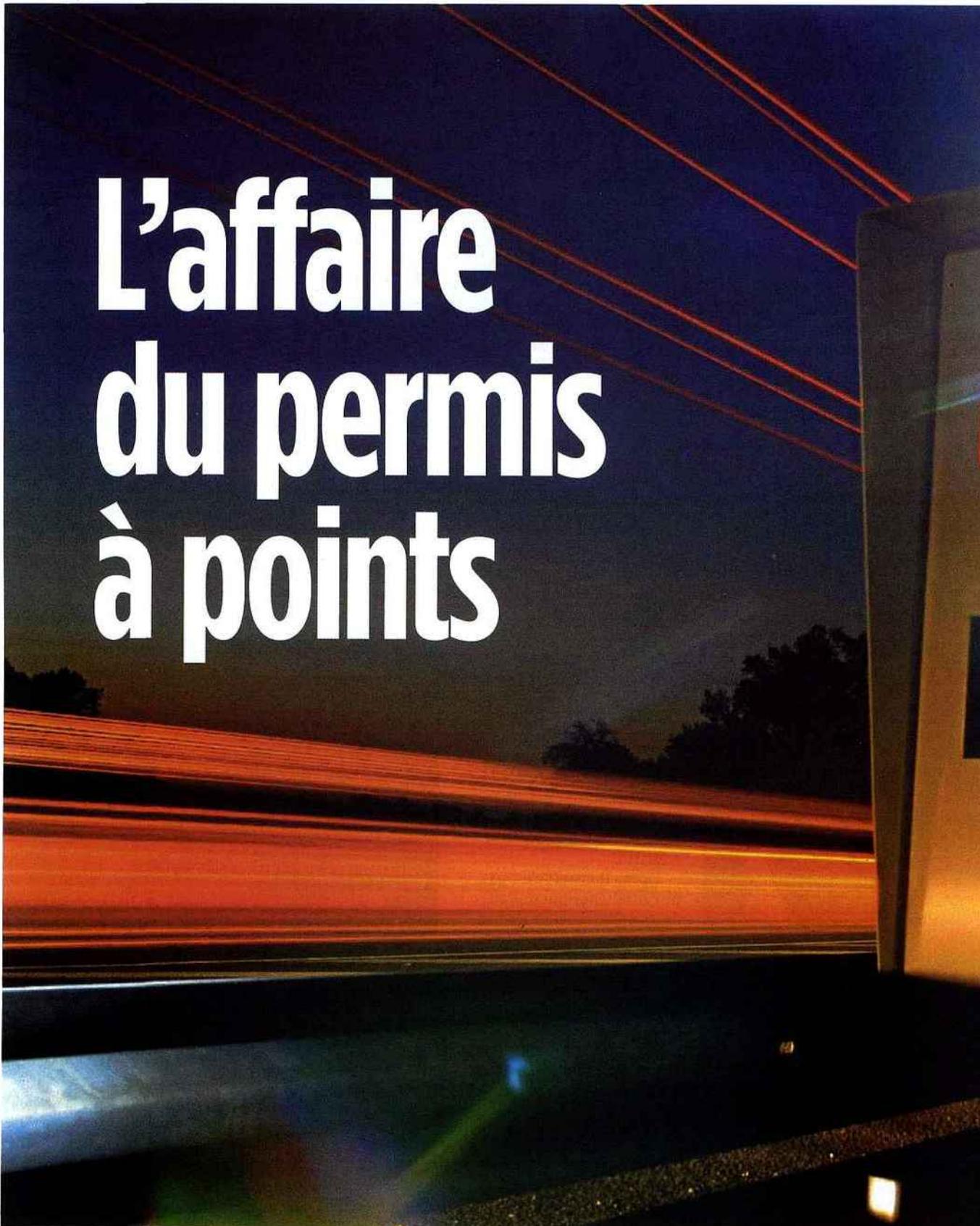
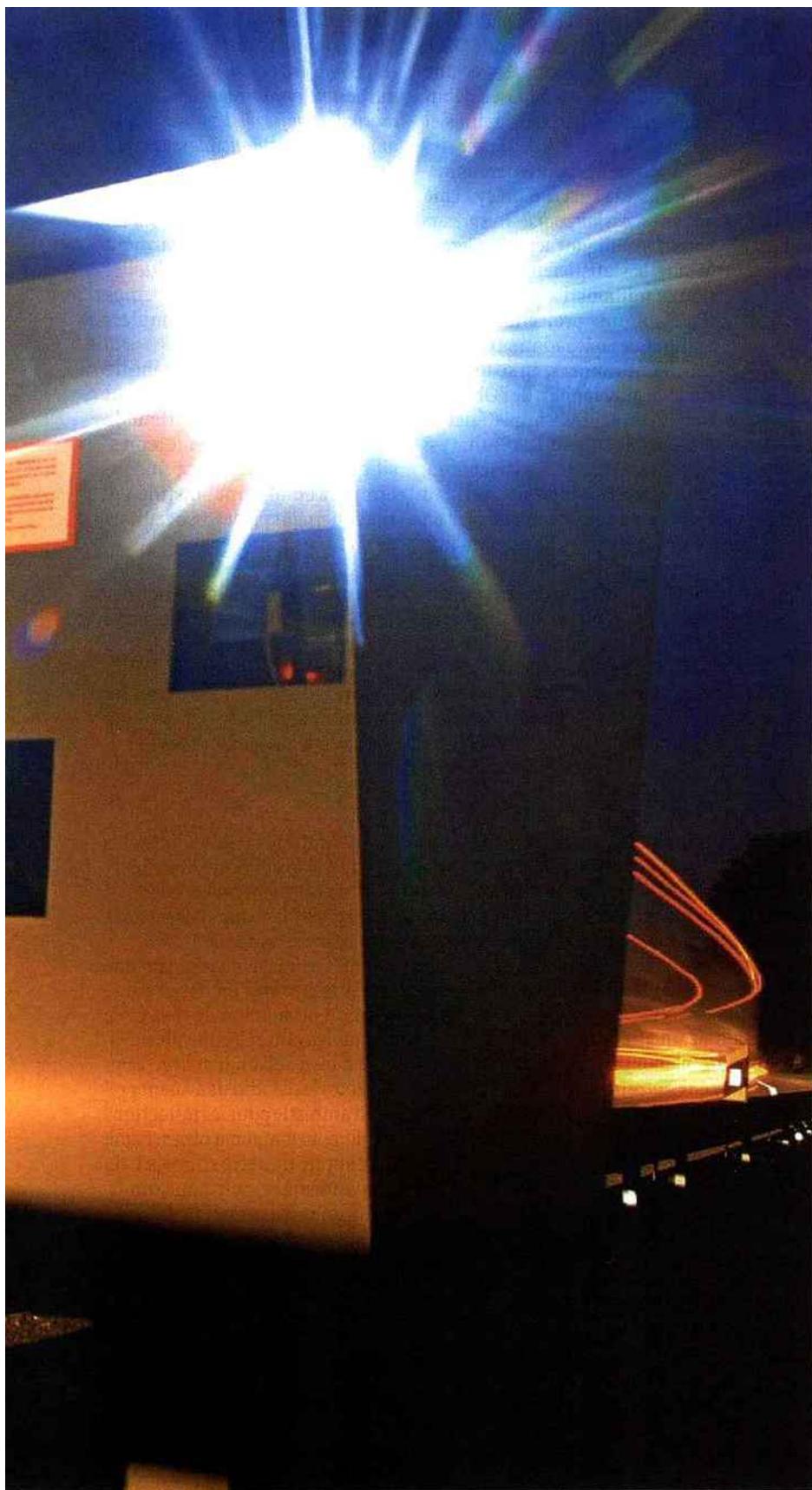


