

CAPITA
FIDUCIARY GROUP

- Corporate services
- Fund administration services

Amsterdam | Ireland | Jersey | London | Luxembourg
Tel: +352 44 09 29 www.capitafiduciary.lu

AGEFI Luxembourg

Le Journal Financier de Luxembourg

MAS

AUDIT • CORPORATE SERVICES • FRIS

www.masint.com

L'interdiction annoncée en France des avertisseurs et détecteurs de radars est-elle illégale ?

Agefi Luxembourg a demandé à Michel BENEZRA* (cf. portrait), avocat à Paris spécialisé en droit automobile et droit pénal routier, son opinion. Cette nouvelle mesure a en effet un impact sur les nombreux Luxembourgeois et expatriés qui doivent se rendre en France: elle pourrait influencer aussi le législateur luxembourgeois qui, rappelons-le, a suivi la France dans l'adoption du permis de conduire à points.



Quelle est la différence entre un avertisseur de radar et un détecteur de radar ?

Aujourd'hui, la différence est de taille puisque l'un est légal (avertisseur) et l'autre est illégal (détecteur). Un «détecteur» de radars est un appareil doté d'antennes qui ont vocation à capter les ondes électromagnétiques émises par les radars lorsqu'il se trouve dans le champ de ces ondes et donc à proximité du radar. Un «détecteur» de radars détectera donc un radar de contrôle de vitesse et préviendra le conducteur (signal sonore, lumineux, ou les deux). En revanche, un «avertisseur» de radars, fonctionne différemment puisque ce sont des positions de radars qui sont inscrites par les fabricants dans un GPS. Il n'y a donc aucune détection.

Rappelons, qu'en cas de possession d'un «détecteur» de radars, l'article R.413-15 du code de la route prévoit 1500 euros d'amende, une suspension du permis pouvant aller jusqu'à trois ans, le retrait de deux points sur le permis, la saisie du

matériel voire même du véhicule (infraction de 5^{ème} classe). Il faut préciser que sont également interdits la vente, la détention, l'utilisation, l'adaptation ou le transport de tous appareils permettant notamment la «détection» des radars destinés au contrôle de vitesse. Vous l'aurez compris, l'enjeu aujourd'hui est de savoir si le Comité interministériel de la sécurité routière qui a présenté de nouvelles mesures visant à renforcer la sécurité routière va réussir à faire passer le texte visant l'interdiction future des «avertisseurs» de radars. Il faut savoir que les mesures présentées par le comité interministériel ont 95% de chances d'être votées si l'on se réfère aux précédentes mesures proposées. Cependant, si l'interdiction des «avertisseurs» radars pouvait être envisagée en théorie, il est certain qu'en réalité, une telle interdiction pourrait rencontrer de nombreuses difficultés d'ordre juridique et pratique.

L'interdiction des avertisseurs de radar viole-t-elle les principes constitutionnels et traités internationaux ?

Sont en jeu le droit de s'exprimer de chacun, de communiquer via ces appareils appelés «avertisseurs» de radars et la libre circulation des informations. L'Etat va donc tenter d'empêcher les automobilistes de communiquer entre eux via ces avertisseurs et d'empêcher les informations de circuler. Mais peut-il le faire sérieusement? Il faut raisonner par analogie... Est-ce envisageable aujourd'hui d'empêcher des personnes de communiquer via des GSM? via une CB? Je ne le pense pas car contraire aux principes protégés par notre constitution ou les traités internationaux. Cette difficulté juridique sera également rencontrée pour interdire la com-

munication entre les automobilistes via un boîtier (avertisseur) qui possède, pour certains modèles, aussi une puce GSM. Seul l'intérêt public pourrait contrevenir à ces textes fondamentaux.

Est-ce que la sécurité publique est un intérêt public ?

