

Mission d'évaluation sur le permis à points

Rapport de Monsieur le préfet Jean ARIBAUD

Mission d'évaluation sur le permis à points

Rapport de Monsieur le préfet Jean ARIBAUD

SOMMAIRE

- Lettre de mission du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

- Note de présentation du rapport

- Récapitulatif des propositions

- Sommaire des fiches

- Fiches n° I à IX

*Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur,
et de l'Aménagement du territoire,*

*Le Ministre des transports, de l'Équipement
du Tourisme et de la Mer*

Paris, le

18 JUIL. 2006

à

Monsieur Jean ARIBAUD, Préfet du Nord
Préfet de la région Nord-Pas-de-Calais

Objet : Mission d'évaluation sur le permis à points

Mis en place en France en 1992, le dispositif du permis de conduire à points est un élément essentiel de la politique de lutte contre l'insécurité routière menée avec détermination par les pouvoirs publics. Depuis 2002, en soutien d'une action renforcée dans le domaine du contrôle et de la sanction des infractions routières, il a contribué de manière éminente au changement de comportement des conducteurs, et ainsi à la réduction du nombre des victimes.

Cependant, les principes d'organisation du permis à points sont restés inchangés depuis l'origine, et font désormais l'objet d'un débat dans l'opinion publique et parmi les acteurs de sécurité routière. Afin de clarifier les termes de ce débat, le Comité interministériel de la sécurité routière (C.I.S.R.) a décidé de lancer une évaluation du permis de conduire à points, et de vous en confier la réalisation.

Cette évaluation aura pour objet de formuler des propositions tendant à améliorer la transparence et l'efficacité du dispositif, afin notamment de favoriser l'accès au permis de conduire et de renforcer la valeur pédagogique du dispositif du permis à points.

Dans ce cadre, vous étudierez notamment les modalités de reconstitution du capital de points des conducteurs, sous forme de stage et sous forme de délais de récupération automatique, et les conditions de retour au permis de conduire après invalidation, notamment pour ce qui concerne le délai de six mois.

.../...

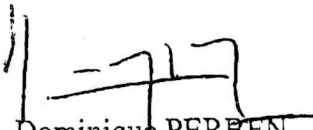
D'une manière générale sont attendues des propositions améliorant la transparence du dispositif et permettant à chacun de connaître, par Internet ou par voie postale, la situation de son capital de points ainsi que les voies et moyens de reconstituer ce capital de points suivant les règles en vigueur. Ces propositions devront avoir été débattues, notamment avec les associations de victimes et avec des experts du Conseil national de la sécurité routière.

Vous rendrez votre rapport avant le 15 octobre 2006.

Compte-tenu des délais particulièrement serrés ainsi fixés, nos ministères vous apporteront tout leur concours. Vous pourrez en particulier vous appuyer sur les services de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière au ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.



Nicolas SARKOZY



Dominique PERBEN

Paris, le 27 octobre 2006

Monsieur Jean ARIBAUD
Préfet chargé de l'évaluation de l'action
des Préfets en postes territoriaux

à

Monsieur le Ministre d'Etat,
Ministre de l'Intérieur,
et de l'Aménagement du Territoire

Monsieur le Ministre des Transports,
de l'Equipement, du Tourisme
et de la Mer

OBJET : Mission d'évaluation sur le permis à points.

Par lettre du 18 juillet 2006, vous avez bien voulu me confier une mission d'évaluation sur le permis de conduire à points.

Appliqué en France depuis le 1^{er} juillet 1992 le dispositif de conduire à points est un élément essentiel de la politique de lutte contre l'insécurité routière menée avec détermination par les pouvoirs publics.

Depuis 2002, en soutien d'une action renforcée dans le domaine du contrôle et de la sanction des infractions routières, il a contribué de manière éminente au changement de comportement des conducteurs, et ainsi à la réduction du nombre des victimes.

Cependant les principes d'organisation du permis à points sont restés inchangés depuis l'origine, alors que les contrôles grâce notamment à leur automatisation sont désormais une autre réalité qu'en 1992 et que la sanction du retrait de point a été renforcée tant par l'extension des infractions entraînant de plein droit la réduction du nombre de points du permis de conduire que par l'évolution du barème des retraits de points.

Ces principes font désormais de ce fait l'objet d'un débat dans l'opinion publique. Vous avez souhaité que l'évaluation que vous m'avez confiée me conduise à formuler des propositions pour améliorer la transparence et l'efficacité du dispositif et que je porte une attention particulière :

- aux modalités de reconstitution du capital points des conducteurs, sous forme de stage et sous forme de délais de récupération automatique ;
- aux conditions de retour au permis de conduire après invalidation, notamment pour ce qui concerne le délai de six mois.

