispositions légales et réglementaires, les travaux à réaliser sur l'assise même de la piste, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie.*

Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction du début de la deuxième phrase qui devrait dès lors commencer par les termes suivants : « *Les travaux à réaliser...* ». Les représentants gouvernementaux informent qu'il a été décidé de suivre cette suggestion de la Haute Corporation et de lire l'article 5 comme suit :

**Art. 5.** *Les aménagements à faire sur les propriétés privées, bordant un itinéraire cyclable<sup>1</sup> du réseau national, ne sont pas soumis à l'octroi d'une permission de voirie. ~~Sans préjudice d'autres dispositions légales et réglementaires.~~ Les travaux à réaliser sur l'assise-même de l'itinéraire cyclable du réseau national, à l'exception des travaux de conservation et d'entretien, sont soumis à l'obtention d'une permission de voirie.*

L'article 5 ne soulève pas de question de la part des membres de la commission parlementaire.

#### Article 6 initial (nouveaux articles 6 et 7)

L'article sous rubrique reprend l'alinéa 5 de l'article 3 ainsi que, sous une forme légèrement modifiée, les dispositions de l'article 7 de la loi de 1999. Par ailleurs, il comporte des dispositions nouvelles au sujet de l'encadrement financier et consultatif de l'Etat pour compte des communes qui prévoient de relier deux éléments du réseau cyclable national par une infrastructure communale ou de raccorder leur réseau local au réseau national. Dans sa version initiale, l'article 6 se lit comme suit :

**Art. 6.** *Les terrains formant l'assise des pistes cyclables du réseau national, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'Etat, à l'exception de l'assise des chemins forestiers et ruraux communaux existants, des chemins vicinaux et des terrains sur lesquels l'Etat acquiert un usufruit sur base conventionnelle.*

*Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des pistes cyclables faisant partie du réseau national, tels que précisées à l'article 4, sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons sur chemins vicinaux à l'intérieur d'une agglomération.*

*Afin de compléter le réseau national, les raccords et liaisons communaux tels que définis à l'article 2, ne faisant pas partie du réseau national et qui sont d'utilité publique, peuvent être subventionnés par l'Etat en fonction :*

- 1. de leur conformité aux dispositions de l'article 3 ;*
- 2. de leur conformité aux caractéristiques techniques fixées par le règlement grand-ducal pris sur base de l'article 3 ;*
- 3. de leur cohérence au niveau du réseau national ;*
- 4. de l'importance des points d'intérêt à desservir.*

*Les subventions sont plafonnées à trente pour cent du montant global du projet d'aménagement de la piste cyclable. D'autres tronçons de pistes cyclables à aménager dans les régions limitrophes du territoire national peuvent être subventionnés par l'Etat.*

*Il est institué un comité interministériel regroupant les représentants des ministères ayant dans leurs attributions les Travaux publics, l'Agriculture, l'Intérieur, le Tourisme et les Sports, chargé de faire des propositions relatives aux subventions et de veiller à la mise en œuvre du réseau national.*

*La mise en place de la signalisation directionnelle des pistes cyclables est à charge de l'Etat.*

---

<sup>1</sup> Pour rappel, il a été décidé de remplacer, dans l'intégralité du texte de loi, les termes « pistes cyclables » par les termes « itinéraires cyclables ».

*L'entretien courant du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents tronçons ou parties des pistes cyclables. En cas de carence des communes, les prestations nécessaires au maintien de la viabilité du réseau sont exécutées par l'Etat aux frais des communes.*

Le Conseil d'Etat propose de traiter dans deux articles séparés les interventions en faveur du développement et de la conservation du réseau national (alinéas 1<sup>er</sup>, 2, 6 et 7), d'une part, et le subventionnement et l'encadrement au profit de tiers assuré en la matière par l'Etat (alinéas 3, 4 et 5), d'autre part. Le nouvel article 6 du projet de loi reprendrait dès lors les dispositions des alinéas 1<sup>er</sup>, 2, 6 et 7 de l'article 6 initial, tandis que celles des alinéas 3, 4 et 5 de l'article 6 initial feraient l'objet d'un nouvel article 7. Le Gouvernement a décidé de suivre cette suggestion.

#### Quant au nouvel article 6 :

Le Conseil d'Etat constate qu'à l'alinéa 1<sup>er</sup>, la terminologie concernant la voirie communale ne concorde pas avec le libellé de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 3. Il demande de rétablir la concordance nécessaire.

Le Conseil d'Etat propose de revoir la rédaction de l'alinéa 2 dans le sens suivant : « *Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des pistes cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur des agglomérations* ».

Le Conseil d'Etat demande qu'à l'alinéa 3 les termes „pistes cyclables“ soient remplacés, il note que le texte projeté ne précise pas que les „pistes cyclables“ visées sont celles du réseau national. Le libellé retenu par les auteurs permet de considérer la charge de l'Etat comme valant sans distinction pour l'ensemble des infrastructures étatiques et communales servant à la circulation cycliste. La Haute Corporation se demande par ailleurs ce qu'il en est de la prise en charge de la pose et de l'entretien des autres signaux routiers requis pour la circulation des cyclistes sur une infrastructure qui leur est propre ou qu'ils doivent partager avec autrui

Pour ce qui est enfin de l'alinéa 4, le Conseil d'Etat suggère de reformuler comme suit le texte en question : « *L'entretien courant du réseau cyclable national incombe aux communes territorialement compétentes. En cas de carence de la commune territorialement compétente, les prestations nécessaires au maintien de la viabilité du réseau sont effectuées par l'Etat aux frais de la commune concernée.* »

Les responsables gouvernementaux informent qu'ils ont réservé le libellé suivant au nouvel article 6 :

