

Sécurité routière : l'Europe des PV est en marche

Dès jeudi, les infractions commises à l'étranger suivront leurs auteurs chez eux.

ANGÉLIQUE NÉGRONI
ET JEAN-JACQUES MÉVEL (À BRUXELLES)

TRANSPORTS Le 7 novembre prochain marquera une étape dans l'histoire de la circulation routière. À compter de cette date, un tour de vis répressif est prévu avec la fin annoncée de l'impunité pour tous les automobilistes européens commettant une infraction au sein de l'Union européenne. Concrètement, un Français, auteur en Pologne d'une des huit infractions retenues (voir ci-dessous), recevra un PV à son domicile. De la même manière, les ressortissants européens qui roulent parfois à tombeau ouvert sur nos routes seront logés à la même enseigne que les Français et auront une amende. Grosse différence, toutefois : même s'ils sont dotés de permis à points, la sanction ne sera que pécuniaire.

Telles sont les conséquences de dispositions qui dès ce jeudi vont entrer en vigueur, en application d'une directive européenne de 2011 et signée par 25 des 28 États membres. Le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark ont refusé de

l'adopter. Par ailleurs, dans le cadre d'accords bilatéraux plus anciens, ce fonctionnement existe déjà entre la France et le Luxembourg, la Suisse et la Belgique.

Concrètement, ce texte prévoit l'échange entre pays signataires des fichiers d'immatriculation permettant de localiser le propriétaire du véhicule en cause. Le contrevenant moldave sera donc retrouvé par les autorités françai-

Les infractions concernées

La directive énumère les huit infractions concernées. Il s'agit des excès de vitesse, du non-port de la ceinture de sécurité, du franchissement d'un feu rouge, de la conduite en état d'ébriété, de la conduite sous influence de drogues, du non-port du casque, de la circulation sur une voie interdite et de l'usage illicite du téléphone.



Une autoroute à Brême, première ville allemande à avoir limité la vitesse sur son territoire. MORRIS MACMATZEN/REUTERS

ses. Pour que la requête soit comprise, chaque pays adressera un formulaire dans la langue de l'auteur de l'infraction. À Rennes, où se trouve l'agence nationale de traitement automatisé des infractions, 25 piles de formulaires sont donc prêtes... « En moyenne sur une année, ce sont plus de 4 millions d'infractions constatées par les radars automatiques qui concernent des véhicules immatriculés dans d'autres États membres de l'Union européenne », souligne-t-on au ministère de l'Intérieur. En période estivale, les chiffres s'affolent : 25 % des excès de vitesses sont imputables aux conducteurs étrangers. Un taux qui atteint les 50 % dans les zones frontalières. La directive va sans doute réduire les envies de vitesse des touristes.

Toutefois, dans la réalité, les effets de cette directive risquent d'être moins spectaculaires qu'envisagé. Tout d'abord, sur les huit infractions concer-

nées, le texte ne vaut que lorsqu'il n'y a pas interception. « Pour un non-port de ceinture de sécurité, la directive ne change rien car l'automobiliste étranger est arrêté sur-le-champ », fait observer M^e Matthieu Lesage, de L'Automobile club des avocats (ACDA).

Accords bilatéraux

Mais surtout, que se passe-t-il si un Européen ne paie pas ? « Le dossier sera alors transmis aux autorités de l'État membre de résidence du contrevenant, pour examen et recouvrement de l'amende », indique-t-on Place Beauvau. Or la procédure ne sera pas, semble-t-il, aussi systématique. « Le cas où le propriétaire refuse de se soumettre n'est pas couvert par la directive », nuance ainsi un responsable de la Commission européenne, en poursuivant : « Mais s'il existe entre les deux pays une convention bilatérale d'entraide judiciaire, celle-ci s'applique

naturellement et c'est le cas par exemple entre la France et la Belgique. » Toutefois si le conducteur européen qui ne paie pas ses amendes, et revient dans le pays où il a multiplié les écarts de conduite, c'est à ses risques et périls. S'il est contrôlé, cela lui coûtera cher. Toutes ses amendes lui seront alors réclamées. Conseiller européen à la DSCR (Délégation à la sécurité et à la circulation routière), Joël Valmain souligne, quant à lui, le bon fonctionnement des accords bilatéraux déjà en vigueur. « Le taux de recouvrement des amendes est de 70 % », dit-il. Il n'est pas certain que des taux identiques soient atteints avec d'autres pays plus lointains.

Par ailleurs, cette directive pose des problèmes juridiques. « Comment contester une infraction ? », s'interroge M^e Rémy Josseaume, de l'ACDA. Au plus tard le 7 novembre 2016, la Commission européenne s'est engagée à faire le point sur l'application de cette directive. ■