

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et européennes

NOR : MAEJ1017791L/Bleue

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Belgique concernant l'échange d'informations et de données à caractère personnel relatives aux titulaires du certificat d'immatriculation de véhicules contenues dans les fichiers nationaux d'immatriculation des véhicules dans le but de sanctionner les infractions aux règles de la circulation

FICHE D'IMPACT

I - SITUATION DE RÉFÉRENCE ET OBJECTIFS DE L'ACCORD

Depuis l'introduction du système de contrôle-sanction automatisé en novembre 2003, le bilan de la sécurité routière a été nettement amélioré. Cette mesure est la conséquence directe de l'engagement du gouvernement français dans la lutte contre l'insécurité routière, tout particulièrement depuis 2002 lorsque le Président Jacques Chirac a déclaré la sécurité routière comme étant l'une des priorités de son quinquennat.

Les mesures prises par la France ces dernières années lui ont permis de se trouver parmi les premiers pays au sein de l'Union européenne, en ce qui concerne le pourcentage de réduction du nombre de tués en 2009 par rapport à 2001. Ainsi, ce nombre a quasiment été divisé par deux (environ 48% de réduction) : 8162 tués en 2001 pour 4262 en 2009. C'est essentiellement la mise en place du système de contrôle-sanction automatisé qui a conduit à sauver autant de vies humaines sur les routes françaises, à savoir 12.000 vies. Par ailleurs, la vitesse moyenne des conducteurs sur l'ensemble des réseaux routiers a diminué de près de 10 %, ayant des répercussions importantes tant en termes d'accidents évités que de moindre gravité de certains d'entre eux.

Le Président Nicolas Sarkozy a fixé comme objectif à atteindre d'avoir moins de 3.000 tués sur les routes de France à l'horizon 2012. Dans cette perspective, la politique de contrôle-sanction automatisé a été renforcée, comme en témoigne, au 31 décembre 2009, les 2 593 radars déployés sur l'ensemble du territoire français et les 17,5 millions de messages d'infractions adressés au centre national de traitement de Rennes.

Or, parmi ces messages d'infraction, près de 25 % concernent des véhicules immatriculés à l'étranger. Ainsi, en 2009, environ 4,4 millions de messages d'infractions ont concerné des véhicules immatriculés dans un autre Etat que la France. Une telle situation n'est pas tolérable, car elle génère une inégalité entre les automobilistes dont le véhicule est immatriculé en France et les autres. En outre, cela décrédibilise le système tout entier aux yeux de nos concitoyens qui ne comprennent ni n'acceptent qu'autant d'automobilistes immatriculés à l'étranger ne puissent être sanctionnés alors qu'eux-mêmes le sont. Enfin, elle constitue un obstacle à une amélioration encore plus sensible du bilan de la sécurité routière.

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière adoptée par la Commission européenne le 19 mars 2008, devait permettre de résoudre ces difficultés et était un dossier prioritaire pour la France lors de sa Présidence du Conseil de l'Union européenne du deuxième semestre 2008. Ce texte concernait l'ensemble des conducteurs de véhicules, légers et lourds, immatriculés dans l'Union européenne et avait pour objet d'identifier tous les conducteurs ayant commis une infraction quel que soit l'Etat d'immatriculation du véhicule. Malgré les nombreuses réunions de travail au sein du Conseil, aucun accord n'avait pu être obtenu pour des raisons juridiques, alors même que tous les Etats membres partageaient l'objectif de sécurité routière de ce texte. Les Présidences tchèque et suédoise, respectivement au 1^{er} et 2^{ème} semestres 2009 n'avaient pas souhaité inscrire ce texte sur l'agenda européen.

La résolution des problèmes juridiques devrait être trouvée dans le cadre du nouveau traité de Lisbonne. La Commission européenne travaille dans ce sens et devrait pouvoir au cours de l'année 2010 proposer aux Etats membres un nouvel instrument.

Quoiqu'il en soit, l'adoption éventuelle d'un tel texte à l'échelle européenne ne saurait être envisagée au mieux avant la fin de l'année 2011, avec une date probable d'entrée en vigueur en 2013. En attendant, il est important que des accords bilatéraux soient signés avec les Etats européens dont les ressortissants traversent notre territoire en toute impunité par rapport au système de contrôle-sanction automatisé. La France et l'Allemagne ont signé le 14 mars 2006 un accord permettant l'échange d'informations et de données, mais celui-ci n'est toujours pas rentré en vigueur. Des accords de coopération policière et douanière avec la Suisse et le Luxembourg viennent compléter le dispositif français, mais leur champ d'application est souvent limité aux infractions commises dans les départements frontaliers avec le pays signataire.

Enfin, l'article L. 330-2 du code de la route précise que les informations et données à caractère personnel contenues dans les fichiers d'immatriculation sont communiquées sur leur demande aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation. Or, en l'absence d'un tel accord avec la Belgique, aucune information ne peut être délivrée.

Le présent accord vise donc à remédier à cette situation en permettant d'identifier plus particulièrement les titulaires de certificat d'immatriculation de véhicules immatriculés en Belgique. Dès lors qu'une infraction routière sera commise sur le territoire de l'un des deux Etats, les services de police (désignation d'un point de contact unique dans chaque Etat : le Centre National de Traitement des infractions routières pour la France) adresseront aux services concernés de l'autre Etat une demande d'informations par le biais d'un échange automatisé. La communication des renseignements se fera en retour par la même voie automatisée (type logiciel Eucaris – European car and driving licence information system).