**Art. 6.** *Les terrains formant l'assise des itinéraires cyclables du réseau national, qu'ils soient privés ou publics, sont acquis par l'Etat, à l'exception de l'assise de la voirie communale existante et des terrains sur lesquels l'Etat acquiert un usufruit sur base conventionnelle. Les dépenses d'aménagement et d'entretien constructif des itinéraires cyclables et des autres infrastructures routières formant le réseau cyclable national sont à charge de l'Etat, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération. La mise en place, la pose et l'entretien de la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables du réseau national sont à charge de l'Etat. A l'extérieur des agglomérations, les autres signaux routiers requis pour la circulation des cyclistes sur le réseau cyclable national seront mise en place, posés et entretenus par l'Etat. L'entretien courant du réseau national incombe aux communes sur le territoire desquelles se trouvent les différents tronçons ou parties des pistes cyclables. En cas de carence des communes, les prestations nécessaires au maintien de la viabilité du réseau sont exécutées par l'Etat aux frais des communes.*

#### Quant au nouvel article 7 :

Le Conseil d'Etat fait remarquer que le point 2 de l'alinéa 1<sup>er</sup> du nouvel article 7 est superfétatoire, alors que le renvoi prévu au point 1 à l'article 3 du projet de loi comporte de plein gré une référence aux caractéristiques réglementaires auxquelles doivent répondre les éléments composant le réseau cyclable national. Il convient donc d'en faire abstraction. Le Conseil d'Etat note par ailleurs que les points 3 et 4 du même alinéa sont rédigés dans une approche subjective, car tout critère pour mesurer la cohérence du réseau national où l'importance des points d'intérêt à desservir fait défaut. Il estimerait bien plus logique de se fier au jugement des communes, juges de l'intérêt local, quant à l'opportunité des éléments locaux destinés à compléter l'infrastructure cyclable étatique, puisqu'en fin de compte ce sont elles qui supportent au moins 70 pour cent du coût à charge de leur budget. Dans la phrase introductive, la mention du caractère d'utilité publique de ces initiatives constitue une redite par rapport à l'article 1<sup>er</sup>.

L'alinéa 4 de l'article 6 du projet gouvernemental doit être scindé, alors que la deuxième phrase introduit une disposition étrangère aux aspects traités à la fois par l'alinéa qui précède et la première phrase.

Dans la mesure où, selon l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc d'organiser le Gouvernement, il est interdit aux autres pouvoirs institutionnels, y compris le législateur, d'intervenir dans cette compétence. Le Conseil d'Etat s'oppose donc formellement au maintien de l'alinéa prévoyant l'institution d'un comité interministériel.

Au regard des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat préconise la rédaction suivante pour le nouvel article 7 :

**Art. 7. (1) Les liaisons entre deux ou plusieurs itinéraires cyclables du réseau national et les raccordements à ce réseau des infrastructures cyclables locales créées par les communes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Etat, à condition qu'ils soient conformes aux dispositions de l'article 3.**

*Les aides sont allouées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l'Etat et dans les limites des crédits disponibles.*

*Elles ne peuvent pour aucun projet dépasser [30 pour cent] du coût de l'investissement effectué par la commune.*

*(2) Des extensions du réseau cyclable national au-delà des frontières nationales peuvent être subventionnées par l'Etat.*

Les responsables gouvernementaux informent qu'ils ont réservé le libellé suivant au nouvel article 7 :

**Art. 7. Les liaisons entre deux ou plusieurs itinéraires cyclables du réseau national et les raccordements à ce réseau des infrastructures cyclables locales créées par les communes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Etat, dans la mesure où ils répondent aux conditions suivantes :**

**1. conformité avec les dispositions de l'article 3 ;**

**2. renforcement de la cohérence du réseau cyclable national ;**

**3. desserte de points d'intérêt communaux.**

Les aides sont allouées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l'Etat et dans les limites des crédits disponibles.

Elles ne peuvent pour aucun projet dépasser [30 pour cent] du coût de l'investissement effectué par la commune.

(2) Des extensions du réseau cyclable national au-delà des frontières nationales peuvent être subventionnées par l'Etat.

Ils insistent en effet sur la cohérence au niveau du réseau national afin d'éviter des doubles emplois entre le réseau national cyclable et le réseau local.

Afin de garantir le succès des liaisons et raccordements, il est important de relier les points d'intérêt communaux tels que définis à l'article 2. Suite à cette définition, l'approche des critères de subventionnement n'est plus subjective

#### Article 7 initial (nouvel article 8)

Cet article abroge la loi du 6 juillet 1999 et n'appelle aucun commentaire :

**Art. 7.** *La loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables est abrogée.*

\*

En marge de la présentation des amendements gouvernementaux, Monsieur Max Hahn informe qu'il a déposé une proposition d'amendement parlementaire visant à compléter le réseau cyclable national par une piste « Bim Diederich » allant de l'est vers le centre et passant par Pétange, Bascharage, Dippach (voir annexe 3 du procès-verbal). Monsieur Georges Engel fait savoir qu'il déposera également une proposition d'amendement ayant pour objet l'aménagement de la piste cyclable de la Terre-Rouge (PC8 entre Pétange et Bettembourg) de façon à ne plus être une piste à vocation principalement récréative. Ces amendements parlementaires seront soumis au vote des membres de la commission parlementaire dans les meilleurs délais puis envoyés pour avis au Conseil d'Etat.

#### **4. Divers**

La sensibilité politique *déi Lénk* a demandé l'organisation d'une réunion jointe entre la Commission du Développement durable et la Commission de la Culture au sujet des Archives nationales. Les membres de la Commission du Développement durable proposent la date du 20 octobre à 09h00 pour la tenue de cette réunion.

Luxembourg, le 3 octobre 2014

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché



# ANNEXE 1

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### 1. Volet législatif

### 2. Volet conceptuel

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### Historique

**septembre 2003:** Accord de principe du Conseil de Gouvernement

**novembre 2003:** Mise en place du Comité de pilotage « caméras »

-> sous la tutelle de la Commission de circulation de l'Etat

-> regroupant toutes les autorités concernées

**janvier 2007:** Accord du Conseil de Gouvernement sur les principes de fonctionnement du CSA

**juin 2010:** Relance du dossier / Comité de pilotage « caméras »

**mars 2012:** Compromis sur le volet législatif

**juin 2012:** Avis du Procureur général d'Etat

**février 2014:** Relance du dossier / Département des transports en concertation avec un conseil juridique externe

**juillet 2014:** Lancement de la procédure législative

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### Programme gouvernemental de 2013

« le contrôle de police aux points névralgiques sera renforcé et l'installation de radars aux endroits dangereux de notre réseau routier sera mise en œuvre en tenant compte des dispositions applicables en matière de protection de données ».