SOCIÉTÉ

L'affaire du permis à points



RICHARD DAMORET/REA



Polémique. Il a sauvé des milliers de vies, mais les automobilistes ne le supportent plus.

PAR LAURENCE NEUER

«**P**our une ceinture, un portable au volant et quatre excès de vitesse de 8 ou 10 kilomètres/heure, je perds des contrats tous les jours... Si j'avais su qu'un avocat aurait pu sauver mon permis, cela m'aurait coûté moins cher!» Clément, artisan tapissier au Mans, est l'un des quelque 98 000 automobilistes à avoir rendu son permis amputé de ses 12 points en 2008. L'un de ceux, aussi, qu'inquiète la nouvelle donne routière. Il est prévu de faire passer le nombre de radars de 2 374 en 2008 à 4 500 d'ici à 2012, augmentant en proportion les sanctions. Des sanctions sensiblement durcies par le projet présenté mercredi en conseil des ministres (*lire page 83*). Georges Sarre, le père du permis à points, s'écriait en 1989: «*La liberté de circuler n'est pas la liberté de tuer! Les comportements de conduite des Français doivent changer.*» Depuis 1992, date d'entrée en vigueur de la loi, la délinquance routière a en effet largement décliné. Mais, aujourd'hui, l'ancien ministre des Transports ne partage plus ce qu'il appelle une «*politique du chiffre*». «*Contrairement à la première vague d'installation des radars Sarkozy placés sur les points les plus accidentogènes, je ne souscris pas aux nouveaux emplacements choisis, notamment ceux qui se trouvent en bas des descentes, là où les gens prennent de la vitesse*», dit-il.

Comme l'élus parisien, des parlementaires, des responsables d'association, des juristes et même le médiateur de la République montrent du doigt un système qui, après avoir produit des effets salutaires, semble se dérégler et est ressenti comme injuste aux yeux de nombreux conducteurs.

