

SOCIÉTÉ

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PERMIS À POINTS

Ce qui doit changer

Des automobilistes plus sages mais toujours plus sanctionnés, un nombre de tués qui stagne, des usagers qui grognent, des forces de l'ordre qui renâclent, la politique de répression "tolérance zéro" est-elle parvenue au bout de sa logique ? Voici notre enquête, et nos propositions de réforme.

Selon le bilan provisoire de la sécurité routière 2007, le nombre des tués est tombé à 4 615, soit presque 3 000 de moins qu'en 2002, "an 1" de la nouvelle politique de sécurité routière. Cette amélioration spectaculaire doit beaucoup, voire presque tout, au triptyque radars automatiques, loi contre la violence routière et tolérance zéro. Mais la mécanique s'essouffle. En 2007, cette baisse n'est plus que de 2 % par rapport à 2006 et, pour la première fois depuis la fin des années 1990, le nombre des accidents corporels a augmenté de 1,3 %, et celui des blessés de 2,4 %. Comment expliquer cette stagnation ? Selon

PAR KATIA LEFEBVRE, PHOTOS FABRICE BOLUSSET ET LAURENT LACOSTE

ILLUSTRATIONS EXTRAITES DES BANDES DESSINÉES "LES GENDARMES",

© BAMBOO ÉDITIONS, JENFÈVRE, SULPICE ET CAZENOVE

V. LE QUERE/FOTOJA, PHOTOMONTAGE L. JODRY

l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, les médiocres résultats de 2007 sont dus à une reprise de l'augmentation du trafic de l'ordre de 2 %, comparable à ce qui était observé avant 2005, et à une légère dégradation en matière d'alcoolémie. En effet, l'alcool est officiellement devenu cette année la première cause de mortalité sur la route (26 % des accidents mortels) devant la vitesse.

Pourtant, c'est toujours la vitesse qui est la plus combattue et le sera encore dans les années à venir. Pour quel résultat ? Si, entre 2003 et 2007, le quintuplement du nombre de PV pour excès de vitesse (de 1,4 à 7 millions) a permis de descendre dans le même intervalle la vitesse moyenne (tous réseaux confondus) de 90,5 km/h à 81,5 km/h, les progrès sont désormais infimes : les vitesses moyennes relevées n'ont diminué que de 0,5 % au cours des huit premiers mois de 2007, quand le nombre de PV a augmenté de 12 %, et de 31 % pour les seuls radars automatiques, fixes et embarqués. Faut-il faire davantage crépiter les flashes pour ralentir encore le trafic ? Oui, répond le gouvernement : 2 500 radars automatiques vont s'ajouter d'ici à cinq ans aux 1 900 déjà en service. On peut légitimement se demander quels "dangereux" excès sanctionneront ces machines sachant que, déjà, 90 % des PV pour excès de vitesse concernent des dépassements inférieurs à 10 km/h.

Faut-il flasher toujours plus pour ralentir encore le trafic ?

Ne serait-il pas plus utile de donner davantage de moyens aux contrôles d'alcoolémie et au dépistage des stupéfiants ? Actuellement, avec 9 millions de contrôles pour 40 millions de permis, nous soufflons en moyenne tous les 4 ans et demi dans le ballon et seulement 21 000 tests de dépistage de stupéfiants ont été effectués en 2006.

Les vitesses diminuant et les comportements des usagers se polissant, les forces de l'ordre ne seront-elles pas tentées par l'excès de zèle pour maintenir la pression ou, plus prosaïquement, tenir les fameux – et officieux

– quotas de PV ? De nombreux lecteurs témoignent déjà en ce sens : ceinture non bouclée à la porte du garage, excès de vitesse en fin de dépassement, temps d'arrêt au stop insuffisant, radar embarqué flashant à 50 km/h en début de voie de décélération...