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

2013

**39% DES ACCIDENTS  
mortels ont pour cause  
LA VITESSE**



**52% DES POINTS RETIRÉS  
suite à un  
EXCÈS DE VITESSE**

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### Principes

#### 1. Création d'un Centre de traitement des infractions

- ✓ gestion du système CSA
- ✓ sous l'autorité du ministre en charge de la Police grand-ducale
- ✓ dans les bâtiments de l'Unité Centrale de Police de la Route à Bertrange
- ✓ exploité par la Police Grand-Ducale
- ✓ sous la surveillance du procureur d'État

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

#### 2. Infractions visées

- ✓ excès de vitesse
- ✓ inobservation d'un feu rouge
- ✓ non-respect des distances de sécurité
- ✓ fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### 3. Fonctionnement

- ✓ détection par l'appareil de contrôle automatique du véhicule ayant servi à commettre l'infraction
- ✓ prise d'une photo montrant la plaque d'immatriculation et son conducteur
- ✓ enregistrement de la photo et envoi automatique au Centre
- ✓ constatation de l'infraction et identification titulaire du certificat d'immatriculation au moyen de la plaque d'immatriculation au Centre
- ✓ envoi de l'avertissement taxé par voie postale

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### 4. Responsabilité

- ✓ Responsabilité pénale  
⇒ conducteur (art.14bis de la loi de1955)

#### Sanction:

- amende
- perte de points (le cas échéant)
- interdiction de conduire (le cas échéant)
- inscription au casier judiciaire (le cas échéant)

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### ✓ Responsabilité pécuniaire

- ⇒ titulaire du certificat d'immatriculation
- ⇒ représentant légal (immatriculation au nom d'une personne morale)
- ⇒ locataire (location / leasing)
- ⇒ acquéreur (cession)

### Sanction:

- amende et
- le cas échéant, perte de points  
(sauf manifestement pas l'auteur de l'infraction et tout fait pour trouver l'auteur)

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### 5. Droit de contestation

⇒ Titulaire du certificat d'immatriculation / représentant légal / locataire / acquéreur

### ✓ désignation du conducteur

-> le Centre informe le conducteur désigné qu'il est redevable du paiement d'un avertissement taxé et que sa responsabilité pénale est recherchée

-> Conducteur désigné: droits de défense selon art.15 / loi de 1955: établissement d'un procès-verbal

### ✓ force majeure

### ✓ vol / abus de confiance / escroquerie / destruction du véhicule

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### Procédure

✓ En cas d'avertissement taxé

- ⇒ délai de 45 jours (+ 1 mois si non-résident)
- ⇒ formulaire pré-imprimé joint à l'avertissement taxé à retourner au Centre
- ⇒ vérification de la recevabilité de la contestation au Centre

Contestation recevable: responsabilité pécuniaire pas engagée

Contestation irrecevable de plein droit: responsabilité pécuniaire reste engagée

*Dans les autres cas*: transmission du dossier au procureur d'Etat

✓ En cas d'établissement d'un procès-verbal

- ⇒ convocation d'office au Centre (délai 45 jours /+ 1 mois si non-résident)
- ⇒ Si la personne concernée ne se présente pas, transmission du dossier au procureur d'État

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### 6. Consultation de la photo

- ✓ pas de transmission d'office
- ✓ sur demande au Centre
- ✓ procuration possible
- ✓ toute personne autre que le conducteur est masquée

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### 7. Traitement des données à caractère personnel

- ✓ respect de la législation applicable en matière de protection des données
- ✓ responsable du traitement = Directeur général de la Police grand-ducale
- ✓ droit d'accès indirect selon article 17 § (2) de la loi du 2 août 2002
- ✓ durée de conservation:
  - photos : 2 semaines
    - > après paiement de l'avertissement taxé / jugement définitif
    - > du jour où dossier classé sans suite
  - autres données : 3 ans

## Mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé

### 1. Volet législatif

### 2. Volet conceptuel



## Radars fixes



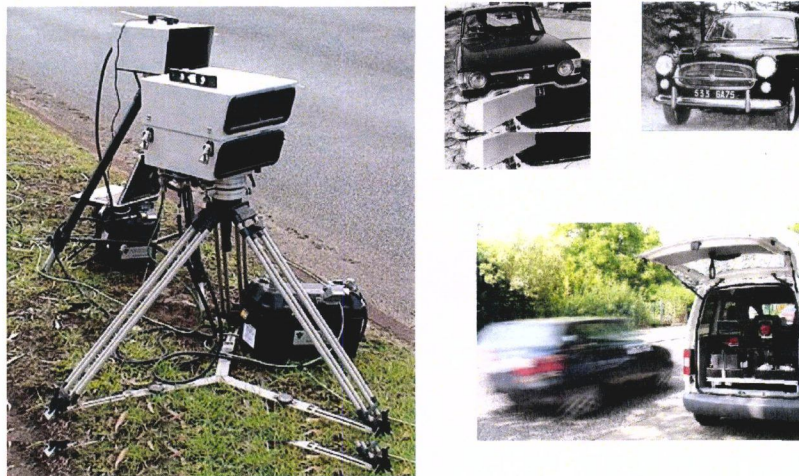
40'000 € / site

15

Travaux publics



## Radars mobiles



50'000 € / unité

16

Travaux publics





## Radars tronçons (Phase 2)



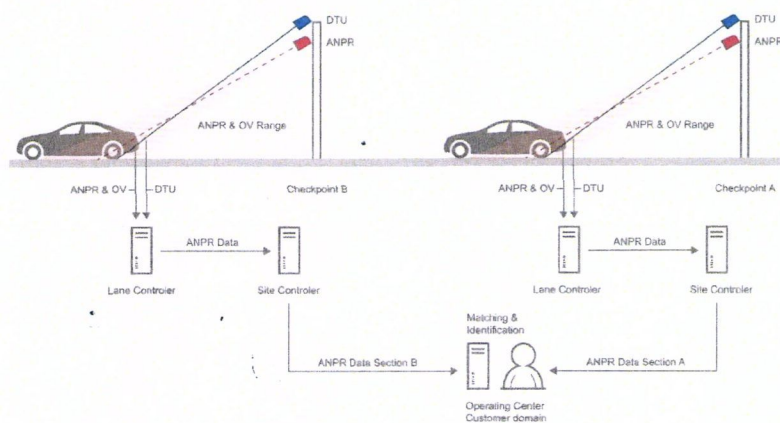
165'000 € / tube resp. direction

Travaux publics

17



## Radars tronçons (Phase 2)



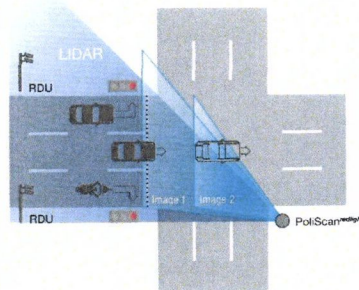
Vitesse moyenne calculée sur base des temps de passage au points A et B (horodates GPS) et de la distance entre ces points de contrôle.

Travaux publics

18



## Radars feux rouges (Phase 2)



95'000 € / direction

+ 3'500 € pour contrôle vitesse

Vehicles are detected using laser-based technology, and violations are documented using two high-resolution digital cameras.

Il y a violation si la voiture passe les 2 lignes (fictives) configurées pour chaque carrefour. Ce dispositif nécessite une liaison vers l'armoire de commande des feux. Si l'on souhaite contrôler les 2 sens de circulation, il faudra 2 équipements.



## Étude sur les emplacements

- Groupe de travail «audits de sécurité» (Administration des Ponts et Chaussées, Police Grand-Ducale, Association nationale des Victimes de la Route, Sécurité Routière, ACL, Centre de formation pour Conducteurs et MDDI- Dépt. des travaux Publics, Dépt. des transports et Dépt. de l'Environnement)
- en janvier 2014 prenant en compte la géolocalisation des accidents 2011,2012 et 2013
  - Choix de 20 sites parmi les 44 sites potentiels



## Étude sur les emplacements

B7 : Echangeur d'Ettelbruck – Echangeur d'Erpeldange.  
N11 : entre Waldhof et Gonnerange.  
N7 : Lipperscheid-Dellt Fridhaff-Hoscheid  
N7: Dorscheiderhäuschen Hoscheid - Marnach  
CR 101 : Direndall-Kopstal-Schoenfels  
N14 : Stegen  
N8 : Entre Brouch et Reckange  
N28 : Oetrange-Bous : emplacement à l'entrée de Bous  
N13 : Welfrange  
N 10 : Hëttermillen  
N3 : Schlammestee-Hesperange-Frisange : Un radar sera implanté à l'approche du lieu-dit « Schlammestee »  
N5 : entre Bascharage et Helfent : Un radar sera implanté à Grevelsbarrière  
N13 : Windhof –Garnich  
N24 : entre Oberpallen et Beckerich  
N7: Rouscht  
N10 : Wallendorf Pont-Bollendorf-Pont  
N12 : Emmeschbach Wincrange-Asselborn  
N15 : Heiderscheidgrund-Heiderscheid  
N10 : « A Wann » Steinheim-Echternach  
A4/B4: sous le tunnel Merl

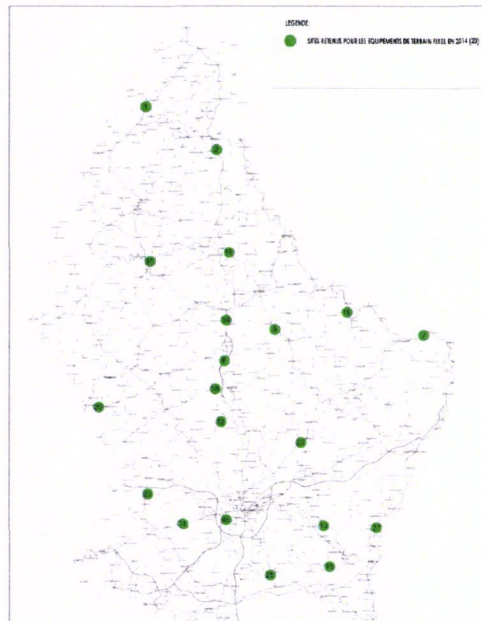
Détermination des sites ayant le plus de notes élevées, en faisant varier les paramètres de pondération  $\alpha$ ,  $\beta$  et  $\gamma$ .

Note par site =  
 $\alpha * N_{\text{Accident}} + \beta * N_{\text{Blessés/Morts}} + \gamma * NV85$

$NV85$  = rapport entre la vitesse V85 (celle dépassée par 15% des usagers) et la vitesse limite ou conseillée.



## Nombre de radars fixes : 20





## Nombre de radars autres pays

| Pays | cam/1000km2 | cam/1000000hab |
|------|-------------|----------------|
| A    | 14,00       | 143,10         |
| B    | 57,400      | 178,70         |
| CH   | 19,70       | 109,50         |
| D    | 11,20       | 48,40          |
| DK   | 0,20        | 1,80           |
| ES   | 3,00        | 35,00          |
| FR   | 6,60        | 58,80          |
| GB   | 22,50       | 91,00          |
| GR   | 3,10        | 36,70          |
| I    | 18,30       | 94,00          |
| NL   | 28,60       | 72,70          |
| P    | 0,40        | 3,90           |
| PL   | 6,40        | 52,10          |

(radars vitesse et feux-rouges)

|                |             |              |
|----------------|-------------|--------------|
| <b>Moyenne</b> | <b>9,56</b> | <b>57,49</b> |
|----------------|-------------|--------------|

Luxembourg avec 20 radars fixes:  
7,75 caméras/1000km2 – 36,3 caméras/1,000,000 habitants