Vous avez souhaité que ces propositions soient débattues notamment avec les associations de victimes et les experts du Conseil national de la sécurité routière.

A l'issue des différents entretiens et réunions de travail que j'ai pu tenir, J'ai l'honneur de vous transmettre ci-après ces propositions, en les faisant précéder des remarques suivantes :

En premier lieu, des améliorations doivent être apportées aux dysfonctionnements d'un dispositif complexe. Ainsi les retards dans la notification des retraits de points entraînés par des infractions constatées génèrent beaucoup d'incertitudes et fragilisent la crédibilité du dispositif. Ainsi encore, les lacunes constatées, par exemple l'impunité de conducteurs étrangers ou les difficultés pour identifier les conducteurs de véhicules d'entreprises, créent un sentiment d'inégalité et donc d'injustice.

Au demeurant, les redressements urgents à opérer sont identifiés et pour nombre d'entre eux, en cours.

En second lieu, je me suis attaché à ne retenir aucune proposition qui pourrait être interprétée comme un relâchement d'une politique de répression qui depuis l'année 2002 produit des résultats remarquables, en termes de vies épargnées, de diminution du nombre des personnes blessées.

C'est ainsi que je n'ai pas souhaité proposer que pour les petites infractions aux limitations de vitesse, une amende puisse se substituer au retrait de point. Une telle mesure pourrait être interprétée comme un encouragement à moins respecter les limitations de vitesse.

En troisième lieu, l'ensemble de mes interlocuteurs ont souhaité que la refonte du fichier national du permis de conduire soit le plus rapidement possible menée à bien. Elle est essentielle :

- pour une meilleure gestion technique d'un dispositif complexe ;
- pour permettre des évaluations solides de l'impact de la politique de sécurité, pouvant justifier des évolutions en toute connaissance de cause ;
- pour assurer une information rapide et fiable du détenteur d'un permis concernant en particulier l'état de son capital point.

En quatrième lieu, plus que jamais un travail de communication s'impose concernant :

- le dispositif répressif lui même qui est très complexe, de l'avis même des personnes chargées de son application ;
- l'emploi des sommes versées à l'Etat au titre des amendes, les adversaires de toute répression étant prompt à ne retenir que l'aspect ponction financière ;
- l'impact réel de la vitesse, comme facteur principal ou aggravant de trop d'accidents blessant ou tuant des milliers de personnes sur nos routes en campagne comme en agglomération ;
- la corrélation exacte entre les différents types d'infractions entraînant des retraits de points et les retraits effectifs de permis ;
- l'esprit des contrôles qui ne doivent en aucun cas être des pièges tendus sans discernement aux conducteurs.

Je remercie les personnes qui ont bien voulu me rencontrer et me faire part de leurs analyses, de leurs attentes et de leurs suggestions, le plus souvent extrêmement constructives.

Tant les associations de victimes que les représentants de professionnels de la route soulignent le bien fondé d'une politique aux résultats remarquables.

Poursuivre cette politique, veiller à ce qu'elle soit toujours mieux connue, comprise et donc acceptée par nos concitoyens m'est apparu un objectif très largement partagé par mes interlocuteurs.

A l'issue d'un premier entretien plusieurs d'entre eux m'ont adressés des contributions écrites complémentaires, débordant parfois le strict champ de la mission que vous m'aviez confiée. Compte tenu de leur richesse, je transmets à M. Rémy HEITZ, délégué interministériel à la Sécurité Routière, copie de ces contributions.

Jean ARIBAUD

MISSION D'EVALUATION SUR LE PERMIS A POINTS

RECAPITULATIF DES PROPOSITIONS

I) DE L'INFORMATION DES CONDUCTEURS :

PROPOSITION 1:

Mise en place, sous la responsabilité du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire de l'équipe projet chargée de concevoir et réaliser dans les meilleurs délais la refonte du Fichier national du permis de conduire.

PROPOSITION 2 :

Mettre en place, sans attendre la refonte du fichier national du permis de conduire, un accès au fichier actuel par Internet permettant à un conducteur de connaître en toute confidentialité l'état de son capital point, à l'exclusion de toute autre information.

PROPOSITION 3 :

Envoi d'un courrier recommandé avec accusé de réception à tout conducteur dont le capital de points atteint ou franchit la barre des six points.

Ce courrier d'avertissement indiquerait clairement la possibilité de participer à un stage de sensibilisation permettant une reconstitution partielle des points du permis initial.

II) DE L'ACCEPTABILITE DU PERMIS A POINTS :_

PROPOSITION 4 :

- Recommander aux Préfets et aux directeurs départementaux de l'équipement d'intégrer si cela n'a pas été fait dans la démarche en cours de cohérence et de lisibilité des limitations de vitesse, les représentants locaux des associations, fédérations, syndicats d'usagers de la route, dont leurs adhérents pourront très utilement contribuer à identifier les incohérences actuelles et à venir.