Or le système du permis à points français ne laisse à l'utilisateur guère de possibilités de se défendre : l'automatisme des sanctions et le fonctionnement purement administratif de ce qu'il convient d'appeler une "mécanique" tiennent la justice à l'écart et dissuadent l'utilisateur d'y avoir recours. Seulement 2 à 3 % des conducteurs sanctionnés pour excès de vitesse se lancent dans cette

voie. Le médiateur de la République a d'ailleurs dénoncé le système de contestation des PV dans un rapport remis au gouvernement. Il y remettait notamment en cause la pratique illégale de certains officiers du ministère public qui rejettent directement les contestations au lieu de les adresser à la juridiction compétente. Une initiative qui lui a valu d'être "rapplé à l'ordre" par Cécile Petit, la déléguée interministérielle à la Sécurité routière, qui a jugé qu'il outrepassait son domaine de compétence... On croit rêver ! De quelle compétence relève le respect par l'administration du droit du citoyen à se défendre ?

Que près de 90 000 conducteurs aient vu en 2007 leur permis



Entre le moment où l'automobiliste est verbalisé lors d'un contrôle "classique" et celui où le fichier des permis de conduire est mis à jour, il peut s'écouler plusieurs mois.

annulé pour épuisement de points (contre 10 000 en 1997) n'est pas scandaleux en soi. Ce qui l'est, c'est qu'une infime minorité d'entre eux aient pu ou aient osé exercer un recours.

Comportements en amélioration mais répression sans cesse durcie, activisme policier mais recours à la justice difficile, la politique de lutte contre la violence routière mécontente de plus en plus, jusqu'à ceux qui la mettent en œuvre, du bord des routes et dans les tribunaux. Comment lui redonner efficacité et crédibilité ? *Auto Moto* a donné la parole à des policiers, des gendarmes et des magistrats pour développer quelques propositions de réforme. Que l'on ne se méprenne pas : *Auto Moto* n'appelle pas à un relâchement de la politique de sécurité routière qui

entraînerait inévitablement celui des comportements sur la route et une remontée de la courbe des tués. Nous demandons juste que cette politique réoriente ses priorités, ne confonde plus moyens et objectifs, et respecte les droits de l'utilisateur. Elle n'en sera que mieux comprise et acceptée et, partant, plus efficace.

Des "quotas" de victimes, pas de PV

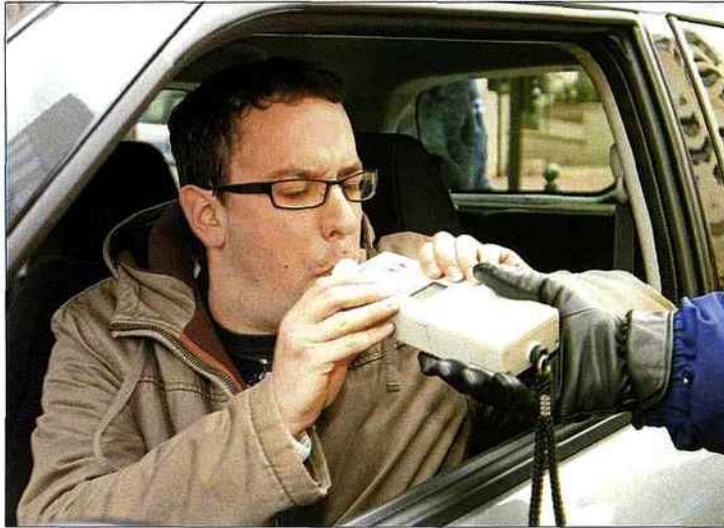


L'objectif de ceux qui veulent à notre sécurité sur la route est de faire en sorte que le nombre de victimes diminue. Or ce n'est pas ainsi qu'est évalué leur travail. Au lieu d'une obligation de résultat – moins de tués et de blessés sur leur secteur d'opération –, ils sont soumis à une obligation de moyens : un nombre de contraventions à remplir... bien qu'officiellement on s'en défende vertueusement. "Les quotas n'existent pas, c'est une légende", assure d'emblée Gilles*, un gendarme opérant en zone rurale. Pourtant, lui-même admet qu'il existe ●●●

* Soumis au devoir de réserve, les gendarmes et policiers que nous avons interrogés ont tous requis l'anonymat. Pour les premiers, malgré de nombreuses relances, nous attendons toujours la réponse du ministère de la Défense à nos demandes d'interview. Pour les seconds, seuls les responsables syndicaux ont accepté de témoigner en étant nommés. Apparemment, la lutte contre la violence routière ne laisse plus guère s'exprimer de voix dissidentes.