## Planning

1. Volet législatif: vote de la loi prévu avant les vacances d'été 2015
2. Centre de traitement: mise en soumission avant la fin de l'année 2014
3. Appareils fixes et mobiles: mise en soumission en novembre

-> Les premiers radars seront prévisiblement mis en service fin de l'année prochaine

# ANNEXE 2

## **Projet de règlement grand-ducal autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisé**

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

Vu la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, et notamment son article 17;

Vu la loi du \_\_\_\_\_ portant création du système de contrôle et de sanction automatisé;

Vu les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre d'agriculture;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en conseil;

### **Arrêtons:**

#### **Art.- 1er. Objet.**

**(1)** Est autorisée la création d'un fichier des propriétaires, détenteurs, conducteurs désignés, représentants légaux des personnes morales propriétaires et détenteurs, locataires et preneurs des véhicules ayant servi à commettre une infraction en matière de circulation routière, détectée et enregistrée au moyen d'appareils automatiques conformément à la loi du \_\_\_\_\_ portant création du système de contrôle et de sanction automatisé ainsi que des membres de la police grand-ducale ayant constaté l'infraction et ayant paramétré l'équipement.

Les données y relatives sont traitées aux fins de recherche, de constatation et de répression d'une infraction conformément à l'article 2 de la loi du \_\_\_\_\_ précitée.

**(2)** Le fichier dont question au paragraphe (1) couvre l'identification du contrevenant, la procédure de recouvrement, les poursuites judiciaires en cas de non-paiement, la gestion des permis à points et l'établissement de statistiques pour lesquelles les données sont anonymisées.

**(3)** Le Directeur général de la Police est le responsable du traitement. Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant.

## **Art. 2.- Données à caractère personnel traitées.**

Le fichier contient les informations suivantes, par infraction détectée et enregistrée:

- 1) les photos concernant le véhicule en infraction, son conducteur, son numéro d'immatriculation et éventuellement ses passagers ;
- 2) le code de l'infraction, la nature de l'infraction, les lieu, date et heure de la détection et de l'enregistrement de l'infraction, les voies contrôlées, les moyens de détection et d'enregistrement et l'identifiant de l'équipement utilisé ainsi que pour les équipements mobiles, les identifiants des membres de la police grand-ducale ayant paramétré ces équipements;
- 3) les identifiants des membres de la police grand-ducale ayant constaté l'infraction ;
- 4) les nom, prénoms, adresse, date et lieu de naissance des propriétaire, détenteur, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme propriétaire ou détenteur, locataire et preneur du véhicule ayant servi à commettre une infraction, ainsi que les dénomination, forme juridique et adresse du siège de ces personnes morales et, le cas échéant, les numéros d'identification du répertoire général des personnes physiques et morales ;
- 5) le numéro ainsi que le pays de délivrance du permis de conduire des propriétaire, détenteur, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme propriétaire ou détenteur, locataire et preneur du véhicule ayant servi à commettre une infraction;
- 6) le montant de l'amende et, le cas échéant, la réduction du nombre de points affectés au permis de conduire ;  
les données relatives aux contestations ;
- 7) les données relatives aux avertissements taxés, dont le paiement des avertissements taxés ;
- 8) les données relatives aux procès-verbaux.

## **Art. 3.- Consultation de données.**

(1) Dans le cadre de l'exécution de leurs missions, le procureur général d'Etat, le procureur d'Etat ainsi que les membres de leurs parquets et les membres du Centre de constatation et de sanction des infractions routières, ci-après désigné le « Centre », ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire ont un accès direct, par un système informatique, aux traitements de données à caractère personnel visés aux points numéros 1, 2, 7 et 8 de l'article 48-24 du Code d'instruction criminelle respectivement aux points numéros 1, 2, 7 et 8 de l'article 34-1 de la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la police ainsi qu'aux traitements de données à caractère personnel relatifs à la gestion des contrats de location et des véhicules loués mis en œuvre par les loueurs de véhicules.

Cet accès direct est également donné aux membres du personnel de l'administration judiciaire, nommément désignés par le Procureur Général d'Etat ou le Procureur d'Etat en fonction de leurs attributions spécifiques, et aux membres du Centre relevant du cadre administratif et

technique de la Police, nommément désignés par le ministre ayant la Police dans ses attributions sur proposition du Directeur général de la Police, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Le traitement des données relatives aux véhicules immatriculés à l'étranger, ainsi qu'à leurs propriétaires, détenteurs, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales propriétaires et détenteurs, locataires et preneurs desdits véhicules est effectué conformément aux dispositions de la loi du XX XXXX 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière respectivement sur base d'accords bilatéraux ou multilatéraux que le Luxembourg aurait conclu avec d'autres pays.

**(2)** Seules les données à caractère personnel strictement nécessaires, dans le respect du principe de proportionnalité, peuvent être consultées.

**(3)** Dans le cadre de l'article 1 (2), les données contenues dans le fichier créé en vertu de l'article 1 (1) peuvent faire l'objet d'une interconnexion, mise en relation ou rapprochement avec les traitements visés à l'article 3 (1).

#### **Art. 4.- Communication des données à des tiers.**

Les données enregistrées dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisé peuvent être transmises :

- a) à la police grand-ducale dans le cadre de ses missions générales relatives à la prévention, à la recherche et à la constatation des infractions pénales ;
- b) aux autorités judiciaires luxembourgeoises, le cas échéant ;
- c) au ministre ayant dans ses attributions les Transports, pour ce qui est des seuls avertissements taxés décernés par la Police donnant lieu à une réduction de points.

#### **Art. 5.- Durée de conservation des données enregistrées.**

**(1)** Les photos enregistrées sont effacées au plus tard deux semaines après l'acquittement de l'avertissement taxé.

En cas d'enquête préliminaire, ce délai court à compter du jour où le dossier a été définitivement classé sans suite.

En cas de procédure judiciaire, ce délai court à compter du jour où la décision judiciaire n'est plus susceptible d'aucun recours.

Les photos enregistrées non exploitables sont effacées au plus tard deux mois après leur enregistrement.