«*Présenté comme un outil pédagogique destiné à toucher les 5 % de population*

criminogène récidivante, le permis à points est devenu un système de punition collective qui tire à l'aveugle», déplore Laurent Hecquet, délégué général de 40 millions d'automobilistes (1). Se faire flasher bêtement par un radar faute d'avoir les yeux rivés sur son compteur devient l'obsession de nombreux automobilistes, craignant une fonte de leur permis à un rythme plus rapide que la récupération des points. Près de 100 000 personnes ont donc perdu leurs 12 points en 2008, soit 11 % de plus qu'en 2007. Une situation qui, selon le sénateur centriste Nicolas About, aurait causé la perte de 30 000 emplois. Il avait proposé, en vain, de ne plus pénaliser par un retrait de points les conducteurs ayant effectué pour la première fois de «petits dépassements» de moins de 5 kilomètres/heure. Les sénateurs ont rejeté le texte, soucieux de ne pas émettre un signal laxiste. «Nous ne devons pas baisser la garde, avait asséné le secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau. Assouplir à l'excès la politique de sécurité routière,



Dominique Bussereau.

« NOUS NE DEVONS PAS BAISSER LA GARDE. ASSOUBLIR À L'EXCÈS LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, C'EST DONNER UN MAUVAIS EXEMPLE. »

c'est donner un mauvais signal. » Malgré ces résistances, le député UMP Bernard Reynès récidive avec une proposition de loi déposée début mai, cosignée par 120 députés et plébiscitée par 71 % des Français.

La spirale des points perdus menace aussi la survie d'un système qui « n'est pas fait pour les très grosses masses », souligne l'actuaire Gérard Minoc, le statisticien de l'association 40 millions d'automobilistes. Il a établi une projection mathématique de la situation sur les cinq prochaines années, en se fondant sur le dernier rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. Le résultat est alarmant. Avec 4 500 radars en 2012, le permis à points pourrait, au rythme actuel, se transformer en bombe à retardement. Aujourd'hui, sur les 13 millions de PV annoncés par le ministère de l'Intérieur, seulement la moitié est enregistrée dans le Fichier national du permis de conduire, une déperdition liée à des lenteurs informatiques et administratives. Toutefois, prévient Gérard Minoc, « une fois ces problé-

mes résolus, on atteindra 26 millions de PV radars par an d'ici à 2014, et si ces 26 millions par an perdurent cinq ans de suite, on aura dans dix ans plus de 1 million de permis invalidés chaque année. La reconstitution de son permis deviendra alors une véritable gageure ». Pour l'ingénieur, c'est à partir de 14 millions de PV par an que « le système d'évacuation arrivera à saturation ». A moins de multiplier les stages de récupération de permis à l'infini et de créer les emplois correspondants.

La question de l'acceptabilité sociale du système est bel et bien posée. Les usagers supportent de moins en moins le système répressif qui les menace, et ce malgré l'impact émotionnel instillé périodiquement par les associations de victimes.

Pompe à fric. Selon le dernier sondage en date (2), 57 % des Français jugent le retrait de points trop dur, alors qu'environ la moitié d'entre eux sont d'accord avec les sanctions appliquées en cas d'importants dépassements de vitesse,



Vincent Julé-Parade*

« La répression est un outil essentiel. »

Le Point: Que pensez-vous de l'initiative parlementaire visant à ne plus sanctionner par la perte d'un point de permis les dépassements de vitesse de moins de 5 kilomètres/heure ?

Vincent Julé-Parade: Ce genre d'initiative est le reflet de ce que pensent les mécontents du système. Plus grave, elle véhicule cette idée populiste consistant à dire que c'est à la suite de petites infractions que l'on perd son permis. C'est faux. La majorité des gens qui se voient retirer leur permis ont commis des infractions graves

dans l'année qui précède. La France a montré que la répression, quelle qu'elle soit, permettait de sauver des vies. Une baisse de 5 % de la vitesse sur un réseau fait chuter de 10 % le nombre de tués. Donc, en laissant passer une telle réforme, on accepte délibérément le risque d'une augmentation des accidents graves. Un tel message aurait un effet dramatique. La France a pourtant montré l'exemple; souvenons-nous que notre pays arrivait juste devant le Portugal et la Grèce en termes de mortalité. En appliquant la loi, on a montré qu'on pouvait faire chuter de manière spectaculaire le nombre de tués.

Avez-vous toutefois des critiques à formuler envers le système actuel ?

Je pense qu'il faudrait simplifier la signalisation en matière de vitesse, pas toujours cohérente pour les conducteurs. Il y a parfois trois limitations de vitesse différentes sur une même portion de route. Travaillons à rendre la règle la plus respectable possible, mais faisons-la respecter ! Il faudrait aussi faire le ménage dans le système de récupération des points, c'est devenu un

business axé sur l'« achat » de points plus que sur l'éducation des contrevenants.