Certainement si l'on se place du côté de l'Etat et des associations de victimes de la route. En revanche, les avertisseurs de radars ont toujours suivi la politique de l'Etat dite préventive et dans ce sens, ces avertisseurs participent à la prévention routière. En effet, l'Etat communiquait sur les positions des radars implantés sur le fondement d'une politique de prévention routière et les avertisseurs de radars reparaient simplement ces informations et les communiquaient à leurs utilisateurs, donc dans un cadre de prévention routière. Aussi, si la sécurité publique est un intérêt public, la prévention routière en est un aussi. Interdire les avertisseurs de radars reviendrait à agir contre l'objectif de prévention routière.

Suite en page 2

Le Baromètre Mensuel a&c
en collaboration avec AGEFI Luxembourg

Mai 2011

Avril / Mai 2011

-1.33%

Coup de frein au mois de mai
(lire la suite en page 2)

www.audit-compliance.com



Sommaire

◆ **Economie/Finance**

- «Construire le paquet gouvernance économique» (J.-C. LUNCKER, Gouvernement) p.5
- Une vision rénovée de l'Etat (B. COLMANT) p.6
- Une stagnation de la compétitivité de l'économie luxembourgeoise qu'il est temps d'entrayer p.6
- La crise de la dette n'est pas terminée (O. BERNAL) p.6
- Les private bankers débattent du futur du secteur p.7
- Japon: garder une perspective de long terme (I. MIYACHI, Franklin Templeton Investments) p.8
- Third Industrial Revolution: Power to the People (Interview L.F.F. - I. RIFKIN) p.8

◆ **Fonds/Bourse**

- Passation de pouvoir à la tête de l'ALFI p.13
- Meilleure visibilité attendue du côté des marchés émergents, actions ou obligataires (B. AYBRAN, Invesco) p.13
- Les fonds indiciels surperforment constamment la gestion active (A. VERDICKT, Logiver) p.14
- Les nouveaux défis de la Bourse de Luxembourg (F. WAGENER) p.15
- Bloc contre bloc (A. MILLENDORFER, Raiffeisen) p.15
- Perspectives positives pour l'or en 2011 grâce à la diversité des marchés et à des fondamentaux forts (M. GRUBB, Conseil mondial de l'or) p.16
- L'gris Aurum probat (C.-A. LAMOULEN, UBF) p.16
- Evolution de l'asset management (P. DEBATTY, Alternative Advisers) p.17
- Le Brésil: un succès économique indéniable (G. WAGNER, Banque de Luxembourg) p.18
- Investir dans les leaders suisses est synonyme d'investissement global (E. TAYLOR-JOLIDON, UBF) p.18
- Principles of Finance in Hinduism (A. SHARMA, India Business Chamber of Luxembourg) p.19

◆ **Consultance**

- La mise en œuvre de la loi sur l'Audit a posé de nombreux défis à l'IRE (P. KRIER) p.20
- Notre slogan "high performance delivered" résonne aussi au Luxembourg (P. DENIS, Accenture) p.20
- From Basel 2 to Basel 3: fundamental consulting issues (P. DELIMA, A. RODENBERG, Altran) p.21
- La convention fiduciaire de séquestre (E. BRUIN, BGL BNP Paribas) p.21
- GRGD

L'interdiction annoncée en France des avertisseurs et détecteurs de radars est-elle illégale? (suite)

Suite page UNE

A ce titre, leur interdiction me paraît donc contraire aux textes en vigueur et un outil relativement efficace permettra la défense de cette position: la question préjudicielle de constitutionnalité. Selon le nouvel article 61-1 de la Constitution, issu de la Loi Constitutionnelle du 23 juillet 2008, «lorsque, à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction, il est soutenu qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés que la constitution garantit, le Conseil Constitutionnel peut être saisi de cette question sur renvoi du Conseil d'Etat ou de la Cour de Cassation qui se prononce dans un délai déterminé...».

En clair, si l'interdiction des avertisseurs de radars est votée et que les automobilistes ne renoncent pas à utiliser les avertisseurs radars en cas de verbalisation, ils pourront soulever devant le tribunal de police via cette procédure, l'inconstitutionnalité de cette interdiction sur le fondement de la libre circulation des informations et/ou du droit de communiquer.



Quelle est le risque pénal?