**(2)** Les autres données constituant le fichier visé par le présent règlement peuvent être conservées jusqu'à 3 ans après le paiement de l'avertissement taxé.

En cas d'enquête préliminaire, ce délai court à compter du jour où le dossier a été définitivement classé sans suite.

En cas de procédure judiciaire, ce délai court à compter du jour où la décision judiciaire n'est plus susceptible d'aucun recours.

Au-delà de cette période de trois ans, les données en question peuvent uniquement être conservées sous forme anonymisée.

**(3)** En cas d'infraction donnant lieu à un procès-verbal, les données gérées par le Centre qui sont en relation avec cette infraction sont à considérer comme des données judiciaires au sens de l'article 8 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

**(4)** Au cas où une infraction constatée ne donne lieu à établissement ni d'un avertissement taxé, ni d'un procès-verbal, les données y relatives sont effacées après l'expiration du délai de prescription de l'action publique.

#### **Art. 6.- Contrôle.**

L'accès aux traitements de données visés dans le présent règlement grand-ducal est soumis à la surveillance de l'autorité de contrôle visée à l'article 17 paragraphe (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.

En vue de la surveillance exercée par cette autorité de contrôle, le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que:

- a) les magistrats, les membres du personnel de l'administration judiciaire et les membres de la Police visés à l'article 3 ne puissent consulter les fichiers auxquels ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel, et
- b) les informations relatives aux magistrats, aux membres du personnel de l'administration judiciaire et aux membres de la Police visés à l'article 3 ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont enregistrées et conservées pendant un délai de 3 ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation.

Ces données ne sont accessibles, à des fins de contrôle, qu'aux membres de l'autorité de contrôle instituée par l'article 17 paragraphe (2) de la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, au Directeur général



de la Police ainsi qu'à l'Inspecteur général de la Police ou aux agents nommément désignés par eux.

**Art. 7.- Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le 1er juin 2015.

**Art. 8.- Disposition finale**

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Sécurité intérieure, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures

François BAUSCH

Le Ministre de la Sécurité intérieure

Etienne SCHNEIDER

Le Ministre de la Justice

Félix BRAZ

Le Ministre des Finances

Pierre GRAMEGNA

**Projet de règlement grand-ducal**  
**modifiant le 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**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

Vu la loi du \_\_\_\_\_ portant création d'un système de contrôle et de sanction automatisé ;

Vu les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre d'agriculture;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

**Arrêtons :**

**Article 1<sup>er</sup>**

Le 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 est modifié comme suit :

I. Un article 4ter nouveau est inséré après l'article 4bis, avec le libellé suivant :

«**Art. 4ter. 1.** En cas de constatation d'une infraction dans le cadre de la loi du \_\_\_\_\_ portant création du système de contrôle et de sanction automatisé, l'avertissement taxé est décerné dans les conditions prévues par ladite loi.

**2.** L'avertissement taxé est décerné, d'après la formule spéciale publiée en annexe, composée d'un avis de contravention ainsi que d'un formulaire de contestation.

**3.** Lorsque le paiement de l'avertissement taxé n'est pas susceptible d'entraîner une réduction de points, mention en est faite sur l'avis de contravention.

Lorsque le paiement de l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction de points, l'avis de contravention renseigne sur la réduction de points qu'entraîne le paiement de la taxe. La disposition relative à la déclaration dont question au 1<sup>er</sup> alinéa du paragraphe 1. de l'article 4bis ne s'applique pas.

4. Le récépissé en cas de versement, la copie en cas de virement au compte postal ou bancaire indiqué sur l'avis de contravention et le relevé en cas de paiement par carte bancaire servent de reçu à l'intéressé.

5. L'information au procureur d'Etat des avertissements taxés décernés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la police grand-ducale de relevés mensuels.

6. Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par le présent article, les dispositions des articles 3, 4 et 4bis s'appliquent. »

II. La formule spéciale dont question à l'article 4ter, composée d'un avis de contravention ainsi que d'un formulaire de contestation, est reprise en annexe II-5 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993, précité.

III. La convocation dont question à l'article 7 de la loi du \_\_\_\_\_ portant création du système de contrôle et de sanction automatisé est donnée selon la formule spéciale reproduite en annexe II-6 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993, précité.

## **Article 2**

Le présent règlement grand-ducal entrera en vigueur le 15 juin 2015.

## **Article 3**

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Sécurité intérieure, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures

François BAUSCH

Le Ministre de la Sécurité intérieure

Etienne SCHNEIDER

**Le Ministre de la Justice**

**Félix BRAZ**

**Le Ministre des Finances**

**Pierre GRAMEGNA**

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



UCPR - CSA

Réf: Procès-verbal N°

## AVIS DE PROCES-VERBAL

Propriétaire / Détenteur / Conducteur :

Numéro d'immatriculation :

Numéro du permis de conduire :

Madame, Monsieur,

Le véhicule portant le numéro d'immatriculation ci-dessus a fait l'objet d'un contrôle automatisé sur le territoire luxembourgeois ayant permis de constater l'infraction suivante :

**Code de l'infraction :** *(Libellé selon le catalogue des avertissements taxés)*

**Nature de l'infraction :** *(Libellé selon le catalogue des avertissements taxés)*

**Article correspondant du Code de la Route :**

*(Code de la Route : Arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques)*

Lieu de l'infraction :

Lieu :

Voie contrôlée :

Date et heure de l'infraction :

Date :

Heure :

Appareil de contrôle utilisé :

Marque :

Type :

Numéro :

Date homologation :

Paramétré par (en cas d'équipement mobile) :

Agent verbalisant :

Identifiant:

**Vous êtes prié(e) de formuler votre prise de position quant à l'infraction relevée à votre rencontre en utilisant le formulaire annexé.**

## **OBSERVATIONS IMPORTANTES :**

### **1) Vous contestez l'infraction relevée à votre rencontre :**

Vous pouvez dans un délai de 45 jours contester être l'auteur de l'infraction. Ce délai de 45 jours court à partir de la date où vous avez accepté la présente ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de votre refus d'accepter la présente ou d'expiration du délai qui vous est imparti pour retirer la présente.

Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.

A cette fin, vous devez retourner par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation ci-joint, dûment rempli et signé, à l'adresse indiquée du Centre avec à l'appui les pièces justificatives requises.

### **2) Vous avez le droit de consulter la photo et vos données à caractère personnel :**

Ce droit d'accès s'exerce auprès du Centre : *(coordonnées du Centre)*

Vous pouvez donner une procuration écrite, datée et signée de votre main à une personne de votre choix pour exercer ce droit pour vous.

### **3) Vous pouvez obtenir des renseignements supplémentaires :**

- Par internet : *(Site internet de la Police grand-ducale)*
- Par téléphone *(pendant les heures d'ouverture du Centre) : (numéro de téléphone du Centre)*









UCPR - CSA

Réf: Procès-verbal N°

**FORMULAIRE DE CONTESTATION**

(article 8 de la loi du \_\_\_\_\_ portant création du système de contrôle et de sanction automatisé)

Je soussigné (e) \_\_\_\_\_

conteste être l'auteur de l'infraction commise avec le véhicule immatriculé \_\_\_\_\_

faisant l'objet du présent avis de contravention pour le motif suivant (*cochez la case correspondante 1 - 6 ci-dessous*) :

1.  Le véhicule ne se trouvait pas sous ma garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux au moment de l'infraction.  
(Exemples : vol, escroquerie, abus de confiance)  
Je joins au formulaire le récépissé du dépôt de la plainte.
2.  Le véhicule était détruit au moment de l'infraction.  
Je joins au formulaire copie de la déclaration de destruction du véhicule.
3.  Le véhicule était cédé au moment de l'infraction.  
Je joins au formulaire 1) copie du contrat de cession dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et 2) preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs du véhicule.
4.  Le véhicule était loué à un tiers au moment de l'infraction.  
Je joins au formulaire copie du contrat de location du véhicule.
5.  Le véhicule était conduit au moment de l'infraction par la personne suivante :

|   |           |
|---|-----------|
| Nom* :  | Prénom* : |
| Sexe* : F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> |           |
| Adresse* :  |           |
| Date et lieu de naissance* :                                  |           |
| N° du permis de conduire :                                    |           |
| Numéro de téléphone :   |           |

(\*) Mentions obligatoires

6.  **Autre motif ou absence des justificatifs demandés.**

*J'explique au verso, dûment daté et signé, les raisons de ma contestation ou de l'absence des justificatifs demandés.*

7.  **L'infraction relevée à mon encontre donne lieu à une réduction de points, alors que je n'étais pas le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.** Je souhaite ne pas perdre de points et je joins au formulaire les documents pertinents démontrant que je n'étais manifestement pas l'auteur de l'infraction, ainsi qu'une attestation écrite, datée et signée de ma main précisant toutes les démarches que j'aia effectuées pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

***Je suis averti(e) que toute fausse déclaration dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire est punie d'une amende de 251 à 10.000 euros (article 11 de la loi du \_\_\_\_\_ portant création du système de contrôle-sanction automatisé).***

**Le présent formulaire de contestation, avec les pièces justificatives requises à l'appui, doit être retourné par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, au Centre à l'adresse suivante :**

**et ce dans un délai de 45 jours à partir de la date où vous avez accepté l'avis de contravention ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de votre refus d'accepter l'avis de contravention ou d'expiration du délai qui vous est imparti pour retirer l'avis de contravention. Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.**

**Date et Signature**



ANNEXE II-5

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



UCPR - CSA

Réf: Contravention N°

AVIS DE CONTRAVENTION

Propriétaire / Détenteur / Conducteur :

Numéro d'immatriculation :

Numéro du permis de conduire :

Madame, Monsieur,

Le véhicule portant le numéro d'immatriculation ci-dessus a fait l'objet d'un contrôle automatisé sur le territoire luxembourgeois ayant permis de constater l'infraction suivante :

Code de l'infraction : *(Libellé selon le catalogue des avertissements taxés)*

Nature de l'infraction : *(Libellé selon le catalogue des avertissements taxés)*

Article correspondant du Code de la Route :

(Code de la Route : Arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques)

Montant de l'avertissement taxé : \_\_\_\_\_ euros

Perte de points du permis de conduire : \_\_\_\_\_

Lieu de l'infraction :

Lieu :

Voie contrôlée :

Date et heure de l'infraction :

Date :

Heure :

Appareil de contrôle utilisé :

Marque :

Type :

Numéro :

Date homologation :

Paramétré par (en cas d'équipement mobile) :

Agent verbalisant :

Identifiant:

## **OBSERVATIONS IMPORTANTES :**

### **1) Vous reconnaissez l'infraction relevée à votre rencontre :**

Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement, par virement ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où vous avez accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de votre refus d'accepter la lettre recommandée ou d'expiration du délai qui vous est imparti pour retirer la lettre recommandée.

Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.

Vous pouvez utiliser le talon préimprimé ci-joint.

A défaut de régler le montant dû endéans le délai de 45 jours, des poursuites judiciaires seront entamées à votre rencontre.

### **2) Vous contestez l'infraction relevée à votre rencontre :**

Vous pouvez dans un délai de 45 jours contester être l'auteur de l'infraction. Ce délai de 45 jours court à partir de la date où vous avez accepté la présente ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de votre refus d'accepter la présente ou d'expiration du délai qui vous est imparti pour retirer la présente.

Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.

A cette fin, vous devez retourner par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation ci-joint, dûment rempli et signé, à l'adresse indiquée du Centre avec à l'appui les pièces justificatives requises.

### **3) Vous avez le droit de consulter la photo et vos données à caractère personnel :**

Ce droit d'accès s'exerce auprès du Centre : *(coordonnées du Centre)*

Vous pouvez donner une procuration écrite, datée et signée de votre main à une personne de votre choix pour exercer ce droit pour vous.

