

Les Dérives du Permis à Points

Cet article est un contre argumentaire à l'idée que la sanction du retrait de permis est une peine juste et justifiable, essentielle à la politique de sécurité routière.

Ce site vise à sensibiliser le public à la nécessité de remettre en cause le système de permis à point: <http://derivepap.ifrance.com>

- Introduction
- Le Paradoxe des Chiffres de la Répression
- Répression : Une Efficacité Discutable
- Génération Radar: Déni Démocratie, Déni de Justice
- Maladresse ne Rime pas avec Vitesse : Accidentologie Multifactorielle
- Les Zorros de la Tolérance Zéro
- Les Bons Conducteurs Plus Exposés à la Perdre de Permis
- Rendre le Régime des Sanctions Socialement Plus Acceptable
- Le Phénomène de la Conduite Sans Permis
- Permis Probatoire à Vie
- Mortalité Routière: Relativisons le Problème
- Le Monopole du Dialogue Sécuritaire
- Elections en Vue, Analysons Tous les Chiffres du Bilan
- Une Question D'Équilibre
- Une Opinion Publique Favorable
- Les Propositions
- Conclusions
- Revue de Presse

Le contenu de cet article est libre de droit.

1. INTRODUCTION

54242 permis de conduire annulés en 2005. Cela fait près de 150 permis annulés par jour. Un chiffre en augmentation de 40% par an depuis la mise en place de la répression en 2004. En 2005, 242 vies ont été sauvées par rapport à 2004. C'est donc 224 conducteurs sanctionnés par un retrait de permis par vie sauvée.

Or la perte de points de permis touche à 90% des personnes ayant un bonus assurance, et donc n'ayant pas eu d'accident ces dernières années. Si un système est injuste pour la majorité des personnes sanctionnées, il l'est pour la société toute entière qui s'identifie à ceux là. Alors que la sanction de retrait de permis ne touche que moins de 0,5% de la population, plus de 60% des conducteurs sont favorables à la remise en cause du système de permis à points. Dès lors comment s'étonner que depuis 2002, on constate une augmentation de 1000% de la conduite sans permis.

Depuis 4 ans, des milliers de personnes qui n'ont jamais eu d'accident se retrouvent soudain sans pouvoir aller travailler pour faire vivre leurs familles, déposer leurs enfants à l'école ou se déplacer librement ...

Les infractions graves et répétées doivent être sanctionnées quand elles présentent le risque de donner lieu à des drames, sans aucun doute. Mais la

plupart des personnes qui perdent leur permis n'ont pas été impliquées dans des accidents de la route, et leurs infractions ne relèvent pas de la conduite dangereuse. La répression relève surtout de la pratique de la tolérance zéro aveugle.

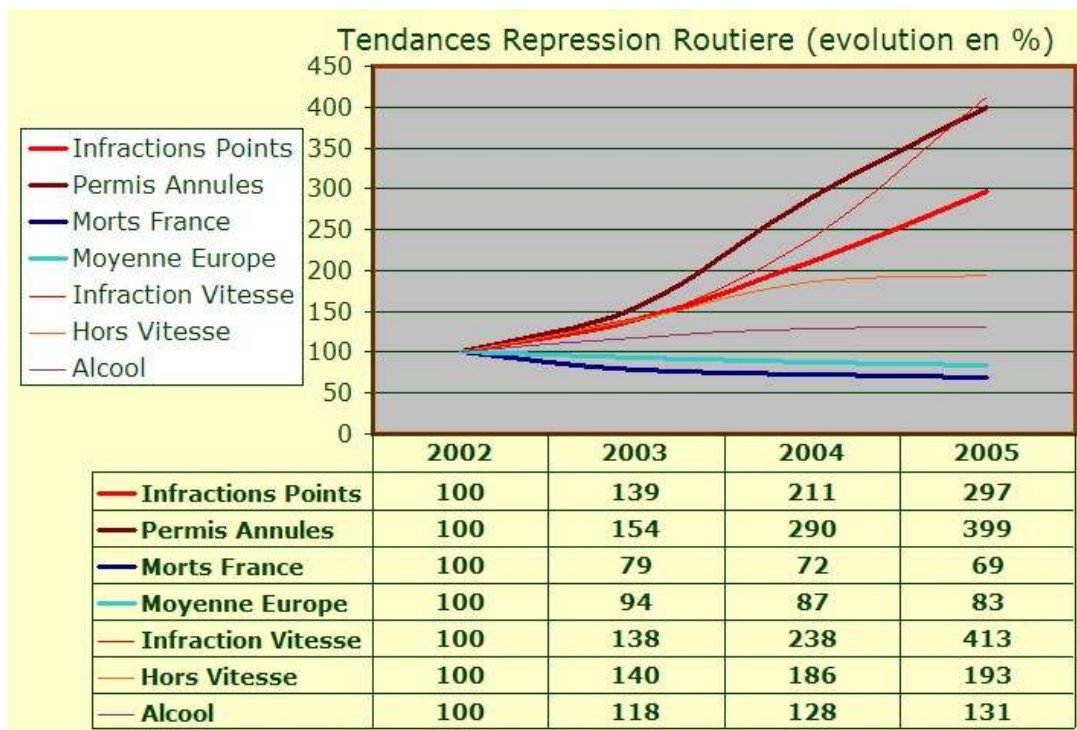
2. LE PARADOXE DES CHIFFRES DE LA REPRESSION