TOME 9 : UN HOMME DONNEUR



●●● un système de notation. Or la note sanctionne l'activité du gendarme. "A la fin de l'année, le nombre de PV émis par un homme est comparé à celui qu'il a fait l'année précédente, et au nombre de PV réalisés par les autres gendarmes de l'unité. La hiérarchie contrôle évidemment l'activité, mais c'est pour éviter un comportement trop laxiste du gendarme", admet-il. Il existe donc bien des quotas de PV.

D'ailleurs, pour motiver ses hommes, le ministère de l'Intérieur a instauré en 2003 la prime individuelle au mérite, dont le montant s'élève à 400 ou 700 euros en fonction du grade du policier. Du côté des gendarmes, une prime de 400 euros est également décernée depuis deux ans en fonction des résultats. De quels résultats ? Ces primes les incitent-ils à multiplier les PV ? "On met la pression sur les hommes en leur fixant des quotas de manière orale,

explique Nicolas Comte, secrétaire général du syndicat SGP-FO. Très concrètement, on demande aux fonctionnaires de police de rentrer en fin de tournée avec un certain nombre de contraventions. Dans notre jargon, on dit rentrer avec un certain nombre de TA roses, c'est-à-dire de timbres-amendes pour la circulation routière, et un certain nombre de TA verts, timbres-amendes pour le stationnement."

Les dérives, même si elles ne sont pas systématiques, existent. "Il ne faut pas faire de généralités, mais nous avons eu le cas, il y a un peu plus d'un an, d'un officier de Dunkerque qui avait écrit une note de service expliquant que les fonctionnaires qui ne ramèneraient pas un nombre au moins égal à la moyenne des contraventions dressées par un fonctionnaire dans le département se verraient écarter de

Autour de 9 millions par an, le nombre de dépistages d'alcoolémie reste stable. La cause de mortalité n° 1 sur la route est moins combattue que la vitesse.

la prime au résultat exceptionnel. Il s'agit vraiment d'un système absurde, puisque dans le même temps ces fonctionnaires avaient de très bons résultats en termes de baisse d'accidents sur Dunkerque", déplore Nicolas Comte.

Juger le travail des forces de l'ordre sur le seul critère de la baisse des accidents sur leur secteur d'opération, commune, canton ou portion d'autoroute, et non en fonction du nombre de PV ou d'heures de présence au bord des routes, serait le meilleur des garde-fous contre le relâchement de la surveillance.

Ce principe est la pierre angulaire de la politique de sécurité routière en Grande-Bretagne. La mission de la police de la route est, selon les termes officiels, de "fournir un environnement dans lequel chaque individu peut utiliser les routes avec confiance, sans mort, blessure, dommage matériel ou peur". En conséquence, les policiers travaillent main dans la main avec les services de l'équipement et de secours, les maires et les Automobile-Clubs. Ainsi pas un aménagement routier n'est mis en place aux abords de

dents en fonction de territoires donnés, explique Nicolas Comte, secrétaire général du SGP-FO. Mais ce qui est grave, c'est qu'au fur et à mesure de la descente des échelons hiérarchiques, la volonté de faire baisser le nombre de morts aboutit en bout de chaîne à demander aux fonctionnaires de remplir des quotas de PV. C'est une déviance et une conséquence négative de la politique de résultats. Ces pratiques existaient déjà avant 2003, mais elles se sont amplifiées."