PROPOSITION 5 :

- Confier à un ou des organismes indépendants une mission permanente de vérification de l'atteinte de l'objectif, axe par axe.

PROPOSITION 6 :

Offrir la possibilité de suivi de stage de sensibilisation à la sécurité routière à tout moment à compter de la date d'établissement de la réalité de l'infraction, sans attendre la saisie effective de la perte de points dans le Fichier national du permis de conduire.

Les points récupérés à l'issue de la participation à un stage de sensibilisation pourront, s'appliquer à toute infraction entraînant une perte de points commise antérieurement à la date du stage, qu'elle ait été notifiée au conducteur avant ou après le stage.

PROPOSITION 7 :

- Réécrire les avis de contravention et de demande d'exonération émanant du contrôle sanctions automatisé pour les rendre compréhensibles au commun des mortels ;

- Accepter les recours en exonération, formulés par courrier simple.

PROPOSITION 8 :

Procéder à un toilettage des infractions entraînant un retrait de points, en réservant ceux-ci aux seuls comportements dangereux pour soi-même et autrui.

III) DE L'ACQUISITION ET DE LA RECONSTITUTION DU CAPITAL POINTS :

PROPOSITION 9 :

Maintien du délai de trois années sans infraction pour le rétablissement du nombre initial de points. Evaluation année après année de l'évolution du nombre de conducteurs concernés, en corrélation avec le développement des contrôles, permettant à terme soit de confirmer ce délai, soit de l'assouplir.

PROPOSITION 10 :

Autoriser le détenteur du permis invalidé à entamer sans délai les démarches lui permettant de rentrer effectivement en possession d'un nouveau permis six mois et un jour franc après la restitution du permis invalidé à la préfecture.

PROPOSITION 11 :

Procéder à une étude sur l'impact qu'aurait une mesure consistant à permettre la récupération automatique d'un seul point perdu, au terme d'une année de conduite sans infraction.

PROPOSITION 12 :

Permettre au conducteur novice, venant de réussir l'examen du permis de conduire probatoire, avec un capital de six points, de porter ce capital aux douze points du permis définitif, par une acquisition progressive des points, au rythme de deux points nouveaux par année sans infraction.

(Ce dispositif serait applicable à tous les permis probatoires).

Concernant les conducteurs ayant bénéficié de la conduite accompagnée, la progressivité serait de trois points par année sans infraction.

PROPOSITION 13 :

Apprécier l'opportunité d'instaurer la possibilité pour un conducteur de porter son capital point de douze à quinze points, au terme de six années sans infraction : deux points à l'issue des trois premières années, un point à l'issue des trois suivantes.

En cas d'infraction pour alcoolémie, ou consommation de stupéfiants, pour un excès de vitesse entraînant un retrait de six points, tout bonus acquis à la date de l'infraction serait immédiatement supprimé en sus des points retirés.

PROPOSITION 14 :

Renforcer les conditions d'agrément des organismes proposant des stages de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que leur évaluation régulière.

PROPOSITION 15 :

Poursuivre la réflexion sur un dispositif de stages actuellement bien adapté à la majorité des conducteurs, qui devra être plus efficace pour toucher la minorité des conducteurs récidivistes représentant un danger pour eux-mêmes et pour autrui.

MISSION D'EVALUATION SUR LE PERMIS A POINTS

SOMMAIRE DES FICHES

- I) DE L'INFORMATION DU CITOYEN SUR L'ETAT DE SON PERMIS DE CONDUIRE
- II) DE L'ACCEPTATION DES LIMITATIONS DE VITESSE ET DE L'EMPLACEMENT DES CONTROLES
- III) DE L'ACCEPTABILITE GENERALE DES DISPOSITIFS MIS EN PLACE POUR ENCOURAGER LE PARTAGE RESPONSABLE DE LA ROUTE
- IV) DE LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS D'UN CONDUCTEUR, A L'ISSUE D'UNE PERIODE DE TROIS ANNEES CONSECUTIVES SANS INFRACTION
- V) DU DELAI DE RETOUR AU PERMIS DE CONDUIRE APRES UNE INVALIDATION POUR SOLDE DE POINTS NUL
- VI) DE LA RECONSTITUTION DU CAPITAL POINTS DES CONDUCTEURS SOUS FORME DE DELAIS DE RECUPERATION AUTOMATIQUE, DANS L'HYPOTHESE D'UNE CONTRAVENTION AYANT ENTRAÎNE LE RETRAIT D'UN SEUL POINT
- VII) DE LA SITUATION DES JEUNES CONDUCTEURS
- VIII) DE LA CONSTITUTION DU CAPITAL POINTS DU PERMIS DE CONDUIRE : CREATION D'UN BONUS POUR LES CONDUCTEURS NE COMMETTANT PAS D'INFRACTIONS
- IX) DES STAGES DE SENSIBILISATION AUX CAUSES ET AUX CONSEQUENCES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