La loi pénale ne peut être interprétée librement par le juge car est d'interprétation stricte. A ce titre, si l'Etat interdisait les avertisseurs de «radars» ce serait exclusivement les avertisseurs de «radars» qui seraient interdits et en aucun cas les avertisseurs ... de zones accidentogènes par exemple!

Vous l'aurez compris, rien n'impose aux fabricants de continuer à appeler leurs avertisseurs, des avertisseurs de «radars». Ces appareils pourraient, demain, informer les automobilistes des zones accidentogènes et/ou des zones à risques et/ou des zones embouteillées. Bien sûr, par le pur des hasards les forces de l'ordre auront décidé d'implanter dans ces mêmes zones (communiquées aux automobilistes) des contrôles radars afin de réduire justement les accidents dans cette zone. Le juge lié par la loi pénale (interdiction des avertisseurs de radars) ne pourra sanctionner l'utilisation des avertisseurs de «zones accidentogènes» et/ou de «zone à risque».

Et si les boîtiers étaient remplacés par des applications (apps) pour smartphones?

Si les boîtiers (p.ex. Coyote) disparaissaient, il n'en demeure pas moins que les applications (apps) smartphones seraient toujours présentes.

Aujourd'hui l'appstore, le fournisseur d'applications d'iPhone par exemple, contient pas moins d'une certaine d'applications dédiées à l'automobiliste, tant pour la prévention (iCoyote, Wikango, Avertinoo...) que la défense (SOS Automobilistes...). Si l'interdiction devait être votée, les concepteurs d'applications smartphone seraient tenus (par la loi et/ou par l'App Store) d'envoyer des mises à jour à leurs utilisateurs qui contiendraient l'effacement des positions des radars. L'utilisateur pourrait ne pas effectuer cette mise à jour sous son entière responsabilité, et le smartphone continuerait à indiquer les positions des radars (les anciens, pas les nouveaux).

Contrôler l'utilisateur qui n'aurait pas effectué de mise à jour serait quasi impossible ou relèverait de la science-fiction. Comme déjà indiqué ci-avant, les fabricants pourraient désormais fabriquer des avertisseurs de zones à risque et en pratique, ces avertisseurs seraient tout à fait légaux car non contraire à la loi. Comment un agent verbalisateur pourrait démontrer que tel boîtier a informé le conducteur d'une zone de contrôle radars en lieu et place d'une zone à risque? En pratique cela serait tout simplement impossible.

Ne faut-il pas réprimer les excès de vitesse?

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) a pris cette mesure dans la précipitation sous la pression de l'actualité brûlante. A mon sens, cette mesure est la seule qui ne sera pas suivie d'effet (juri-

dique et/ou pratique) qu'elle soit votée ou non. Dans tous les cas, mon cabinet qui intervient exclusivement en droit routier, prend la défense de la position de l'AFFTAC (Association Française des Fournisseurs et Utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite).

L'objectif de l'Etat de lutte contre la délinquance routière est noble mais d'autres moyens plus efficaces existent. En effet, un automobiliste qui dépasserait de quelques kilomètres (+ de 3km/h par exemple) la vitesse légale autorisée plusieurs fois, n'est pas un délinquant routier mais juste une personne distraite ou un professionnel de la route qui conduit beaucoup. Et pourtant cet automobiliste risque de voir son permis de conduire annulé pour défaut de point et de perdre par la suite son emploi. La prévention est nécessaire, surtout dans ces cas particuliers.

La répression doit intervenir dans un autre domaine et plus sévèrement: celui des retraits de points. Il faut laisser au juge le pouvoir de retirer les points des permis en fonction de la dangerosité de l'infraction réalisée et non automatiquement comme c'est le cas aujourd'hui. Un conducteur, qui commet un excès de vitesse de 19km/h sur autoroute n'est pas dangereux et la prévention joue un rôle très important. En revanche l'automobiliste qui commet le même excès de vitesse en pleine ville est dangereux... pourtant les deux automobilistes vont perdre le même nombre de points.

* www.benezra.fr