Revoir le barème du permis à points



Le non-port de la ceinture ou du casque ont-ils leur place dans le barème du permis à points ? Ces infractions ne mettent pas en danger la vie d'autrui, mais sont punies du retrait de 3 points. Une sanction mal acceptée par les usagers, qui prennent "au mot" la "lutte contre la violence

TOME 6 : UN PV DANS LA MARE



nouvelles infrastructures (écoles, lotissements, etc.) sans concertation de tous ces acteurs. De plus, chaque accident est expertisé par des policiers spécialistes de la sécurité routière. Et ils doivent y appliquer le même sérieux que pour une enquête criminelle. Au final, les radars sont mieux acceptés en Grande-Bretagne qu'en France et le travail des forces de l'ordre mieux reconnu par la population.

"En France aussi, il existe des objectifs de diminution des acci-

dentaire" et ne voient pas en quoi cette omission menace la sécurité d'autrui. Même incompréhension souvent perçue chez les forces de l'ordre. "Un conducteur qui ne boucle pas sa ceinture ne met que sa propre vie en danger. Téléphoner en conduisant (retrait de 2 points) est à mon avis plus dangereux", explique Jenny Bricout, brigadier-chef principal de la police municipale de Levallois-Perret. La plupart des policiers et gendarmes que nous avons interrogés jugent la sanction trop



TOME 7 : COFFRÉ SURPRISE



Avec les jumelles laser, les forces de l'ordre peuvent surveiller les vitesses dans les zones où les radars sont inadaptés. Du coup, rien ne les empêche d'intervenir dans les zones à risques. Qui les connaît mieux qu'elles ?

récolté un PV ne sont remboursés ni de leur PV ni de leurs points perdus... Il y a aussi les changements incessants et souvent mystérieux de limitation, parfois plusieurs fois par kilomètre et qui déboussolent les conducteurs. La Prévention routière a réclamé au gouvernement la constitution de commissions consultatives d'usagers. Son objectif : obtenir une concertation entre usagers, DDE et préfectures pour rationaliser les limitations de vitesse. Mais pour l'instant, seuls cinq départements ont fait l'objet d'une expérimentation de ces commissions.

Redonner du pouvoir au juge



"Le juge qui constate et sanctionne les infractions n'a aucun regard sur le retrait ou la réattribution de points. Il s'agit d'une décision administrative. Or ce système crée une automaticité incontrôlable qui pose difficulté", constate David de Pas, magistrat à Aix-en-Provence et membre du Syndicat de la magistrature. En effet, il n'y a aucune appréciation de la part de l'administration, son action se résumant à retirer les points prévus par les textes sans s'intéresser aux circonstances. L'association 40 millions d'automobilistes milite pour supprimer la double procédure, pénale et administrative : "A cause du cumul des points perdus, on arrive à une autre sanction automatique ●●●"

sévère. "Par contre, les dommages corporels et ce qu'ils coûtent à la société posent problème. Mais dans ce cas, l'amende de 90 euros est largement suffisante", commente un gendarme affecté en zone rurale.

Dans certains cas, la dureté de la sanction dissuade de l'appliquer. Si le non-usage du clignotant est une infraction si répandue, c'est qu'elle n'est jamais punie, de l'aveu de nombreux policiers. Tout simplement parce que cette faute souvent vénielle coûte 3 points (mais seulement une amende forfaitaire de 35 euros) et qu'à ce tarif plus guère de conducteurs n'auraient le droit de conduire. Autre problème, faut-il ôter 1 point pour les plus petits excès de vitesse ? Le député UMP Guy Tessier a déposé une proposition de loi pour ne plus retirer de point lors d'un excès de vitesse de moins de 5 km/h. Cette clémence, qui ne serait accordée qu'une seule fois dans l'année, n'exonérerait pas de payer l'amende.

Laxisme ? En Espagne, aucun point n'est retiré pour un excès de moins de 20 km/h et en Allemagne, de 10 km/h. Reste qu'une telle mesure entraînerait inévitablement une légère remontée des vitesses et mécaniquement du nombre de tués.