Pensez-vous que les mentalités des automobilistes sont néanmoins en train de changer dans le bon sens ?

Les mentalités n'ont pas changé tant que cela. Depuis trente ans, on observe une augmentation du nombre de tués et de blessés six mois avant l'élection présidentielle. Cela a bien sûr un lien avec l'amnistie. En 2007, les candidats avaient prévenu : pas d'amnistie pour les infractions routières. Et pourtant, on a observé une augmentation des tués et des blessés. Cela veut dire que même l'espoir d'une amnistie entraîne une augmentation du nombre de tués ! Les mentalités ont bien peu changé depuis cinquante ans ! Je persiste à dire que la répression est un outil essentiel, même si elle ne résout pas tout. Le premier des droits de l'homme, c'est de vivre ■ PROPOS RECUEILLIS PAR L. N.

* Vice-président de l'association Victimes et citoyens. Partenaire de la Délégation interministérielle à la sécurité et à la circulation routières.

MIKE CLARKE/AFP

Vingt ans de répression... et vingt ans de baisse de la mortalité

1989 loi instaurant le permis à points
1992 entrée en vigueur du permis à 12 points
1994 retrait d'un point pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque
1995 abaissement du taux minimal d'alcoolémie de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang

2001 rétention du permis de conduire pour les excès de vitesse de plus de 40 km/h
2003 le premier radar est installé en octobre 2003 sur la RN 20 à La Ville-du-Bois, dans l'Essonne (91). Aggravation des sanctions: retrait de 3 points pour non-port de la ceinture et de 2 points

pour usage du mobile.
2006 aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de plus de 50 km/h (6 points) et possibilité de confiscation du véhicule.
Fin 2007 le président de la République fixe l'objectif de réduire le nombre annuel de tués à moins de 3 000 d'ici à 2012.

Evolution du nombre de tués sur les routes, à 6 jours



de conduite sans permis ou en état d'ivresse. D'un côté, les automobilistes adhèrent au principe de sanction des chauffards meurtriers, de l'autre, ils trouvent anormal d'être sanctionnés pour une succession de fautes vénielles (lire ci-dessus). «Les Français n'acceptent plus d'alimenter une pompe à fric», lance Laurent Hecquet. Qui rappelle que la majorité des accidents sont liés à l'alcool, à la drogue, à la somnolence et aux «grands excès de vitesse», devenus rares. D'après l'Ob-

servatoire de la sécurité routière, 80% des infractions entraînant un retrait de points sont de «petits» excès de vitesse. Et ceux-ci concernent, statistiquement, ceux qui avalent le plus de kilomètres. «Garder ou non son permis est donc désormais lié au risque d'être contrôlé et du type de voies empruntées», observe le député UMP Jacques Myard.

Les critères de sanction sont aussi de nature à troubler l'entendement. «Une ceinture (3 points) est sanctionnée plus sévèrement que le

«LE PERMIS À POINTS EST DEVENU UN SYSTÈME DE PUNITION COLLECTIVE QUI TIRE À L'AVEUGLE.»

chevauchement d'une ligne continue (1 point), qui met en danger la vie d'autrui», observe Rémy Josseaume, docteur en droit routier. 0,52 gramme d'alcool par litre de sang vaut le même «prix» que 2 grammes, à savoir 6 points, alors que le taux moyen d'alcoolémie provoquant des accidents corporels est de 1,7 gramme et celui des accidents mortels de 2,2 grammes. Certains comportements inciviques, comme le fait de rouler dans un couloir de bus ou de stationner sur un passage piétons, ne



Jean-Pierre Fourcat*

«La règle est devenue incompréhensible.»

Le Point: Le système du permis à points a-t-il atteint son point critique?

Jean-Pierre Fourcat: La sanction n'est plus comprise comme elle l'était initialement. Le permis de conduire a longtemps été perçu comme un diplôme acquis à vie. Le permis à points est venu introduire une règle mécanique de retrait. Au départ, les gens y ont été sensibles, par empathie pour les victimes. Avec la multiplication des contrôles et des peines pour des petites infractions, l'opinion s'est inversée. La règle est devenue incompréhensible.

Un système incompris est-il contre-productif?

Le besoin de sens est de plus en plus fort dans nos sociétés. Les gens veulent comprendre, par exemple, pourquoi ils doivent limiter leur vitesse sur une partie d'un parcours dont l'environnement routier ne change pas. Ils trouvent anormal qu'on les sanctionne pour des fautes bénignes. Et se sentent piégés et méprisés... alors ils tentent de contourner le système.

La répression a pourtant eu l'effet souhaité sur les comportements.

On peut se réjouir d'une chose: la baisse des morts sur les routes. Aujourd'hui, rares sont les chauffards qui roulent à 180 kilomètres/heure. Ce n'est pas le radar, mais la sensation d'être un coupable potentiel en étant observé en permanence qui joue un rôle considérable. Les comportements «moyens» se sont donc beaucoup améliorés. Ce n'est pas le cas des comportements liés à l'alcool ou à la drogue, qui causent le plus d'accidents...