D) DE L'INFORMATION DU CITOYEN SUR L'ETAT DE SON PERMIS DE CONDUIRE :

Le détenteur d'un permis de conduire qui désire connaître le nombre de points dont il dispose :

- peut le savoir en se déplaçant, lui ou un mandataire, à la préfecture ou à la sous-préfecture de son domicile ;
- S'il ne peut se déplacer en demandant communication par voie postale, en justifiant de son identité.

A l'ère de l'accès à de très nombreux services et informations parfois confidentielles par Internet, cette situation doit être rapidement améliorée.

Conformément aux conclusions du Comité interministériel de la Sécurité routière du jeudi 6 juillet 2006, le Ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire conduit la réflexion pour la refonte du fichier national du permis de conduire.

Parmi les objectifs de cette réforme, figure le service aux citoyens, grâce à l'accessibilité au fichier via les téléservices.

La décision de refonte de ce fichier est prise, les financements sont en place. Pour qu'il aboutisse dans les meilleurs délais il est nécessaire de mettre en place sans délai l'équipe projet chargée de concevoir et de réaliser le nouveau système.

Dans l'attente de l'aboutissement de cette refonte, deux voies méritent d'être explorées qui permettraient une meilleure information du détenteur d'un permis :

1) Nonobstant le vieillissement du fichier actuel du permis de conduire, étudier la possibilité d'un accès par Internet du citoyen, en toute confidentialité, à l'état de son capital point, sans autre information.

2) Lorsqu'un conducteur commet une infraction entraînant un retrait de point, un courrier l'informant de ce retrait est envoyé avec lettre simple à l'adresse relevée par les forces de l'ordre.

Lorsque le conducteur perd tous ses points, le retrait de son permis lui est notifié par lettre personnelle en recommandé avec accusé de réception. Si, pour des raisons financières et de charge de travail il ne pouvait pas être envisagé de notifier tout retrait de point par lettre recommandée avec accusé de réception, une telle lettre pourrait être envoyée au conducteur qui franchit la barre de la moitié des points de son capital.

Une telle information, qui serait aussi un avertissement, le sensibiliserait à temps pour :

- Modifier son comportement ;
- S'inscrire, alors qu'il est encore temps, à un stage de sensibilisation l'aidant à acquérir un autre regard sur la conduite et à récupérer des points perdus.

PROPOSITION 1 :

Mise en place, sous la responsabilité du Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire de l'équipe projet chargée de concevoir et réaliser dans les meilleurs délais la refonte du Fichier national du permis de conduire.

PROPOSITION 2 :

Mettre en place, sans attendre la refonte du fichier national du permis de conduire, un accès au fichier actuel par Internet permettant à un conducteur de connaître en toute confidentialité l'état de son capital point, à l'exclusion de toute autre information.

PROPOSITION 3 :

Envoi d'un courrier recommandé avec accusé de réception à tout conducteur dont le capital de points atteint ou franchit la barre des six points.

Ce courrier d'avertissement indiquerait clairement la possibilité de participer à un stage de sensibilisation permettant une reconstitution partielle des points du permis initial.

II) DE L'ACCEPTATION DES LIMITATIONS DE VITESSE ET DE L'EMPLACEMENT DES CONTROLES :

Les efforts importants consacrés depuis 2002 à la prévention et à la répression des comportements dangereux ont contribué à une amélioration sensible de la sécurité routière.

Pour que cette politique soit toujours mieux comprise et acceptée, il est essentiel que la plus grande cohérence soit observée en matière de limitation de vitesse : chaque conducteur doit être convaincu de la pertinence de la limitation retenue et être clairement informé de cette limitation, sur l'ensemble du réseau comme à l'approche de chaque radar.

Les préfets ont reçu instruction une nouvelle fois, le 26 mai 2006 du Ministère de l'intérieur et du Ministère des transports de mener ce travail de cohérence et de signalisation en partenariat étroit avec les élus, les représentants des sociétés d'autoroute et plus généralement l'ensemble des acteurs qui participent à l'élaboration et à la mise en oeuvre du plan départemental de la sécurité routière.

Il est important que les associations, les fédérations dont les adhérents parcourent chaque année de très nombreux kilomètres soient bien informées de cette démarche et puissent s'y associer : Fédération française de l'Automobile-Clubs, Fédération nationale des transports routiers, syndicats de représentant de commerce, Fédération Française des motards en colère etc.

