

**Réponse des Autorités françaises  
à la consultation de la DGREN E3 (Unité sécurité routière) :**

***Respecter les règles – Une meilleure application des règles de sécurité routière dans  
l'Union européenne.***

Référence : « *Application transfrontalière* »

Dans le cadre de l'objectif de réduction de moitié du nombre de décès sur les routes de l'Union européenne d'ici 2010 comparé à 2001, faire respecter les règles est un élément crucial pour encourager les usagers de la route à améliorer leur comportement et ainsi faire diminuer le nombre des victimes sur les routes. Afin de garantir ce respect des règles, les contrôles doivent être systématiques et les sanctions efficaces, et doivent être appliqués à tous les contrevenants.

Or lorsque les infractions sont enregistrées par un dispositif automatique, sans interception par les agents des forces de l'ordre, les procédures de coopération policière et judiciaire telles qu'elles existent actuellement pour l'application transfrontalière des infractions aux règles de la circulation routière, soit ne sont pas mises en œuvre, soit doivent être réalisées par l'intermédiaire d'accords bilatéraux. Il en résulte que les contrevenants non résidents restent souvent impunis. Non seulement cette impunité compromet la sécurité routière, mais elle est également discriminatoire vis à vis des contrevenants résidents qui, eux, sont soumis aux sanctions..

La Commission propose comme objectif de l'UE

- a) la mise en place d'un système au sein de l'UE permettant la poursuite des infractions commises par les conducteurs non résidents, notamment les excès de vitesse;
- b) la définition de critères de référence communs pour la mise en œuvre des contrôles routiers, en particulier sur le réseau trans-européen, avec l'objectif d'étendre leur application à l'ensemble du réseau routier européen, parallèlement à la mise en œuvre d'actions visant à informer le public.

et a l'intention de présenter en 2007 une proposition visant à une meilleure application des règles de sécurité routière dans l'Union européenne. En effet, la Commission s'était engagée à proposer une directive si, malgré sa recommandation du 21 octobre 2003 relative à l'application des règles de sécurité, il apparaissait que l'objectif de 2010 ne serait pas atteint ce qui paraît probable à ce jour.

Cinq options sont considérées dans le document de consultation pour cette proposition, du « statu quo » (option 1) à la mise place d'instruments techniques et réglementaires permettant de définir des objectifs et critères communs de contrôle afin que ce soit le pays de résidence qui puisse établir et envoyer les avis de contravention et faire exécuter les sanctions (option 5)

### **Position des Autorités françaises :**

La Commission a procédé à une consultation sur une meilleure application des règles de sécurité routière dans l'UE sur le site internet de la DG TREN, demandant une réponse avant le 19 janvier 2007.

A titre liminaire, la France regrette que le document en consultation ne soit disponible qu'en langue anglaise. La Commission voudra bien trouver ci-dessous la réponse des Autorités françaises aux questions qu'elle a posées.

#### **1. Etes-vous d'accord avec la définition du problème et les objectifs des actions projetées de l'UE ?**

L'amélioration de la sécurité routière est l'une des priorités du gouvernement français depuis 2002. La politique menée en la matière depuis s'appuie essentiellement sur un meilleur respect des règles par les usagers de la route, notamment le respect des limites de vitesse, et le déploiement d'un système de contrôle sanction automatisé (1300 radars fin 2006) a permis de faire baisser considérablement le nombre de tués sur les routes.

Ce dispositif automatisé sans interception permet un contrôle équitable et une sanction systématique pour presque tous les conducteurs français mais laisse les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger totalement impunis, faute de pouvoir les identifier. En France, 25% des infractions à la vitesse sont commises par des conducteurs non résidents dans les zones frontalières et 15% sur l'ensemble du réseau routier. La France essaie de résoudre ce problème en signant des accords bilatéraux avec les pays voisins : ainsi elle a signé un accord avec le Luxembourg et l'Allemagne et des négociations sont en cours avec l'Espagne, la Belgique.

C'est pourquoi, la France soutient la démarche entreprise par la Commission pour agir au niveau de l'UE. Elle considère que tout conducteur ayant commis une infraction doit être systématiquement sanctionné, quel que soit son lieu de résidence et quel que soit le lieu de l'infraction, afin que tous les conducteurs européens bénéficient du rôle préventif des contrôles et qu'ainsi le niveau de sécurité routière s'améliore sur toutes les routes d'Europe.