Redonner de l'initiative aux forces de l'ordre



Les nouveaux radars automatiques embarqués ne se contentent pas d'envoyer par liaison Wi-Fi les excès de vitesse, ils réglent eux-mêmes le seuil de vitesse en fonction du réseau. Plus question donc pour le gendarme ou le policier de moduler le seuil de déclenchement pour tenir compte du trafic, de la météo ou tout simplement de la pertinence de la limitation. Un progrès technique qui découle directement de la politique de "tolérance zéro" et que déplorent de nombreux fonctionnaires. "Nous préférons contrôler la vitesse avec des radars classiques, les vitesses recommandées n'étant pas toujours appropriées. Sur certaines nationales 2x2 voies limitées à 90 km/h, nous ne verbalisons qu'à 110 km/h, alors que sur certaines départementales on sanctionne dès 95 car ce sont des routes dangereuses. Pour autant, nos résultats en termes de sécurité routière sont bons", explique Julien, un jeune gendarme.

Remettre à plat les limitations de vitesse



Cette impossibilité pour les forces de l'ordre de moduler le seuil de déclenchement des appareils est d'autant plus gênante que le dossier des vitesses inadaptées n'a guère bougé et que de nombreuses limitations aberrantes persistent, selon les fonctionnaires interrogés. Et quand une de ces limitations non justifiées est enfin relevée, ceux qui y avaient



TOME 10 : "AMENDES À LIRE"

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

●●● administrative qui est l'annulation du permis. Nous avons demandé au Premier ministre et au ministre des Transports que cette sanction ne découle plus d'une décision administrative mais d'un jugement pénal, en fonction des causes et des circonstances des infractions", explique Laurent Hecquet, le porte-parole de l'association.

C'est le cas en Grande-Bretagne, où la gestion du permis à points n'est pas administrative, mais relève de l'autorité d'un magistrat, qui a une latitude d'appréciation selon les circonstances de la faute et le profil du contrevenant. Pour une conduite avec alcoolémie, le juge peut retirer de 3 à 8 points. "Au contraire du système français, la justice britannique respecte le sacrosaint principe d'individualisation de la sanction", commente Rémy Josseaume, juriste spécialisé dans le droit routier.

En France, aucun permis ne devrait pouvoir être annulé automatiquement après la perte des 12 points sans l'intervention d'un juge. Celui-ci devrait avoir le dernier mot pour décider s'il faut priver ou non un usager de son droit à circuler, en fonction de la gravité des infractions commises. Le juge pourrait ainsi recréditer de quelques points un permis annulé suite à une accumulation de petites fautes, comme des excès de vitesse de moins de 5 km/h ou une ceinture non bouclée. Une telle mesure ne menacerait pas d'engorger les tribunaux.

Permettre les recours

Si, théoriquement, le recours au juge est possible, il est en pratique très hasardeux. En contestant, l'automobiliste perd la possibilité de profiter de l'amende forfaitaire minorée et de l'amende forfaitaire. Par exemple, contester un PV automatique pour un excès de vitesse de 30 km/h que l'on n'a pas commis impose d'abord de consigner la somme de 135 euros. Ensuite, l'automobiliste qui manquerait de preuves s'expose cumulativement,

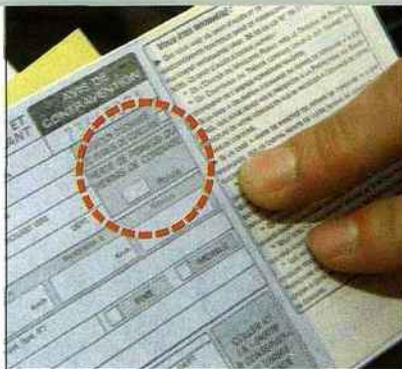
en plus de la perte des 3 points, à payer l'amende maximum (750 euros), à être condamné à une peine de suspension de permis (maximum trois ans) avec interdiction de conduire un véhicule sans permis, et à suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière : dissuasif ! Entre risquer tout cela et payer 90 euros puis perdre 3 points, le choix est vite fait. Sauf circonstances particulières (comme la mise en danger volontaire d'un autre usager), le conducteur qui conteste dans les délais de l'amende forfaitaire "simple" ne devrait jamais risquer plus que le maximum de

l'amende forfaitaire majorée, soit 375 euros dans notre exemple.