PROPOSITION 4 :

- Recommander aux Préfets et aux directeurs départementaux de l'équipement d'intégrer si cela n'a pas été fait dans la démarche en cours de cohérence et de lisibilité des limitations de vitesse, les représentants locaux des associations, fédérations, syndicats d'usagers de la route, dont leurs adhérents pourront très utilement contribuer à identifier les incohérences actuelles à venir.

PROPOSITION 5 :

- Confier à un ou des organismes indépendants une mission permanente de vérification de l'atteinte de l'objectif, axe par axe.

III) DE L'ACCEPTABILITE GENERALE DES DISPOSITIFS MIS EN PLACE POUR ENCOURAGER LE PARTAGE RESPONSABLE DE LA ROUTE :

Pour être efficace, un contrôle aussi bien automatisé que manuel doit éviter aux maximum les dysfonctionnements générés par la complexité de nos processus administratifs.

Parmi les dysfonctionnements aujourd'hui clairement identifiés par les inspections générales et auxquels les réponses ont été apportées ou devront l'être sans tarder, deux ont été à plusieurs reprises évoqués lors des entretiens de cette mission :

- l'impact de la notification tardive au conducteur, d'une infraction entraînant le retrait de points, sur la récupération de ces points perdus à l'issue d'un stage de sensibilisation ;

- l'imbroglieo généré par le paiement par le titulaire d'un certificat d'immatriculation de l'amende forfaitaire, alors qu'il désigne un tiers comme auteur de l'infraction ;

- a également été évoqué à plusieurs reprises le risque de rendre le permis à point moins lisible, en retirant des points pour des infractions n'ayant pas véritablement de lien avec la sécurité.

1) COHERENCE ENTRE STAGES DE SENSIBILISATION ET DATE DES INFRACTIONS :

Un conducteur qui a perdu des points à la suite d'infractions et qui s'est inscrit à un stage de sensibilisation ne peut imputer le capital de quatre points généré par ce stage qu'aux infractions qui lui ont été effectivement notifiées par la préfecture antérieurement à la date du stage.

Or compte tenu des délais de transmission par les services verbalisateurs des infractions qu'ils relèvent et qui entraînent des retraits de point, il serait fréquent qu'une infraction commise avant un stage ne soit notifiée qu'après. Le retrait de points qu'elle entraîne ne peut pas alors être imputé sur le capital point généré par le stage.

Il n'est ni équitable ni compréhensible qu'un délai administratif pénalise un conducteur qui est de bonne foi et qui entreprend une démarche dont les effets sont, le plus souvent positifs.

PROPOSITION 6 :

Offrir la possibilité de suivi de stage de sensibilisation à la sécurité routière à tout moment à compter de la date d'établissement de la réalité de l'infraction, sans attendre la saisie effective de la perte de points dans le Fichier national du permis de conduire.

Les points récupérés à l'issue de la participation à un stage de sensibilisation pourront, s'appliquer à toute infraction entraînant une perte de points commise antérieurement à la date du stage, qu'elle ait été notifiée au conducteur avant ou après le stage.

2) IMBROGLIO GENERE PAR LE PAIEMENT, LORS DES CONTROLES AUTOMATISES, DE L'AMENDE FORFAITAIRE PAR LE DETENTEUR DE LA CARTE GRISE ALORS QU'IL N'EST PAS AUTEUR DE L'INFRACTION.

L'avis de contravention que reçoit le propriétaire d'un véhicule identifié en infraction par un radar automatique précise que lorsqu'un autre conducteur que le détenteur de la carte grise est désigné comme auteur de l'infraction il ne faut envoyer ni paiement ni consignation de l'amende.

Dans les faits, l'avis de contravention et le document de demande d'exonération joint sont suffisamment compliqués pour que des milliers de personnes se trompent de bonne foi.

Du 1^{er} janvier au 1^{er} septembre 2006, le fichier national a reçu 5 463 recours gracieux pour ce seul motif. Ces recours, fondés, ne sont pas actuellement traités dans des délais courts et l'infraction a de bonne chance de rester imputée à un conducteur qui ne l'a pas commise.

Pour faire bonne mesure, les requêtes en exonération qui accompagnent ce recours, sont rejetées si adressées en courrier simple, alors même que ce rejet pour vice de forme confirme bien que la demande a été reçue.

PROPOSITION 7 :

- Réécrire les avis de contravention et de demande d'exonération émanant du contrôle sanctions automatisé pour les rendre compréhensibles au commun des mortels ;
- Accepter les recours en exonération, formulés par courrier simple.

3) DE LA VOCATION SECURITE ROUTIERE DU PERMIS A POINTS.

Plusieurs associations, ont souligné que l'objectif premier de l'instauration du permis à points, et donc du risque de perte des points était la lutte contre l'insécurité routière.