#### **2. Les actions de l'UE devraient-elles être limitées au réseau routier trans-européen ou couvrir tous les réseaux routiers de l'UE ?**

S'agissant du contrôle et de la poursuite des conducteurs étrangers ayant commis une infraction routière, l'ensemble des réseaux routiers de l'UE doit être couvert.

#### **3. Les actions de l'UE devraient-elles être limitées aux trois principales infractions responsables des accidents de la route et des tués, à savoir les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool et du non-port des ceintures de sécurité ou devraient-elles couvrir toutes les infractions routières ?**

L'objectif est de faire respecter l'ensemble des règles de la circulation routière par tous les conducteurs européens sans se limiter aux trois principales citées, d'autant plus que les contrôles automatisés vont pouvoir être étendus, au-delà des infractions aux limitations de vitesse, à des faits comme le franchissement de feux fixes, le respect des inter-distances de sécurité ou la présence sur des voies non autorisées.

De plus, les infractions pour non paiement du péage ne sont pas recensées dans le document de consultation. Pour autant, les lacunes et manques identifiés par la Commission sur le contrôle des infractions routières et la coopération transfrontalière, à savoir l'hétérogénéité des législations des Etats membres et la non effectivité des poursuites à l'encontre des

contrevenants étrangers du fait de l'absence de coopération entre les institutions judiciaires et policières sont identiques à celles qui ont été identifiées dans le domaine de l'interopérabilité du télépéage (mise en œuvre de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'*interopérabilité des systèmes de télépéage*).

La question se pose de façon particulièrement sensible en présence de systèmes de péages en flux libre, c'est à dire sans barre levante, dont il convient de rappeler qu'elle n'est en aucune manière liée à la technique de perception (balise DSRC ou satellite). En effet, l'absence des barres peut entraîner l'apparition d'une fraude massive, d'où la nécessité de prévoir au préalable un dispositif de contrôle et de sanction efficace au niveau transfrontalier. Or, la directive 2004/52 précitée ne traite des questions de la fraude que de façon marginale.

C'est pourquoi, ainsi qu'elles ont déjà eu l'occasion de le dire à la Commission le 29 septembre 2006<sup>1</sup>, les autorités françaises considèrent qu'il convient d'étendre la réflexion initiée par la Commission sur l'amélioration des contrôles et des poursuites transfrontalières également aux infractions pour non paiement des péages routiers.

**4. Quelle est celle des options décrites qui aurait votre préférence ? Avez-vous des commentaires spécifiques sur la mise en œuvre des mesures proposées ?**

La France estime que les deux premières options manquent d'ambition et ne sauraient constituer une réponse suffisante au problème posé.

La troisième option présente l'avantage de pouvoir identifier le titulaire du certificat d'immatriculation afin que les autorités compétentes de l'Etat où a été commise l'infraction puissent utilement engager une procédure en garantissant l'effectivité de la sanction. La France considère qu'un tel instrument de l'UE en la matière serait pertinent, sous réserve que les échanges d'information s'effectuent par le biais d'un échange automatisé de données sous la responsabilité des autorités nationales chargées du fichier des immatriculations et non pas que cela consiste à créer un fichier européen unique. En effet, le cadre juridique des fichiers relatifs aux immatriculations de véhicules relève de la compétence des législations nationales.

S'agissant des deux dernières options, elles posent un certain nombre d'interrogations. Il en va ainsi de l'absence de normes communes pour les appareils de contrôle comme l'évoque la Commission. Il en va également des interrogations juridiques liées au « transfert » des infractions constatées sur le territoire d'un Etat membre aux autorités compétentes de l'Etat membre d'immatriculation du véhicule.

**En conséquence, la France soutient la troisième option (option 5.3) qui paraît la plus réaliste.**

**5. Y a-t-il des options autres que celles décrites dans ce document que vous aimeriez proposer ?**

**6. Avez-vous des commentaires spécifiques sur les coûts et les bénéfices des différents instruments/mesures ?**

**7. Y a-t-il d'autres commentaires que vous souhaitez formuler ?**

---

<sup>1</sup> Position des autorités françaises sur le rapport du groupe d'experts n°3 institué par la directive télépéage routier 2004/52/CE et relatif au contrôle-sanction des violations du péage dans un contexte sans arrêt des véhicules aux points de péage.