Comment faire accepter par une majorité une loi faite pour une minorité?

La majorité n'accepte plus de payer pour l'infime partie des conducteurs dangereux. Les stages de récupération de points sont vécus comme des pompes à fric. L'émotion reprend le dessus, mais cette fois pour remettre en question le sens de la loi, ce qui est très mauvais pour le développement des règles de sécurité.

Que pensez-vous de la proposition de loi qui permettrait aux automobilistes irréprochables de gagner plus de points sur leurs permis?

Ce serait un non-sens total. Cela remet en question l'idée même du bon conducteur! Les automobilistes ayant acquis des points s'offriraient le droit de les perdre sans se culpabiliser.

Légiférer sur le sujet est finalement bien complexe?

C'est le fait de conduire qui est complexe. Cela mobilise tous nos sens, de la vigilance, des réflexes. Il faut faire œuvre de pédagogie et éduquer ■ PROPOS RECUEILLIS PAR L. N.

* Sociologue, spécialiste des comportements, membre de 40 millions d'automobilistes. Ancien vice-président de Sociovision-Cofremca.

sont passés sanctionnés par une perte de points. « Dans l'absolu, tout est dangereux, estime Gérard Minoc. Seul celui qui descend une route enneigée en pleine nuit ou qui double un camion sous la pluie est totalement attentif à sa conduite. » Le fait de se moucher au volant, de cligner des yeux pour lutter contre l'endormissement, de se quereller avec son conjoint ou de faire taire des enfants qui chahutent est souvent bien plus dangereux que téléphoner avec une oreillette pour annoncer un retard à un rendez-vous... « Avec une multiplication de règles, de panneaux et de contrôles que le cerveau n'intègre plus, rouler est devenu trop compliqué », conclut le sociologue Jean-Pierre Fourcat.

De moins en moins crédible, le système est transgressé, comme en témoignent les pratiques utilisées pour s'en affranchir. **Carte grise au nom d'une personne qui n'a pas le permis, dénonciation de sa grand-mère pour éviter le retrait d'un point pour excès de vitesse, témoins attestant que l'on ne conduisait pas le jour de la verbalisation...** « Avec un minimum d'argumentation juridique, avec ou sans avocat, les gens récupèrent leurs points, explique Rémy Jossemaume. Depuis 1995, des dizaines de milliers de jugements ont annulé des retraits de points et de permis. » Les vices de forme sont le maillon faible des procédures administratives.

« On peut attaquer la lettre recommandée qui récapitule l'ensemble des points retirés et qui notifie l'invalidation du permis en disant que l'on n'a

jamais reçu les imprimés 48. Il est rare que l'administration puisse prouver que le contrevenant a bien été informé de la perte de ses points notifiée par lettre simple, précise Matthieu Lesage, avocat spécialisé en droit routier. A cela s'ajoute le fait que le conducteur s'est trouvé, faute d'information, privé du droit de faire un stage de récupération de points. »

Pratique « illégale ». Ces failles juridiques n'ont pas échappé au député Hervé Mariton, dont le rapport d'information, présenté le 6 mai à l'Assemblée nationale, pointe également la gestion inéquitable des réclamations des automobilistes. Des erreurs dans le retrait des points sont quotidiennement rectifiées par le médiateur de la République, qui dénonce, par ailleurs, la pratique « illégale » de certains officiers du ministère public « statuant sur le bien-fondé des réclamations au lieu de les adresser au juge ». Une réforme du permis à points s'impose-t-elle ? Oui, répond Laurent Hecquet, ne serait-ce que pour « redonner confiance aux Français qui croient en la lutte contre l'insécurité routière, mais pas au système du permis à points dans sa version actuelle ». Le médiateur de la République plaide lui aussi pour un « traitement équitable » des automobilistes par un procureur national pour la sécurité routière. Citant en exemple les modèles espagnol, italien ou allemand, l'association 40 millions d'automobilistes préconise de ne plus retirer de points pour les petits



Les tolérances

Uniquement pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h (1 point de retrait).

- Vitesse enregistrée par le radar inférieure à 100 km/h : tolérance de 5 km/h (ex. : vitesse enregistrée : 97 km/h, vitesse retenue : 92 km/h).

- Vitesse enregistrée égale ou supérieure à 100 km/h : tolérance de 5/100 de la vitesse (ex. : vitesse enregistrée : 135 km/h, vitesse retenue : 128 km/h).

Pour les radars mobiles :

- Tolérance : 10 km/h pour les vitesses inférieures à 100 km/h

- Tolérance : 10/100 si la vitesse enregistrée est égale ou supérieure à 100 km/h (ex. : vitesse enregistrée : 95 km/h, vitesse retenue : 85 km/h) ■

dépassements de vitesse et de réduire le délai de recapitalisation des points. Par ailleurs, un simple stage devrait suffire pour récupérer son permis invalidé. Et les points non notifiés dans un certain délai devraient, selon l'association, « être prescrits et donc annulés ».