Or des retraits de points sont aujourd'hui possibles pour des infractions qui ne paraissent pas liées à la sécurité routière.

L'utilisation de fausses plaques d'immatriculation (qui entraîne le retrait de points) est souvent citée. Mais dans la mesure où l'installation de fausses plaques peut-être une façon d'échapper aux contrôles automatisés, il convient de maintenir cette sanction.

En revanche, le retrait de points pour pilotage d'une ambulance ou d'un taxi sans agrément préfectoral paraît une sanction sans lien avec l'objectif de sécurité routière.

Il conviendrait de bien réserver la sanction du retrait de points aux seules infractions directement liées au risque routier.

PROPOSITION 8 : Procéder à un toilettage des infractions entraînant un retrait de points, en réservant ceux-ci aux seuls comportements dangereux pour soi-même et autrui.

IV) DE LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS D'UN CONDUCTEUR, A L'ISSUE D'UNE PERIODE DE TROIS ANNEES CONSECUTIVES SANS INFRACTION :

Si un conducteur perd une partie de son capital points, il peut le reconstituer en ne commettant plus d'infractions entraînant un retrait de points pendant les trois années qui suivent le dernier retrait de points.

La question posée est de savoir si ce délai de trois ans est un délai réaliste ou s'il ne devrait pas être réduit.

En 2005, 816 000 titulaires de permis ont pu rétablir leur nombre initial de points. Ce chiffre doit être rapproché du chiffre du nombre de points retirés en 2001 :

3 180 578 et du nombre de permis à solde nul de cette même année : 13 410.

Avec l'augmentation des contrôles et du nombre des points retirés, il convient de suivre avec une attention particulière l'évolution du nombre des titulaires qui en 2006, 2007 et 2008 se verront rétablir leur capital initial de points, amoindri par les infractions commises en 2002, 2003 et 2004, années de montée en puissance des contrôles. Pour mémoire sept millions de points ont été retirés en 2005.

Si les deux courbes évoluent sur une même tendance, il apparaîtra que le délai de trois ans est bien adapté.

S'il apparaissait au contraire que le chiffre des rétablissements stagne alors que celui des infractions constatées s'envole, il conviendra alors de s'interroger sur un éventuel assouplissement d'un délai devenu inopérant.

PROPOSITION 9 :

Maintien du délai de trois années sans infraction pour le rétablissement du nombre initial de points. Evaluation année après année de l'évolution du nombre de conducteurs concernés, en corrélation avec le développement des contrôles, permettant à terme soit de confirmer ce délai, soit de l'assouplir.

V) DU DELAI DE RETOUR AU PERMIS DE CONDUIRE APRES UNE INVALIDATION POUR SOLDE DE POINTS NUL :

L'article L.223.5 du code de la route dispose, en son alinéa II qu'un conducteur qui s'est vu retirer son permis en raison du retrait de la totalité des points ne peut en solliciter un nouveau avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de la remise au préfet, et sous réserve d'être reconnu apte, après un examen ou une analyse médicale, clinique biologique et psychotechnique effectués à ses frais.

Il n'est pas proposé de réduire ce délai, qui joue un rôle important dans la crainte de perdre le permis et du coup dans la diminution constatée de l'insécurité routière.

Cependant, dans les faits, ce délai de six mois est très souvent (largement ?) dépassé, compte tenu de la difficulté rencontrée par le conducteur pour s'inscrire à un centre d'examen, pour repasser le code, ou obtenir un rendez-vous médical, notamment dans les départements sous médicalisés.

PROPOSITION 10 :

Autoriser le détenteur du permis invalidé à entamer sans délai les démarches lui permettant de rentrer effectivement en possession d'un nouveau permis six mois et un jour franc après la restitution du permis invalidé à la préfecture.

VI) DE LA RECONSTITUTION DU CAPITAL POINTS DES CONDUCTEURS SOUS FORME DE DELAIS DE RECUPERATION AUTOMATIQUE, DANS L'HYPOTHESE D'UNE CONTRAVENTION AYANT ENTRAÎNE LE RETRAIT D'UN SEUL POINT :

Le chevauchement d'une ligne continue ou le dépassement de moins de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée entraînant le retrait d'un point.

Avec le développement des radars automatisés, les infractions passibles du retrait d'un point sont en nette augmentation et représentent en 2005 : 45% des infractions contre 25% antérieurement.

Face à cette situation, une fois écartée l'hypothèse qu'à faible dépassement de la vitesse autorisée, l'amende puisse se substituer au retrait de point, a été avancée l'idée qu'un point unique perdu puisse être automatiquement rétabli au bout d'une année.

Une formule, dans le même esprit, pourrait consister au retrait d'un point avec sursis d'une année, le retrait ne devenant définitif qu'en l'absence dans ce délai d'une nouvelle infraction.