Comment expliquer ce paradoxe: depuis 2002, les résultats de la sécurité routière montrent que la mortalité sur les routes à diminué de 40%. Si cela est du à un changement de comportement des automobilistes qui conduisent plus prudemment, comment expliquer que les infractions constatées, elles, augmentent de 400% ?

Sur la route, tous les comportements illégaux ne sont pas dangereux. Mais la répression s'est focalisée sur les comportements illégaux, et non pas les comportements dangereux. Plus les gens s'assagissent sur la route, plus on met en place de nouvelles infractions et de nouveaux moyens de réprimer, d'où l'envolée des pertes de points, et du sentiment bien légitime de révolte des usagers de la route.

Il ne faut pas confondre le but (réduire les comportements dangereux sur la route) et les moyens (les rendre illégaux). Le but est bien de réduire le nombre d'accidents, de morts et de blessés sur les routes, et non pas de réprimer aveuglement.

3. REPRESSION: UNE EFFICACITE DISCUTABLE



Tendances en Matière de Sécurité Routière

La politique de répression routière s'est mise en place courant 2003, avec une montée en puissance en 2004 et 2005. Les chiffres basés sur le nombre

d'infractions sujettes à retrait de points montrent qu'entre 2002 et 2005, la répression concerne essentiellement le contrôle de la vitesse (+313%) qui s'est automatisé. Les contrôles inopinés hors vitesse, eux sont en légère augmentation (+23% par an). Par ailleurs, le nombre d'infractions entraînant un retrait de point a été multiplié par 3, et le nombre de permis annulés multiplié par 4.

Or entre 2002 et 2003, alors que la répression n'était pas encore en place, le nombre de vies gagnées était de 20,8%. Tandis que depuis la répression, le nombre de vies gagnées est en baisse seulement respectivement de 8,7% et 3,5% en 2004 et 2005. Il semble donc que l'effet répression soit moins efficace que la politique qui était menée auparavant, puisqu'on gagne de moins en moins de vies.

Par ailleurs ces chiffres suivent la tendance moyenne européenne, qui voit dans tout les pays, radars ou pas, système de permis à point ou pas, accentuation de la répression ou pas, la mortalité routière baisser entre 4 et 10% par an en moyenne. On peut donc légitimement se poser la question de savoir si les résultats français sont liés à la politique de sécurité routière hexagonale, ou à d'autres facteurs tels que l'amélioration de la sécurité passive des véhicules, la sensibilisation des automobilistes grâce aux actions de prévention, etc ...

4. MALADRESSE NE RIME PAS AVEC VITESSE : ACCIDENTOLOGIE MULTIFACTORIELLE

Dans la plupart de cas, la vitesse n'est pas la cause des accidents, mais un facteur affectant leur gravité. En réprimant la vitesse, on diminue la gravité des accidents. Les causes des accidents sont la maladresse, qui peut être difficilement réprimée, et les autres comportements dangereux entraînant la perte de vigilance, comme l'alcoolémie, la fatigue etc., qui n'ont pas été significativement plus sujet à contrôle depuis les années répression (en 4 ans, à peine +8% de contrôle par an pour l'alcool). Or 30% des accidents mortels sont liés à l'alcool. En quoi les radars peuvent-ils empêcher ça ?