L'association se bat aussi pour que les automobilistes sanctionnés aient un accès facilité au juge, souhait partagé par le médiateur. Cela permettrait de redorer le blason du permis de conduire, qui fête cette année ses 110 ans. Lorsqu'une règle n'est pas comprise, elle n'est pas respectée. Un indice ? Les 100 000 conducteurs qui sillonnent les routes de France sans permis (ce chiffre englobant ceux qui n'ont jamais passé leur permis). Sans doute bien davantage, selon des sources officieuses. Et ce malgré la peine encourue : deux ans de prison et 45 000 euros d'amende, sans compter la confiscation du véhicule qui devrait bientôt devenir obligatoire. Pour éviter de tels « effets pervers », Jacques Myard propose de confier à une Commission spéciale le soin d'apprécier la dangerosité du conducteur, la décision d'annuler le permis et de réaffecter des points revenant au préfet. A bon entendre ■

1. Association de 320 000 adhérents répartis sur 25 automobiles-clubs régionaux. Interlocutrice privilégiée des pouvoirs publics, elle est aussi créatrice et organisatrice des 24 Heures du Mans.
2. TNS Sofres-Logica pour *Le Parisien*, 11 et 12 mai 2009.

L'argent des radars

Les radars pourraient coûter plus qu'ils ne rapportent. Le député (UMP) de la Drôme Hervé Mariton met en garde contre ce risque dans son rapport présenté à l'Assemblée le 6 mai. « En 2009, le produit des amendes radars devrait s'élever à 550 millions d'euros. » Tout en observant qu'« à l'unité le radar rapporte moins. Depuis 2007, la diminu-

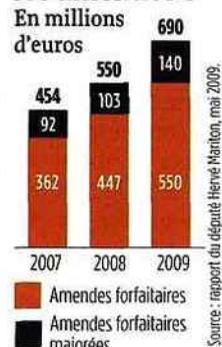
tion des recettes unitaires est de 17 %. Si cette baisse se poursuit, les recettes des amendes ne couvriront plus, dès 2017, le coût de maintenance des radars, toujours plus important. » Actuellement sont en service 1 538 radars fixes et 836 mobiles. Une partie des recettes est versée à l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (Afitf). En 2009,

212 millions d'euros devraient être alloués au compte d'affectation spéciale (CAS), 208 millions à l'Afitf et 130 millions aux collectivités territoriales. Hervé Mariton suggère d'ailleurs d'allouer dès 2010 la totalité du surplus des recettes nettes aux collectivités locales. Tout en réclamant « plus de transparence sur l'usage que font les départements de l'argent des radars » ■

464 000 EUROS PAR MOIS

C'est ce que rapporte le radar installé quai de Bercy. Une cagnotte théorique car seule la moitié des PV est traitée. Avec 430 flashes par jour, c'est le radar le plus rentable d'Ile-de-France. Pris pour cible le 29 avril par les salariés en colère de l'usine Continental, le radar est resté inactif pendant douze jours. Soit 120 000 euros de manque à gagner pour le ministère des Finances...

Combien rapportent les amendes ?





Danger. En cas d'accident, l'assureur du sans-permis déclare forfait.

La vie sans permis

En sursis. Ils n'ont plus de points, leur permis leur a été retiré. Mais ils roulent quand même.

PAR LAURENCE NEUER

Ils ont perdu leurs 12 points et ne sont pas parvenus à franchir le cap des trois ans sans retrait de points pour les récupérer. Quant aux points regagnés grâce aux stages, ils ont à nouveau été avalés par les contrôles. Découragés par la complexité des recours juridiques ou ayant perdu la partie, William, Dany et les autres privés de permis continuent de chauffer le bitume en toute illégalité. Livreurs, commerciaux, agents immobiliers, chauffeurs de taxi, conducteurs de travaux publics et autres dévoreurs de kilomètres assurent qu'ils n'ont pas le choix. Conduire est le prix à payer pour garder leur emploi.

C'est moins la sanction qu'ils encourrent s'ils sont arrêtés que le risque de

causer un accident, qui plus est sans être assurés, qui les inquiète. Et pour cause : la victime pourrait leur réclamer l'intégralité des frais liés à l'accident. Cette situation est un « véritable problème de société », selon le député Jacques Myard. « La conduite sans permis n'est ainsi plus le fait d'une population marginale, mais de personnes qui estiment ne plus avoir le choix et sont découragées par une répression systématique et aveugle », dénonce-t-il dans une proposition de loi déposée le 19 mai, visant notamment à ne plus rendre automatique l'annulation du permis.