II - CONSÉQUENCES ESTIMÉES DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD

Conséquences juridiques et administratives :

Le présent accord facilitera l'identification des titulaires de certificat d'immatriculation de véhicules immatriculés en Belgique ayant servi à commettre une infraction sur le territoire français afin de leur adresser un avis de contravention. Cet accord reprend en tous points l'accord signé le 14 mars 2006 entre la France et l'Allemagne, modifié par échange de lettres les 13 février et 20 juin 2008, et dont la procédure de ratification connaît des difficultés compte tenu de l'impossibilité constitutionnelle, côté allemand, de poursuivre le propriétaire d'un véhicule sans photo prouvant qu'il était bien au volant.

Cet accord n'appelle pas de modification de la législation française. En effet, l'article L. 330-2 9° du Code de la route, issu de l'article 13 de la loi du 05 janvier 2006 et modifié par l'article 21 de la loi du 5 mars 2007, permet de communiquer des informations extraites du Système d'Immatriculation des Véhicules aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échanges d'informations relatives à l'identification du titulaire d'un certificat d'immatriculation.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation est identifié, il pourra être procédé à la notification des avis d'infractions, en application des dispositions des instruments d'entraide relatives à la notification des actes judiciaires, c'est-à-dire directement par la voie postale (article 52 de la convention d'application des Accords de Schengen et article 5 de la convention du 29 mai 2000 relative à l'entraide judiciaire en matière pénale entre les Etats membres de l'Union européenne).

Enfin, l'article 3 de l'accord franco-belge rappelle que l'échange d'informations et de données à caractère personnel est effectué dans le respect des dispositions nationales, communautaires et internationales en matière de protection des données.

En vertu de l'article 12.7 de la décision-cadre 2006/960/JAI du Conseil de l'Union européenne du 18 décembre 2006 relative à la simplification de l'échange d'informations et de renseignements entre les services répressifs des Etats membres de l'Union européenne, la signature de cet accord doit être notifiée au Conseil et à la Commission.

Conséquences sur le bilan de la sécurité routière et la santé publique

Même s'il n'est pas possible aujourd'hui de prévoir les répercussions de cet accord sur le bilan de la sécurité routière et la santé publique, il est estimé néanmoins que les conducteurs de véhicules immatriculés en Belgique représentent 0,34 % des conducteurs responsables d'un accident corporel de la circulation et 0,5 % des conducteurs responsables d'un accident mortel sur les routes françaises. Pour ce qui est des véhicules immatriculés en Belgique, ils sont impliqués dans 0,34 % des accidents corporels et 0,63 % des accidents mortels. Par conséquent, et sur la base du nombre de tués sur les routes de France en 2009, cela correspond environ à une trentaine de tués par an.

L'effet attendu en termes de sécurité routière est surtout que tous les conducteurs de véhicules immatriculés en Belgique sachent qu'ils ne resteront pas impunis dans le cadre du système de contrôle automatisé en France. Par ailleurs, l'accord a aussi vocation à encourager un plus grand respect des règles par l'automobiliste français, car avec le rétablissement de l'égalité de traitement entre les automobilistes des deux pays de moins en moins d'infractions resteront impunies.

Conséquences économiques et environnementales

Même s'il n'est pas possible de prévoir à l'heure actuelle les répercussions précises de cet accord sur le montant des amendes recueillies, celui-ci est susceptible d'augmenter. Par ailleurs, il convient de signaler que toutes les amendes recueillies dans le cadre du contrôle-sanction automatisé sont affectées uniquement à des actions de sécurité routière parmi lesquelles figure l'installation de nouveaux radars.

Depuis l'instauration des contrôles automatisés en 2003, la vitesse moyenne des conducteurs sur l'ensemble des réseaux routiers a diminué de près de 10 %, ayant des répercussions importantes tant en termes d'accidents évités que de moindre gravité de certains d'entre eux. Cette diminution peut avoir aussi des conséquences positives sur l'environnement car elle entraîne automatiquement une diminution des rejets de CO² des véhicules dans l'atmosphère.

III. - HISTORIQUE DES NÉGOCIATIONS

Des négociations ont été engagées avec le Gouvernement du Royaume de Belgique le 6 juillet 2006. Une réunion de travail le 09 novembre 2006 à Bruxelles et plusieurs échanges de courriels avec les autorités belges ont été nécessaires pour finaliser le texte de l'accord qui a finalement été présenté à la signature le 13 octobre 2008 à Paris.

IV. - ETAT DES SIGNATURES ET RATIFICATIONS

L'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Belgique a été signé le 13 octobre 2008, à l'occasion de la Journée européenne de la sécurité routière à Paris. Cela avait donné l'occasion à deux Vice-présidents de la Commission européenne, M. Barrot, ex-Commissaire aux Transports et M. Tajani, Commissaire aux Transports à l'époque, de réaffirmer leur attachement au principe d'un traitement équivalent des conducteurs européens au regard de l'application de sanctions lorsqu'ils commettent des infractions routières, constatées par le système automatisé de contrôle.

Le Gouvernement du Royaume de Belgique a achevé le processus de ratification depuis février 2010. L'accord franco-belge pourrait être le premier accord bilatéral à entrer en vigueur entre la France et l'un des Etats voisins, concernant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la poursuite des infractions routières.