"Le système est fait pour limiter les réclama-

tions, explique un magistrat spécialiste du droit de la route. L'accès au juge, qui pourra décider du bien-fondé ou non de la contravention, et de ce fait juger ou non du retrait de points, est trop difficile. Les pouvoirs publics estiment qu'on ne peut pas se permettre d'avoir des centaines de milliers de personnes qui saisissent les juridictions de proximité pour contester leurs PV. D'autant qu'avec le contrôle automatisé, il y a de plus en plus de PV. Il y a eu une petite amélioration avec l'extension - de 30 à 45 jours - du délai de paiement pour les amendes forfaitaires et de 7 à 15 jours pour les amendes forfaitaires minorées des PV envoyés par la poste. L'objectif était de donner un peu plus de temps pour que les automobilistes puissent recevoir la photo. Mais si la photo n'arrive pas, il faut tout de même payer l'amende, et probablement, les délais étant passés, perdre le bénéfice de l'amende forfaitaire minorée !"

Par ailleurs, si la contestation de l'automobiliste est encadrée par des délais stricts, l'officier du ministère public, lui, n'est soumis à aucune contrainte de délai de traitement, lequel peut prendre de six à douze mois. Dans certains cas, le montant de la consignation est même saisi par le Trésor public alors que le PV a été annulé.



Si, par oubli, la case retrait de points n'a pas été cochée, le contrevenant peut contester le retrait devant le tribunal administratif, mais il devra acquitter le montant de l'amende.

Au demeurant, la contestation est d'autant plus difficile que le visage n'apparaît plus que très rarement sur la photo. En effet, pour faciliter la lecture de l'immatriculation et limiter les recours, les appareils zooment désormais sur la plaque. Sans compter que la majorité des radars fixes flashent désormais par l'arrière. Conséquence perverse (sauf pour le Trésor public), il est désormais quasiment impossible d'échapper à l'amende puisque le titulaire de la carte grise est dans l'impossibilité de prouver qu'il n'était pas au volant. Mais a contrario, pour celui qui ne craint pas d'aller au tribunal et de déboursier à chaque recours l'amende maximale, il est possible d'échapper systématiquement au retrait de points puisqu'il ne peut jamais être établi que le propriétaire du véhicule est le fautif.

Dernière limitation en date à la contestation : la nouvelle carte judiciaire ! Environ la moitié des 400 tribunaux d'instance vont être supprimés. Or ils chapeautent les tribunaux de police. Cela signifie que les gens qui doivent être jugés pour des infractions au Code de la route dans des juridictions de

proximité devront accomplir plus de kilomètres pour aller au tribunal.

Raccourcir les délais



Le premier délai inacceptable est celui qui sépare le contrôle de vitesse de la réception du PV. Si les PV provoqués par un radar automatique sont traités en trois jours, ceux résultant d'un contrôle de vitesse classique prennent beaucoup plus de temps, de plusieurs semaines à plusieurs mois !

Le deuxième délai inadmissible - et contraire à l'esprit de la loi - est celui qui sépare la décision qui vaut perte de point(s) de la perte effective. Selon le Code de la route et pour "faire simple", le retrait de point(s) doit avoir lieu dès le paiement de l'amende forfaitaire (AF) ou, à défaut de paiement de l'AF, dès que l'officier du ministère public a émis un document en faveur du Trésor que l'on nomme le titre exécutoire de l'AF ; ou encore, si l'AF n'a pas été appliquée, dès qu'une composition pénale (peine prononcée par un magistrat ou son délégué) ou une condamnation définitive a été prononcée. En pratique, les points ne sont retirés que plusieurs semaines, voire plusieurs mois plus tard, de sorte que le fichier des permis de conduire n'est jamais à jour en temps réel. On peut donc vérifier son nombre de points en préfecture ou sur Internet et se faire communiquer un solde inexact. ■



TOME 8 : "UN PV DANS LA MÈRE"