Les conducteurs sans papiers

William, commercial : « On passe autant de temps à regarder son compteur, les panneaux et les radars qu'à regarder la route. » A 51 ans, après trente-trois ans de conduite professionnelle sans accident, William Bourgoïn va devoir rendre son permis. Responsable du secteur Nord pour la vente de matériels de bricolage, il était jusqu'à présent un abonné des stages de récupération de points, qui lui ont permis de retarder l'échéance. Une ceinture, un téléphone et une série de petits dépassements de 10 à 20 kilomètres/heure sur l'autoroute ont eu raison de son permis. Seulement, à raison de 7 000 kilomètres par mois, le calcul est vite fait. « Pour rattraper mes points perdus, je devrais faire 240 000 kilomètres en trois ans sans perdre un seul point ! » Mission impossible pour ce routier utilisant une voiture de société non équipée d'un limiteur de vitesse. « Que vous le vouliez ou non, quand on roule beaucoup, on est sûr de perdre son



Oeil pour oeil. Vandalisé en Corse, décoré à Toulouse, dégradé à Blanzay, les radars (en service ou non) sont au nombre de 2 374.

permis.» Pour traverser cette période sans permis, William doit choisir entre la peste et le choléra : «*Dois-je le dire à mon employeur toulousain et prendre le risque d'être licencié ? Ou dois-je conduire sans permis pour ne pas mettre en péril la vie de ma famille ?*»

Dany, chef de projet informatique : «*Que vont-ils faire s'ils m'arrêtent ? Me prendre mon permis ? Je n'en ai plus !*» Dany, 38 ans, chef de projet informatique pour les boutiques Duty Free des aéroports de Paris, n'a pas le choix. En attendant de repasser son code, il continue de parcourir les routes de France sur sa moto, sans permis ni assurance. «*Ma vie est rythmée par les rendez-vous et les comités de pilotage, prendre les transports en commun me ferait perdre beaucoup de temps*», explique-t-il. Dans le contexte économique actuel, la question ne se pose même pas : «*Je dois honorer mes engagements.*» Naturellement, il a l'œil rivé sur les radars, cause de ses mésaventures. Un seul excès de vitesse sur l'autoroute lui avait coûté 6 points d'un coup. En l'espace d'un an, son permis a fondu comme neige au soleil, et ce malgré un stage qui lui avait fait regagner 4 points. Dany est toutefois conscient qu'il a «*enfreint la loi, qui n'est pas faite pour les cas particuliers*». Ce n'est pas pour autant qu'il est prêt à en accepter l'application dans son «*cas particulier*». «*Si je renverse quelqu'un, je devrai payer toute ma vie*», craint-il toutefois.

Prendre le volant sans permis, c'est jouer avec le feu. En cas d'accident corporel ou mortel, l'assureur du sans-permis déclare forfait. Le conducteur fautif devra assumer la réparation intégrale des dommages matériels et corporels. Dans le pire des cas, cela peut se traduire par un remboursement à vie des sommes versées aux victi-

mes par le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO). Principalement alimenté par les primes d'assurances, le FGAO prend en charge l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation causés par des automobilistes non assurés ou inconnus. Des auteurs repentis en font les frais chaque année. Parmi eux, des conducteurs ignorant leur statut de sans-permis, comme cette automobiliste marseillaise qui, l'an dernier, a causé la mort d'une mère et de ses deux enfants. «*De nombreux conducteurs ne comprennent pas le fonctionnement du système des points et certains ne savent pas qu'ils n'en ont plus sur leur permis*», confie Dominique Damelin-court, animateur de stages de sensibilisation à la sécurité routière. Bien sûr, si l'automobiliste sans points engage un recours devant le tribunal administratif qui lui donne gain de cause, son assureur devra couvrir tout ou partie du dommage. Bizarrement, selon les statistiques de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, les sans-permis sont beaucoup moins nombreux que les autres à faire des victimes de la route...

Les conducteurs sans points

Le tribunal administratif peut parfois autoriser un automobiliste à conduire même s'il ne lui reste plus de points. Dans le cadre d'une procédure dite de référé suspension, «*si le justiciable démontre que sa voiture est son instrument de travail, sans lequel il risque un licenciement ou un dépôt de bilan, le juge peut lui donner gain de cause*», observe l'avocat Philippe Yllouz.

C'est ainsi que Stéphane (1), vendeur ambulant d'articles de maroquinerie, a pu conserver son permis. Sans son camion,

qui lui sert à s'approvisionner et à écouler ses marchandises sur les marchés, ce jeune homme pouvait mettre la clé sous la porte. L'avocat a montré aussi que les contraventions ayant justifié le retrait de ses points étaient mineures (téléphone, non-port de la ceinture, petit excès de vitesse).