"Plus de la moitié des accidents mortels se produisent plutôt les nuits de fin de semaine, plutôt en rase campagne, hors agglomération, et n'implique le plus souvent qu'un seul véhicule", pourquoi ne voit on alors jamais de contrôles ou de radars en pleine campagne, alors qu'ils prolifèrent en ville, et aux endroits les plus fréquentés ?

Enfin, si vraiment ce n'était pas qu'une question d'argent, pourquoi ne pas imposer des normes en matière de construction des véhicules tels que les "moteurs bridés à 130 km/h", "l'anti-démarrage sans ceinture" ou "brouillage du signal téléphonique sauf main libre".

5. LES ZORROS DE LA TOLERANCE ZERO

« Alors que vous être verbalisé, une voiture de police de passage fait la même infraction que vous, et vous vous entendez dire: "je ne vais quand même pas verbaliser des collègues" ... »

« Sur une route limitée à 50, une camionnette de gendarmerie avec 5 passagers file à 80 km/h, sans sirène ni gyrophare, en passant à trois reprises devant des panneaux de rappels à 50 km/h ... »

Si une limitation ou une ligne blanche est dangereuse pour le commun des mortels, elle l'est aussi pour les forces de l'ordre. Peuvent-ils eux prendre le risque de mettre les autres en danger ?

L'autorité qui sévit doit être exemplaire. En se comportant ainsi, ils perdent le respect qui leur est dû, et décrédibilisent les fondements de la politique de sécurité routière.

Par ailleurs, avec le Contrôle Sanction Automatique, et le retrait automatique de permis, les forces de l'ordre ont un pouvoir de juge, puisqu'une simple verbalisation peut mener au retrait de permis, sanction sévère. On pourrait donc s'attendre à un peu de jugeote de leur part, en sanctionnant en fonction des circonstances par exemple, pas en fonction des fatwas du code.

6. GENERATION RADAR: DENI DE DEMOCRATIE, DENI DE JUSTICE

"Combien ça coûte" de TFI du 21/12/05 sur les radars fixes: on y apprend qu'un radar fixe, qui coûte 20 000 euros rapporte annuellement en moyenne 200 000 euros, soit multiplié par 1000, 200 millions d'euros, dont la moitié reste dans les poches des 6 sociétés privées (Sagem, Atos, Amec, Mercura, ...) qui se partagent les revenus au prorata des infractions relevées, au lieu d'aller à l'Etat pour améliorer par exemple, la sécurité routière !

On y apprend aussi que le choix du site d'installation d'un radar est fait par l'Etat, mais qu'aucun agent assermenté de l'état n'intervient ni dans l'installation ni dans le contrôle dudit radar, d'où le doute sur la tentation de réglages pour quelques flashes rémunérateurs de plus, et le sérieux des vérifications techniques.

Mais le comble est d'apprendre que l'éventuelle contestation à ces flashes doit être envoyée à Rennes au nom de l'Officier du Ministère Public, mais à l'adresse d'un consortium qui regroupe ces 6 sociétés, sans, selon l'émission, l'intervention de fonctionnaires. L'Etat aurait ainsi délégué la Justice au Privé, lequel est en plus intéressé par le nombre d'amendes que par la sécurité routière.

La démocratie repose sur la séparation des pouvoirs : Législatif, Exécutif et Judiciaire, indépendante des deux autres, et légalement là pour interpréter les textes et sanctions en fonction des circonstances atténuantes ou aggravantes, c'est à dire humaine. C'est un principe fondamental du droit.

Or dans le cas des infractions radars, les recours contre les flashes ne seraient même plus traités par les procureurs (ministère public) mais par les sociétés qui sont rémunérées aux prorata des infractions constatées.

Plus grave: le système de permis à point met à égalité un jeune étudiant avec 3 ans de permis qui est pris 2 fois en état d'alcoolémie en 1 an, et un chauffeur routier ou un représentant de commerce qui à une famille à nourrir, et qui est pris 12 fois en 10 ans, pour un excès de vitesse de quelques km/h.

Or un des rôles de la justice est d'adapter les sanctions en fonction des circonstances aggravantes ou atténuantes. Mais en matière de code de la route, la sanction de retrait de permis est automatique, et non appréciée en justice: la suspension du permis de conduire est administrative, sans qu'un

juge ne statue sur une décision qui peut avoir des conséquences catastrophiques sur une famille, comparées à des infractions qui peuvent avoir été bénignes.