Des différents entretiens avec les associations et les administrations et les experts de la sécurité routière, ressortent les deux éléments suivants :

- A priori, la mesure ne serait pas jugée scandaleuse. Elle correspondrait à l'idée que même le plus attentif des conducteurs n'est pas à l'abri d'une défaillance passagère, ne correspondant en aucune façon à une transgression délibérée et permanente ;

- Cependant l'interprétation qui pourrait en être donnée - non pas une mesure de bon sens mais le signal d'un assouplissement général du dispositif de répression - aurait des effets négatifs et conduirait à une augmentation de la vitesse aussi bien en ville qu'en agglomération, et donc au nombre des victimes.

Je propose qu'elle fasse l'objet d'une analyse approfondie et qu'elle soit débattue au sein des instances appropriées à une période plus propice à la sérénité des débats.

PROPOSITION 11 :

Procéder à une étude sur l'impact qu'aurait une mesure consistant à permettre la récupération automatique d'un seul point perdu, au terme d'une année de conduite sans infraction.

VII) DE LA SITUATION DES JEUNES CONDUCTEURS :

Depuis mars 2004, les jeunes conducteurs qui obtiennent le permis de conduire disposent d'un capital de six points. Ils atteignent leurs douze points après trois années de permis sans infraction au code de la route.

Aussi bien des associations de victimes des violences routières dont la route des jeunes, que les automobiles-clubs tout en ne remettant aucunement en cause le principe même d'un permis probatoire, s'interrogent sur sa mise en œuvre qui leur apparaît excessivement sévère. Il faut cependant souligner que le permis probatoire est une mesure récente, qui n'a pas encore fait l'objet d'une évaluation solide.

Une réponse à ces interrogations pourrait être apportée non pas par l'augmentation du capital point initial, ni à la réduction de la période probatoire, mais par une façon d'acquérir les six points conduisant au permis plein par un dispositif progressif, plus encourageant pour le conducteur novice, sans pour autant affaiblir la mesure.

Au lieu d'être acquis à l'issue d'une période de trois ans sans infraction, les six points seraient acquis par étapes :

- deux points supplémentaires à l'issue d'une première année sans infraction : permis porté à huit points ;
- deux points supplémentaires à l'issue d'une seconde année sans infraction : permis porté à dix points ;
- deux points supplémentaires à l'issue d'une troisième année sans infraction : permis porté à douze points.

L'acquisition progressive des points, permettrait au conducteur novice de bénéficier plus rapidement du fruit de sa vigilance et l'encouragerait dans sa demande de conducteur responsable.

Cette proposition ne changerait rien à la disposition qui rend obligatoire les stages de sensibilisation aux conducteurs novices commettant une infraction.

PROPOSITION 12 :

Permettre au conducteur novice, venant de réussir l'examen du permis de conduire probatoire, avec un capital de six points, de porter ce capital aux douze points du permis définitif, par une acquisition progressive des points, au rythme de deux points nouveaux par année sans infraction.

(Ce dispositif serait applicable à tous les permis probatoires).

Concernant les conducteurs ayant bénéficié de la conduite accompagnée, la progressivité serait de trois points par année sans infraction.

**VIII) DE LA CONSTITUTION DU CAPITAL POINTS DU PERMIS DE CONDUIRE :
CREATION D'UN BONUS POUR LES CONDUCTEURS NE COMMETTANT
PAS D'INFRACTIONS.**

La crainte de sanctions enfin devenues effectives joue un rôle majeur dans l'évolution de nos comportements sur la route et dans le nombre de vies épargnées.

Cependant, même la personne plus attentive à la sécurité d'autrui et à la sienne n'est à l'abri dans sa vie de conducteur d'un relâchement de vigilance exceptionnel.

A l'instar de nos voisins espagnols, un message positif pourrait être envoyé à nos concitoyens adeptes, d'une conduite sereine et respectueuse des règles : le capital de douze points du permis pourrait être porté à quinze points en deux étapes sur une période de six ans :

- deux points supplémentaires, au terme de trois années sans infraction ;
- un point supplémentaire, au terme de trois nouvelles années sans infraction.

Le constat du nombre de conducteurs qui dès à présent reconstituent l'intégralité de leur capital après retrait de points, en l'absence de toute infraction pendant trois années, montre qu'un tel bonus est sans doute atteignable.

Il devrait aller dans le sens d'une baisse générale des vitesses moyennes sur nos routes, et donc du nombre de tués et de blessés.

Un tel bonus, sans pour autant constituer une fois amassé un droit à la transgression, contribuerait sans doute à relativiser le fantasme d'un permis insidieusement rogné au fil des années, par des conducteurs n'ayant jamais eu d'accidents et bénéficiant pour leur prime d'assurance du bonus maximum.