### **4) Vous pouvez obtenir des renseignements supplémentaires :**

- Par internet : *(Site internet de la Police grand-ducale)*
- Par téléphone *(pendant les heures d'ouverture du Centre) : (numéro de téléphone du Centre)*

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



UCPR - CSA

Réf: Contravention N°

**FORMULAIRE DE CONTESTATION**

(articles 5 et 8 de la loi du \_\_\_\_\_ portant création du système de contrôle et de sanction automatisé)

Je soussigné (e) \_\_\_\_\_

conteste être l'auteur de l'infraction commise avec le véhicule immatriculé \_\_\_\_\_

faisant l'objet du présent avis de contravention pour le motif suivant (cochez la case correspondante 1 - 6 ci-dessous) :

1.  Le véhicule ne se trouvait pas sous ma garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux au moment de l'infraction.  
(Exemples : vol, escroquerie, abus de confiance)  
Je joins au formulaire le récépissé du dépôt de la plainte.
2.  Le véhicule était détruit au moment de l'infraction.  
Je joins au formulaire copie de la déclaration de destruction du véhicule.
3.  Le véhicule était cédé au moment de l'infraction.  
Je joins au formulaire 1) copie du contrat de cession dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et 2) preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs du véhicule.
4.  Le véhicule était loué à un tiers au moment de l'infraction.  
Je joins au formulaire copie du contrat de location du véhicule.
5.  Le véhicule était conduit au moment de l'infraction par la personne suivante :

|   |           |
|---|-----------|
| Nom* :  | Prénom* : |
| Sexe* : F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> |           |
| Adresse* :  |           |
| Date et lieu de naissance* :                                  |           |
| N° du permis de conduire :                                    |           |
| Numéro de téléphone :   |           |

(\*) Mentions obligatoires

6.  **Autre motif ou absence des justificatifs demandés.**

J'explique au verso, dûment daté et signé, les raisons de ma contestation ou de l'absence des justificatifs demandés.

7.  **L'infraction relevée à mon encontre donne lieu à une réduction de points, alors que je n'étais pas le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.** Je souhaite ne pas perdre de points et je joins au formulaire les documents pertinents démontrant que je n'étais manifestement pas l'auteur de l'infraction, ainsi qu'une attestation écrite, datée et signée de ma main précisant toutes les démarches que j'aia effectuées pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

***Je suis averti(e) que toute fausse déclaration dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire est punie d'une amende de 251 à 10.000 euros (article 11 de la loi du \_\_\_\_\_ portant création du système de contrôle-sanction automatisé).***

**Le présent formulaire de contestation, avec les pièces justificatives requises à l'appui, doit être retourné par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, au Centre à l'adresse suivante :**

**et ce dans un délai de 45 jours à partir de la date où vous avez accepté l'avis de contravention ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de votre refus d'accepter l'avis de contravention ou d'expiration du délai qui vous est imparti pour retirer l'avis de contravention. Si vous n'avez pas votre résidence normale au Luxembourg, le délai de 45 jours est augmenté d'un mois.**

**Date et Signature**





# ANNEXE 3

Luxembourg, le 9 septembre 2014



DEMOKRATESCH  
PARTEI

Chambre des Députés  
Groupe Parlementaire

Monsieur Mars DI BARTOLOMEO  
Président de la Chambre des Députés

Luxembourg

9, rue du St. Esprit  
B.P. 510  
L-2015 Luxembourg

Tel. : 22 41 84 1  
Fax : 47 10 07

dp@dp.lu  
www.dp.lu

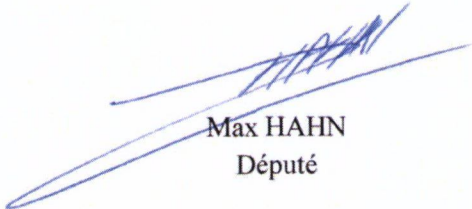
Objet: Dépôt d'un amendement – Projet de loi n°6600

Monsieur le Président,

Par la présente j'ai l'honneur de déposer conformément à l'article 71 du Règlement de la Chambre des députés une série d'amendements au projet de loi n° 6600 relatif au réseau cyclable national et aux liaisons et raccordements vers le réseau communal. Les amendements de l'article prévoient un ajout d'une piste cyclable au réseau cyclable national. Ainsi, le vélo serait favorisé comme mode de transport au quotidien sur l'axe Bascharage (gare et zone d'activités) - Dippach-Gare - Bertrange (zones d'activités Helfent et Luxembourg-Strassen) - Luxembourg en créant une liaison cyclable directe. Cette piste emprunterait principalement la voirie communale, rurale et forestière existante.

Je vous saurais gré de bien vouloir transmettre à Madame la Présidente de la Commission du développement durable les amendements ci-joints.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

  
Max HAHN  
Député

Luxembourg, le 9 septembre 2014

Dépôt Monsieur Max HAHN

Projet de loi 6600

AMENDEMENTS

Article 4 à amender:

*Ajouter:*

**PC38 : « itinéraire cyclable « Bim Diederich » desservant Bascharage-Gare, Dippach-Gare, Bertrange-Helfenterbruck et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC6 et PC9 » ;**

*Modifier :*

PC1 : « itinéraire cyclable du Centre, contournant la Ville de Luxembourg et desservant, Hesperange- Parc, l'Arrêt Pont-Rouge, Dommeldange-Gare, Merl-Cimetière et assurant l'accès vers les itinéraires, PC9, PC11, PC13, PC15, PC27, PC28, PC31a, PC31b **et PC38** »;

PC6 : « itinéraire cyclable des Trois Cantons, desservant Pétange-Gare, Sanem-Château, Lallange-Lycée, Noertzange-Gare, Bettembourg-Gare, Frisange-Frontière, Mondorf-les-Bains et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC3, PC7, PC8, PC9, PC10, PC11, PC12, PC28, PC30b, PC30c **et PC38** » ;

PC9 : « Itinéraire cyclable Faubourg Minier desservant Sanem-Château, Dippach-Gare, Leudelage- Z.A. Am Bann et assurant l'accès vers les itinéraires cyclables PC1, PC6, PC10 **et PC38** ».