



30 octobre 2014

## AVIS II/29/2014

relatif au 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.

relatif au 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.

relatif au 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.

..... AVIS .....

Par lettre du 8 août 2014, M. François Bausch, ministre du Développement durable et des Infrastructures a soumis les projets de loi et de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés (CSL).

1. 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 œuvre en tenant compte des dispositions applicables en matière de protection de données ».

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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.

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

9. 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.

10. 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.

**11.** 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.

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

**13.** 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.

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

**15.** 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.

**16.** 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.

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

**18.** 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.

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

**20.** 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.

**21.** 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.

**22.** 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.

**23.** Finalement, il convient de relever que le groupe de travail « cameras - 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.

**24.** 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.

**25.** Si la CSL peut soutenir le projet de loi dans ses grandes lignes, elle se doit toutefois de formuler quelques remarques ponctuelles concernant le texte même.

**26.** Concernant l'article 2, paragraphe 1, point 1) c) prévoyant que le système CSA a pour finalité *« 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 »*, la CSL se demande concrètement s'il est opportun de poursuivre une telle infraction sachant que le réseau routier au Luxembourg est quasiment toujours surchargé et qu'il est souvent matériellement impossible et intellectuellement invérifiable pour les automobilistes d'observer ce temps inter-véhiculaire pendant les heures de pointe où la circulation routière est très intense. La CSL est d'avis que pour ce genre d'infraction, il existe une inégalité des armes entre la police qui peut, à son gré, poursuivre tout automobiliste à l'aide de radars mobiles embarqués dans des voitures (souvent banalisées) et l'automobiliste qui est souvent dans l'impossibilité matérielle et intellectuelle de savoir s'il respecte oui ou non le temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par rapport à celui qui le devance.

**27.** En ce qui concerne l'article 3, alinéa 2, en vertu duquel *« 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 présent alinéa »*, la CSL conclut que la condition sine qua non pour une telle infraction est le dépassement de vitesse au premier point et que l'infraction n'est perpétrée que si au deuxième point, la vitesse moyenne est supérieure à la vitesse autorisée sur ce tronçon. S'agissant, aux yeux de la CSL, d'une infraction continue, l'infraction ne devrait pas être constituée si après avoir excédé la vitesse autorisée au premier point, la vitesse moyenne constatée au deuxième point est inférieure à la vitesse autorisée.

**28.** En ce qui concerne l'article 4 disposant qu'il existe une présomption de responsabilité pénale ou, pour reprendre les termes du Conseil constitutionnel français, une présomption d'imputabilité de l'infraction à l'égard du titulaire du certificat d'immatriculation, la CSL craint que par l'introduction d'un renversement de la charge de la preuve au détriment du titulaire du certificat d'immatriculation, le principe sacrosaint de la présomption d'innocence ne soit progressivement mis en cause par l'introduction de dérogations (comme en l'espèce pour les contraventions) et finit par disparaître tôt ou tard. La CSL ne saura accepter un tel effritement de l'Etat de droit !

**29.** Le 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 de points restructure certains articles du catalogue des avertissements taxés et ajoute de nouvelles infractions respectivement augmentation de certaines sanctions pour certaines infractions existantes.

**30. Sous réserve des remarques formulées ci-avant, la CSL a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord aux projets de loi et de règlement grand-ducal émargés.**

---

Luxembourg, le 30 octobre 2014

Pour la Chambre des salariés,



Norbert TREMUTH  
Directeur



Jean-Claude REDING  
Président

L'avis a été adopté à l'unanimité