Le débat au cours des différents entretiens sur cette proposition a été très riche :

Les arguments contre l'adoption d'un bonus sont forts :

- Pourquoi donner un bonus à un conducteur qui tout simplement respecte la loi ?
- N'est ce pas à terme favoriser un relâchement des conducteurs bénéficiant de cette augmentation de leur capital points ?
- Passer de fait d'un permis de douze points à un permis de quinze points, c'est remettre en cause toute la relation entre l'échelle des sanctions et le capital points ?

Ainsi, alors que deux alcoolémies graves ou deux dépassements lourds de la vitesse autorisée conduisent au retrait du permis, avec plus de douze points de capital, il faudrait trois de ces infractions particulièrement dangereuses pour perdre son permis.

- celui qui ne commet pas d'infraction n'a que faire de point supplémentaires ;
- l'augmentation du nombre de points peut aggraver les trafics de points, déjà constatés.

Les arguments en faveur d'un bonus sont les suivants :

- un conducteur qui n'a pas vocation à être un délinquant d'habitude est aussi sensible à l'encouragement qu'à la répression ;
- cette mesure répondrait au reproche d'une politique systématiquement stigmatisante pour tous les conducteurs ;
- les tricheurs, trouveront toujours matière à exercer leur ingéniosité ;
- Cette mesure dont bénéficieraient a priori les conducteurs les plus raisonnables peut cependant contribuer à réduire encore plus la vitesse moyenne générale. Or à chaque diminution d'un kilomètre à l'heure de cette moyenne correspond, en l'état actuel de nos connaissances, une diminution de 4 % du nombre de tués ;
- Concernant la relation entre capital de points et retraits de points en fonction de la gravité de la sanction, il pourrait être proposé qu'en cas d'alcoolémies ou d'excès de vitesse graves, tous les points de bonus acquis seraient immédiatement retirés en sus du retrait de six points lié à l'une et l'autre de ces infractions ;
- une mesure positive peut aussi apporter plus de crédibilité et de sentiments d'égalité, notamment chez ceux qui se comportent correctement et qui sont la grande majorité.
- Si cette mesure devait être adoptée il faudra veiller à ce que son annonce n'apparaisse pas comme un encouragement à commettre des infractions. L'on voit mal cependant un conducteur ayant pendant six années conduit en pensant préserver et améliorer son capital de points décider de le dilapider.

PROPOSITION 13 :

Apprécier l'opportunité d'instaurer la possibilité pour un conducteur de porter son capital point de douze à quinze points, au terme de six années sans infraction : deux points à l'issue des trois premières années, un point à l'issue des trois suivantes.

En cas d'infraction pour alcoolémie, ou consommation de stupéfiants, pour un excès de vitesse entraînant un retrait de six points, tout bonus acquis à la date de l'infraction serait immédiatement supprimé en sus des points retirés.

IX) DES STAGES DE SENSIBILISATION AUX CAUSES ET AUX CONSEQUENCES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE :

La loi n°89-489 du 1^{er} juillet 1989 sur le permis à point précise que le titulaire du permis de conduire peut obtenir la reconstitution partielle de son nombre de points initial s'il se soumet à une formation spécifique devant comprendre obligatoirement un programme de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route.

La loi n°99-505 du 18 juin 1999 rend la formation précitée obligatoire pour les conducteurs novices auteurs d'infractions.

Des infractions constatées et du nombre de points retirés, la demande de stages est forte et ne peut que croître.

Les contrôles organisés par la Direction de la sécurité et de la circulation routière ont fait apparaître des dysfonctionnements concernant aussi bien l'organisation matérielle que le contenu des stages.

L'évolution en cours du dispositif qui doit conforter les organismes de formation proposant dans le respect de règles déontologiques des stages de qualité est impérative.

En l'état actuel des évaluations réalisées et des entretiens conduits au cours de cette mission, il apparaît que les stages de sensibilisation ont un effet positif, par les prises de conscience qu'ils entraînent. Le nombre de récidivistes parmi les personnes ayant suivi un stage est particulièrement faible.

Cependant, s'ils paraissent plutôt bien adaptés à la grande majorité des conducteurs, demeure la question de leur efficacité pour des conducteurs affrontés à des problèmes lourds : alcool, drogues, fascination de la vitesse...

PROPOSITION 14 :

Renforcer les conditions d'agrément des organismes proposant des stages de sensibilisation à la sécurité routière, ainsi que leur évaluation régulière.

PROPOSITION 15 :

Poursuivre la réflexion sur un dispositif de stages actuellement bien adapté à la majorité des conducteurs, qui devra être plus efficace pour toucher la minorité des conducteurs récidivistes représentant un danger pour eux-mêmes et pour autrui.