Des milliers d'éclairs de lumière pour une justice aveugle !

7. LES BONS CONDUCTEURS PLUS EXPOSES A LA PERTE DE PERMIS

"Dans une famille, le mari n'a pas eu d'accident en 20 ans, mais en 3 ans, il a perdu 7 points de permis. Sur la même période de 3 ans, sa femme a eu 2 accidents de voiture, mais elle a toujours tous ses points. Elle ne roule plus que par réelle nécessité, lorsqu'elle n'a pas le choix.

Si, suite à une nouvelle infraction qui n'implique pas un accident, le mari perd son permis, c'est sa femme qui conduira tout le temps. "

La route est elle plus sûre dans cette nouvelle situation ? Et la tentation sera grande de transférer la perte de points à sa femme.

Ce n'est qu'un cas particulier (mais bien réel). Mais là où cet exemple rejoint le cas général, c'est que 90% des personnes qui perdent des points n'ont pas eu d'accidents, tandis que 45% de ceux impliqués dans des accidents ont leur 12 points. Comme le montre l'exemple, ceux qui restent sur la route sont les plus dangereux: la répression manque sa cible.

Il n'y a pas de données officielles, mais un petit sondage internet – certes non représentatif, mais qui permet de savoir si la question mérite d'être posée:

<http://www.forum-auto.com/sqlforum/section16/sujet376756.htm>

Les résultats montrent que:

- 90 % des personnes qui perdent des points n'ont pas eu d'accidents dernièrement (bonus assurance).
- 45% de ceux qui font des accidents (malus assurance), ont leurs 12 points
- ...

Perdre des points ne prouve donc pas qu'on n'est pas un conducteur dangereux et irresponsable. Il ne faut pas confondre le but et les moyens. Le but est bien de réduire le nombre d'accidents, de morts et de blessés sur les routes, et non pas de réprimer aveuglement.

Les infractions graves et répétées doivent être sanctionnées quand elles présentent le risque de donner lieu à des drames, sans aucun doute. On est tout particulièrement sensible au drame des familles qui ont perdu un de leur membre dans un accident de voiture.

La plupart des personnes qui perdent leur permis ont certes violé les règles, mais n'ont pas été impliquées dans des accidents de la route, et leurs infractions ne relèvent pas toutes de la conduite dangereuse.

8. RENDRE LE REGIME DES SANCTIONS SOCIALEMENT PLUS ACCEPTABLE

La route, c'est le seul domaine de la justice où on peut se retrouver en prison sans avoir cause de préjudices à personne.

Une rediffusion de reportage sur France 3 dernièrement sur les accidents de la route. Bien sur, on ne peut pas rester insensible aux victimes de la route. Mais il y avait l'histoire de cet homme qui s'est retrouvé en prison pour récidive de conduite sans permis, son permis ayant été retiré suite à une série de petites infractions, dont une fois pour alcoolémie à 0,5. Pas d'accidents, rien. Pris sur contrôles inopinés.

Pourquoi roulait-il sans permis ? Parce que c'est un entrepreneur, donc pas d'assurance chômage. Sa femme ne travaille pas, une fille. Si il ne peut pas rouler, et il ne travaille pas, l'argent ne rentre pas, et tous le monde a faim. Ses employés sont maintenant au chômage technique.

C'est un cas extrême, mais voilà où le système actuel aboutit de plus en plus souvent. Un conducteur qui n'a tué personne, qui n'a pas causé d'accident, qui s'est fait prendre une fois dans une conduite à risque et quelques excès de vitesse, et voilà tout son entourage sanctionné.

9. LE PHENOMENE DE LA CONDUITE SANS PERMIS

Il n'y a pas de statistiques officielles au sujet de la conduite sans permis. Les seules données disponibles sont les suivantes :

-

http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/sro_expose_bilan2005_sr_2006_06_06.pdf

Page 18, les sans permis, c'est à peu près 2% des accidents corporels en 2002 (en baisse depuis).

- http://www.leblogauto.com/2006/01/trois_fois_plus.html

Lors des contrôles inopinés, on constate une augmentation de +1000% de conduite sans permis entre 2002 et 2005 (de 3000 à 33000).

Comme on peut le lire dans la presse, 7% de conduite sans permis est une estimation qui peut être raisonnable à l'heure actuelle. Ce serait donc 1 conducteur sur 15 qui roule sans permis.

Il y a deux types de conduite sans permis:

- les jeunes qui roulent sans avoir obtenu le permis ;
- les autres qui roulent suite à un retrait.

Les contrôles inopinés n'ont pas augmenté de façon significative en nombre depuis 2002 (la tendance est à l'automatisation), et il est difficile de croire que depuis la mise en place de la répression, les jeunes soient significativement plus enclins à rouler sans permis qu'auparavant.

Etant donné la concordance des dates, il semble légitime de penser que la forte augmentation du phénomène de conduite sans permis est liée au retrait de permis, une interdiction qui est peu respectée.

Suite à l'augmentation de la répression, il devient bien difficile de rester 3 ans sans perdre un point. Conséquence, les gens perdent petits à petits des points et finissent par perdre leur permis après 5 ou 10 ans. Tant que la répression s'accroît, ce phénomène ne peut être qu'exponentiel.

Et si tant de personnes roulent sans permis suite à un retrait, c'est qu'ils n'acceptent pas la sanction, qui leur semble injustifiée, ou trop pénalisante.

par rapport aux fautes. Car conduire est une nécessité pour certains. Alors, pour ceux qui n'ont mis en danger personne, pourquoi aggraver les peines d'amendes et la nécessité de repasser le code, avec une peine d'interdiction?

Pour information, voici un article au sujet de la conduite sans permis dans le fief du Ministre des Transports :

- <http://www.lyonmag.com/spip.php?article9787>

« Des grands-parents qui conduisent moins, donc qui acceptent sans difficulté de perdre des points sur leur permis. Voilà pourquoi 11 % des automobilistes dont le permis a été supprimé ont aujourd'hui plus de 75 ans. Un phénomène qui semble se développer de façon assez spectaculaire. »

10. PERMIS PROBATOIRE A VIE

« J'ai 27 ans et un permis probatoire. Il y a un an j'ai roulé à 72 km/h, 67 km/h retenue au lieu de 50 km/h. J'ai perdu 2 points. Jusque là rien d'anormal. Sauf que deux semaines après cette même route est passée à 70 km/h. Donc pour un excès de vitesse fort peu dangereux (c'est une quatre voies dans le même sens), me voilà reparti pour 3 ans à 6 point.

Donc 1 an de permis sans problème, un an entre l'infraction et le retrait de point, et me voila reparti pour 3 ans de probatoire. Soit 5 ans limités à 80 etc.... et 3 ans de 6 points. Et le pire je crois que je vais en avoir pour toute la vie. Parce que qui peut se vanter de ne jamais faire une petite infraction de temps à autres »

Un permis à 12 points ne s'obtient pas après trois ans de conduite, mais après trois ans de conduite sans infractions. Or étant donné la répression actuelle, plus personne ne peut compter ne pas perdre de points en 3 ans de conduite, surtout les jeunes qui sont en phase d'apprentissage. Or pour les jeunes conducteurs, le permis est à 6 points, et le risque de perte de permis est donc plus élevé.

Après 3 ans, un conducteur a acquis l'expérience nécessaire pour avoir le droit de rouler sans être plus pénalisé que les autres qui commettent des infractions.

11. MORTALITÉ ROUTIERE: RELATIVISONS LE PROBLÈME

Les maladies nosocomiales, c'est 10000 morts par an, deux fois plus de morts que sur les routes. En hôpital, les médecins qui oublient de se laver les mains avant d'entrer en consultation, c'est une proportion de ces 10000 morts. Ce sont aussi des morts causées par la négligence des autres. Pour autant, ils ne sont pas interdits d'exercice de la médecine s'ils ne se lavent pas les mains 12 fois en 10 ans. Ils font même grève pour que le gouvernement contribue au paiement de leur assurance qui a augmenté, depuis qu'ils sont sujet à des attaques en justice ...

Sur les 7 premiers mois de 2006, le nombre de tués diminuent de 13% par rapport à 2005, mais les blessés hospitalisés augmentent de 13%. Lors d'un accident, on ne meurt plus, on va à l'hôpital. Or avec 10000 morts par an dus aux maladies attrapées dans les hôpitaux, on a deux fois plus de risque d'y mourir que sur la route ...

Arrêtons-t-on donc de culpabiliser les usagers de la route, car par ailleurs le risque de mourir par l'imprudence des autres est bien plus élevé - et on ne fait rien à ce sujet. Alors pourquoi continuer à retirer le permis de conduire à sur ceux qui n'ont mis en danger personne ?

12. LE MONOPOLE DU DIALOGUE SECURITAIRE

Avec 7% de la population qui roule sans permis, et sans doute près de 3% à qui il ne reste que 1, 2 ou 3 points, le gouvernement ne peut que remettre en cause le système qui touche 10% de l'électorat. Mais il ne sait plus comment revenir en arrière, notamment face aux associations de sécurité routière, qui ont le monopole du dialogue avec le gouvernement sur ce sujet

Le Comité National de la Sécurité Routière, ce sont des ministres face à 8 représentants de l'industrie de la sécurité routière, et 12 d'associations militant contre la "violence routière". Aucun des usagers de la route. Pas étonnant que l'intérêt des automobilistes ne soit pas défendu ...

Le CNSR est en contact permanent avec les professionnels de la route, les forces de l'ordre, les moniteurs d'auto école, il connaît les règles du code de la route, et est le plus sensibilisé aux réels dangers de la route (pas juste aux règles qui sont sensées nous en protéger) ... Il est donc à même, que d'autres, à faire des propositions pour améliorer le système vers une meilleure justesse - dans le sens de sanctionner plus à propos, pas à tout va, et sans pour autant renoncer à la sécurité. Qu'entend-t-on à la place ? Un discours agressif, idéologique, ultra-sécuritaire, défendant les intérêts de l'industrie et des centres d'études sur la sécurité routière (http://www.securite-routiere.org/intervenants/LCVR_juillet_2006.htm).

13. ELECTIONS EN VUE, ANALYSONS TOUT LES CHIFFRES DU BILAN

Les élections approchant la tentation est grande de faire parler les chiffres pour faire valoir les résultats d'une politique réussie dans son bilan. Ainsi entendra-t-on bientôt que grâce à cette formidable politique l'on a obtenu une baisse des morts sur la route de 15% ou plus en 2006.

Le prix des carburants ayant fortement augmenté depuis 2005, les gens roulent moins (-1,5% en 2005, -2% attendu en 2006), et adoptent une conduite plus économique et donc moins rapide, deux facteurs non liés à la politique de sécurité routière, mais qui seront sans aucun doute exploités sans scrupules.

Les associations contre la violence routières tentent souvent de culpabiliser les automobilistes en insistant sur les blessés qui se retrouvent en rééducation pour des mois, ou en chaise roulante pour la vie. Quand est-il donc alors des blessés ?

Sur les 8 premiers mois de 2006, +2862 blessés hospitalisés par rapport à 2005. On meurt moins, mais on se retrouve plus souvent en chaise roulante. A quoi bon accentuer une politique de répression, si elle multiplie les cas que l'on déplore ... Si le gouvernement publiait le coût social et le nombre de blessés qu'il faut rééduquer, plutôt que le nombre de morts, son bilan serait bien moins présentable.

D'autres vous dirons aussi qu'il y a encore une belle marge de manœuvre puisque les britanniques, pays de population comparable, fait 40% de tués en moins. Accentuons donc encore la répression pour diviser encore par deux de chiffre déjà en pallier. Le problème, c'est que les britanniques ont 150% de blessés en plus ! Ce paradoxe est lié à la densité de la population: plus un pays est dense, plus son réseau de transport est urbain, réseau où les accidents sont moins graves.

En juillet 2005, le gouvernement a retiré du site de la sécurité routière, le rapport 2005 concernant le permis à points, qui montrait une augmentation exponentielle des annulations de permis. Il est fort à parier que pour 2007, le nombre de permis annulés en 2006 ne sera pas publié non plus.

Peut être ces petites phrases gênaient dans le rapport de 2005:

- Le Trafic de Points: "Il y a lieu de s'interroger sur la hausse sensible du nombre des retraits de points concernant les conducteurs de plus de 50 ans. L'une des explications pourrait être la méthode consistant à désigner les grands-parents en lieu et place des jeunes conducteurs, pratique illégale qui tendrait à se développer."
- La Courbe Exponentielle des Retraits de Permis: "La courbe du nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une progression à partir de mi-2003 qui se combine à celles des infractions traitées. Cette évolution résulte, à la fois, de l'augmentation des contrôles routiers et du renforcement des barèmes de retraits de points. Cette évolution mérite une attention particulière pour l'avenir et inquiète les services de contrôle routier."
- L'Alcoolémie moins Réprimée: "Les infractions liées à l'alcoolémie ont ralenti, passant de 5 % à 3,5 %."
- La plupart des Infractions réprimées sont liées à des excès de vitesse de moins de 20 km/h: "La proportion des retraits de points pour excès de vitesse représente 65 % de toutes les infractions traitées en 2005. Ce chiffre n'était que de 53 % en 2004. Pour cette catégorie d'infractions, les excès de vitesse de moins de 20 km/h sont majoritaires, 68 %."

14. UNE QUESTION D'EQUILIBRE

La sécurité routière est une question d'équilibre, aux deux extrêmes, pas de solutions :

- sans répression, c'est l'anarchie – et le risque inacceptable des accidents de la circulation,
- réprimer le moindre km/h de dépassement et tout le reste par des retraits de permis, réduit la liberté de circuler, et mène à l'extrême à la paralysie économique du pays – si tout le monde finit par perdre son permis.

Le curseur est allé trop loin dans un sens, a produit des résultats, mais aussi des effets pervers. L'objectif de moins de 5000 morts est atteint, la prise de conscience est réelle, les gens roulent plus prudemment – mais sans permis. Il est temps de cesser d'accentuer encore la répression, et de rééquilibrer le régime de sanction du permis à points.

Bien sur on pourrait faire encore mieux. Mais qu'est-on prêt à payer pour gagner encore 250 vies par an ? Payer plus de forces de l'ordre et les moyens nécessaires avec les impôts pour qu'ils retirent 150.000 permis par an, sans garanties de résultats significatifs ?

N'y a-t-il pas d'autres priorités ? Par exemple, avec un décret de loi sur l'hygiène en hôpital et quelques contrôles sanitaires, on pourrait peut être gagner 500 vies ou plus sur les décès liés aux maladies nosocomiales. Les morts sur la route sont ils tragiquement plus importants que ceux des hôpitaux ?

15. UNE OPINION PUBLIQUE FAVORABLE

Plusieurs sondages montrent qu'une majorité des conducteurs sont favorables à une révision du système de permis à points:

<http://www.forum-auto.com/sqlforum/section16/sujet377303.htm>

<http://www.autotitre.com/forum/Les-derives-du-permis-a-point-77821p1.htm#v315>

<http://rtl.concileo.com/user/non-frames/takesurvey.asp?surveyid=257>

Alors que seuls 0,2% des conducteurs on été sanctionnés par un retrait, avoir 50% des personnes en faveur d'une réforme est énorme. Preuve que chacun se sent concerné par le caractère injuste du système actuel.

Un autre sondage montre que plus de 50% des personnes concernée par le permis à point prendront en compte les promesses de révisions du système de permis a points et de la sanction de retrait de permis lors de leur vote de 2007.

<http://www.forum-auto.com/sqlforum/section16/sujet377474.htm>

16. LES PROPOSITIONS

Voici quelques propositions pour prendre en compte ce problème, qui sans remettre en cause les règles de conduite, ni les amendes qui contribuent à la pression répressive, devrait permettre d'arriver moins rapidement à l'extrémité du retrait de permis, rendant le système plus juste :

- 1) Amende seulement pour excès de moins de 10 km/h, pas de point perdu
- 2) On ne perd un point pour les petites infractions que pour un an, pas plus
- 3) La période de six mois avant de repasser le permis est supprimée
- 4) Restauration du permis blanc, pour les trajets professionnels et scolaires
- 5) Le retrait de permis doit être apprécié par un juge, pas automatique
- 6) La récupération du capital points en 2 ans
- 7) Les retraits de plus de 5 ans ne comptent plus (au lieu de 10 ans actuellement)
- 8) Retrait de 3 points et plus, seulement en cas de mise en danger, sinon 2 points
- 9) Baisser le nombre de points pour certaines infractions
- 10) Permettre les stages de récupération tous les 6 mois
- 11) Gagner 1 point de bonus par année sans infraction
- 12) Après 3 ans de permis probatoire, +6 points, inconditionnellement

En cas de perte des 12 points sans avoir été responsable d'accidents (vérification du bonus assurance), le permis doit être repassé dans un délai

imparti de 6 mois, au terme duquel le permis est retiré, si il n'est pas revalidé pas un examen - mais le permis n'est pas retiré d'office. Cela permet de resensibiliser le conducteur qui a commis des infractions à répétitions, sans le pénaliser dans sa vie professionnelle, ni son entourage.

En effet, pourquoi pénaliser ces conducteurs qui ne causent pas d'accidents par un retrait de permis ? Ne suffirait il pas de leurs rappeler les règles de bonne conduite pas le repassage du permis dans un délai défini, plutôt que de leur retirer leur permis, ce qui cause bien d'autres problèmes, professionnels et autres, mettant en danger l'équilibre de la famille par une précarisation, par exemple liée à la perte de l'emploi.

Cette proposition constitue un bon équilibre qui, sans remettre en cause le permis à point et la politique de sécurité routière, allège les conséquences négatives du système (perte d'emploi, conduite sans permis, ...)

17. CONCLUSIONS

Les données du débat sont les suivantes, depuis la mise en place de la répression en 2002:

- -40% de tués sur les routes (essentiellement pour les conducteurs de voitures)
- +1000% de conduite sans permis (estimation, 1 conducteur sur 15 roule sans permis)
- +300% de retrait de permis
- 90% des personnes qui perdent des points de permis n'ont pas eu d'accident dans les dernières années (bonus assurance).

Il n'est pas question de mettre en cause la politique de sécurité routière, qui a eu des résultats incontestables (-40% de tués en 4 ans), mais les mesures mises en œuvre ont conduit à des effets inacceptés (puisque les gens ne respectent pas l'interdit): le retrait de permis (qui conduit à la conduite sans permis).

Lors du dernier Conseil National sur la Sécurité Routière (du 6 Juillet 2006), il était relevé que « la signalisation [routière] doit être respectée pour être respectée ».

Il en est de même des lois, elles doivent être respectées pour être respectées ... Or tandis que les gens roulent plus prudemment (-40% de tués), la répression a déséquilibré le système du permis à point: le nombre de retraits de permis s'est envolé (+300%), et a rendu le système illégitime. Les retraits de points touchent en majorité des gens qui n'ont pas eu d'accidents dernièrement (à 90%), et qui sont fortement pénalisés par cette sanction (perte d'emploi). D'où le phénomène de la conduite sans permis est la conséquence (+1000%).

Il est nécessaire de revoir le régime de sanction du permis à points, et les conditions de retrait du permis de conduire.

**Pour mon Emploi, ma Famille :
En 2007, je vote pour ...**



... garder mon permis de conduire

<http://derivepap.ifrance.com>

18. REVUE DE PRESSE

Presse Internet:

http://blog.presse-normande.com/article.php?id_article=68

FR3: Clicker sur le lien Vidéos, Réforme du Permis à Points.
<http://aquitaine.france3.fr/info/22745306-fr.php>

Presse Internet:
<http://www.motomag.com/spip/+Le-permis-a-points-condamne-par+.html>

Forum Internet:
<http://www.webcarcenter.com/blog/index.php?2006/06/22/7-permis-a-points-dispositif-pour-sauver-des-vies-ou-pompe-a-fric>

Le Figaro : Clicker sur Colonne pour voir le texte.
http://www.lefigaro.fr/france/20060624.FIG000000720_permis_le_trafic_de_points_bat_son_pl_ein.html
http://www.lefigaro.fr/france/20060604.WWW000000062_le_permis_a_points_suscite_encore_l_a_polemique.html

AFP:
http://www.rogerkaroutchi.com/article.php3?id_article=420

France Info:
http://www.radiofrance.fr/chaines/france-info/chroniques/droit/index.php?m=3&chro_diff_id=330000295

Nouvel Observateur:
<http://archquo.nouvelobs.com/cgi/articles?ad=societe/20060609.OBS1147.html&host=http://permanent.nouvelobs.com/>

Sur le site de l'UMP de l'assemblée nationale, lisez le dernier paragraphe:
http://www.ump.assemblee-nationale.fr/article.php3?id_article=5621

Sénat:
<http://www.senat.fr/leg/pp105-463.html>

Conduite sans Permis:
<http://www.lyonmag.com/spip.php?article9787>
<http://permanent.nouvelobs.com/societe/20060920.FAP3040.html?1846>

Une répression moins dure:
<http://www.rtl.fr/info/article.asp?dclid=470692>

Les dérives du permis à points:
<http://derivepap.ifrance.com>

Les Dérives du PaP

Informez-Vous

Réagissez

Agissez