Ces mêmes arguments ont aussi permis à Henri (1), agent technico-commercial dans une entreprise organisatrice d'événements, de continuer à conduire légalement. Sa mission consiste à transporter du matériel d'exposition dans son monoplace. Les juges ont été sensibles à la lettre de convocation à l'entretien préalable de licenciement, ainsi qu'à la faible gravité des contraventions, qui s'étaient sur cinq ans. «*Si l'automobiliste n'a pas commis de délit routier [conduite en état d'ivresse, délit de fuite] ou d'infraction grave au Code de la route [franchissement d'un feu rouge, grand excès de vitesse...], le juge se montre plus tolérant*», souligne M^e Yllouz.

En revanche, André (1), chauffeur de taxi, n'a pas eu gain de cause devant le tribunal administratif de Melun. Le risque de perdre son emploi n'a pas pesé bien lourd face à la cause (conduite en état d'ébriété) du retrait de 6 points. Quant à Emmanuel (1), employé de La Poste, il est aussi reparti bredouille en raison de son activité sédentaire.

«*Trois critères doivent cohabiter pour être éligible à une telle tolérance judiciaire : la nécessité de conduire, l'étalement des contraventions sur une longue période et le caractère bénin de ces infractions*», décrypte le juriste Rémy Josseume. Bref, avec quatre excès de vitesse en six mois, mieux vaut renoncer au prétoire ■

1. Les prénoms ont été changés.

STEPHAN AGOSTINI/AFP - MICHEL LABONNE/MAXPPP - ALAIN BOLLERY/GAMMA

Stages : deux jours, quatre points

C'est le contraire de la méritocratie : il suffit d'être présent, et ponctuel, pour recevoir la récompense. Inutile, en revanche, de manifester le moindre intérêt ou de « bien » répondre aux questions. Même une huitre pourrait récupérer 4 points de permis de conduire, à condition de rester accrochée à sa chaise pendant deux jours. Treize stagiaires, dont douze hommes. Il paraît que c'est la norme. Le délinquant routier est rarement une délinquante. Pour les « conscientiser », deux intervenants : un permanent de la Prévention routière, intarissable sur l'accidentologie dans les lignes droites, et un psychologue.

Les réjouissances commencent par une séance d'autocritique « douce ». Chacun est invité à raconter aux autres pourquoi il en est arrivé là... Deux participants donnent envie d'accroître encore la répression routière lorsqu'ils déclarent sur le ton de l'évidence et sans honte aucune que, « bien sûr, c'est l'alcool ». Nul doute qu'à peine les 4 points récupérés ils vont aller fêter ça tous les deux au zinc ! Un troisième ne parvient pas à cacher sa déception quand il apprend qu'on ne projettera pas de films gore sur des accidents mortels à titre dissuasif. Pour lui, ce sont ces deux journées qui vont le devenir, mortelles. Le seul intérêt de l'exercice, au bout du compte, est de découvrir combien il est difficile de résister au syndrome de Stockholm : finalement, les « rééducateurs » étaient les personnes les plus fréquentables de cette assemblée ■ s. c.

Les sanctions vont être durcies

La confiscation du véhicule pour les infractions les plus graves est l'une des mesures phares du projet de loi « Loppsi » * présenté mercredi 27 mai en conseil des ministres.

• Les automobilistes visés sont les sans-permis, les récidivistes d'une conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, les récidivistes d'un grand excès de vitesse de plus de 50 kilomètres à l'heure, et les récidivistes d'accident ayant entraîné un homicide ou des blessures involontaires.

Seuls les auteurs d'infractions qui sont propriétaires de leur véhicule sont concernés. D'où la faille, repérée par le juriste Rémy Josseaume : « Il suffira de mettre son véhicule au nom d'une personne qui ne conduit pas pour échapper aux sanctions. »

Jusqu'à présent, le juge n'ordonnait la confiscation que pour les infractions les plus graves. Cette peine est désormais automatique sauf décision motivée du juge. « Cette loi transpose le système des peines planchers à la délinquance routière », observe Rémy

Josseaume. Une fois « confisqué », le véhicule sera détruit ou revendu au profit de l'Etat.

• Autre mesure destinée à lutter contre l'alcool au volant, première cause de mortalité sur les routes : rendre obligatoire les « dispositifs anti-démarrage par éthylotest électronique ». Le juge pourra, dès la première infraction, imposer à l'automobiliste de ne conduire que des véhicules équipés d'un tel dispositif pendant cinq ans maximum.

• La lutte contre le trafic de points, consistant à livrer le nom d'un complice prêt à sacrifier ses points, s'intensifie avec des peines pouvant aller jusqu'à six mois de prison et 15 000 euros d'amende, ou 30 000 euros si le trafic se réalise par le biais d'Internet.

• Enfin, en cas de « grand excès de vitesse », les agents de police judiciaire pourront retenir le permis de conduire de l'auteur, cette mesure pouvant être suivie d'une suspension préfectorale de 72 heures et d'un an maximum en cas d'accident mortel ■

* Loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure.