

Luxembourg, le 14 mars 2000.

A-1612

Monsieur le Ministre  
des Transports

L-2938 LUXEMBOURG

Concerne: introduction du permis à points

Monsieur le Ministre,

Suite à votre demande afférente du 14 janvier 2000, référence ck/legis/loi/pdc-point/let/00/048, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics a l'honneur de vous soumettre ci-après sa prise de position quant au questionnaire sur l'introduction du permis à points au Luxembourg.

**Remarque liminaire**

Selon l'alinéa 1er du questionnaire, la Belgique aurait repris en 1990 le concept du permis à points.

D'après les renseignements que la Chambre a pu se procurer à ce sujet, la Belgique n'aurait cependant jamais pris les règlements d'exécution indispensables à l'application de la loi afférente, de sorte que celle-ci, bien que votée en 1990, reste toujours lettre morte à l'heure actuelle.

**Question n° 1**: *Existe-t-il des raisons qui, à votre avis, s'opposeraient à l'introduction d'un système de permis à points s'orientant aux modèles légaux en vigueur dans nos pays voisins?*

Hormis le fait que la matière n'est pas réglée de manière uniforme dans tous les pays de l'Union Européenne - ce qui aura pour effet de favoriser les travailleurs frontaliers par rapport aux résidents luxembourgeois - la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics ne voit guère de motifs s'opposant à l'introduction du permis à points au Grand-Duché de Luxembourg.

**Question n° 2:** *Serait-il avantageux de fonder le système luxembourgeois à introduire sur la prise en compte d'un relevé d'infractions incluant les délits routiers, les contraventions graves et le défaut d'utiliser les équipements de protection pour occupants de véhicules (ceinture de sécurité, dispositif de retenue pour enfants, casque de motocycliste)?*

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics estime approprié l'établissement d'un seul relevé global des infractions possibles, à établir à partir des prescriptions régissant les trois domaines visés.

La Chambre partage l'opinion des auteurs du questionnaire, selon laquelle les infractions relevant d'autres législations (par exemple transports routiers) ne devraient pas être prises en compte. Il doit en être de même en ce qui concerne l'état technique du véhicule du moment que celui-ci est certifié conforme par une attestation de la Société Nationale de Contrôle Technique.

**Question n° 3:** *Le système français d'un capital initial de points diminué à chaque infraction (figurant au relevé proposé sous 2°) par le nombre de points y attribués serait-il préférable aux autres systèmes légaux prévoyant l'addition de "points d'inaptitude" en vue de faire jouer la suspension du droit de conduire?*

La Chambre ne voit pas très bien la différence entre les deux façons de procéder, si ce n'est que d'un point de vue purement psychologique, la soustraction répétée de points avec déclenchement de la "punition" au moment où l'intégralité du capital aura disparu semble préférable à un système dans lequel on additionnerait des points.

Ceci dit, la Chambre reste d'avis que l'introduction du permis à points ainsi que les modalités d'application devraient être réglées via une directive européenne afin de garantir le traitement identique de tous les citoyens de l'Union, quelle que soit leur nationalité et quel que soit le pays membre sur le territoire duquel l'infraction a été commise. Cela permettrait de résoudre en même temps le problème des frontaliers que la Chambre a soulevé sub 1 ci-avant.

**Question n° 4:** *Une pondération individuelle de ces infractions variant entre 1 (par exemple pour le défaut du port de ceinture) et 5-6 (par exemple pour homicide involontaire dans des circonstances aggravées) serait-elle justifiée en présence d'un capital / d'un seuil légal de 10 à 12 points qui une fois épuisé / atteint (cf. sous 3) déclencherait la suspension du droit de conduire? Sinon quelle serait l'alternative à préférer?*

La pondération individuelle des infractions va de soi. La suspension du droit de conduire devrait être automatique au moment où le capital des points est épuisé, sous réserve évidemment du droit de recours du conducteur, dont il dispose déjà à l'heure actuelle contre toute amende ou autre peine.

**Question n° 5:** *Vous paraît-il opportun d'accorder au juge une certaine marge d'appréciation en vue de prendre en considération dans le cadre d'une affaire pénale déterminée les circonstances de l'infraction à juger et de moduler en conséquence le nombre de points à mettre en compte pour cette infraction dans les limites d'une fourchette établie par la loi?*

Tout en renvoyant à ce qu'elle a écrit sub 4 ci-dessus (droit de recours contre toute décision), la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics n'estime pas indiqué de laisser aux tribunaux une marge d'appréciation en la matière.

**Question n° 6:** *Un recours limité à la possibilité d'annuler / de reconstituer un certain nombre des points accumulés / perdus (par exemple une seule fois avant l'intervention de la suspension du droit de conduire) serait-il indiqué, à condition que l'intéressé participe à un cours de réhabilitation ou de recyclage destiné à renforcer son sens des responsabilités en matière de sécurité routière?*

La Chambre est favorable à la possibilité, pour le conducteur menacé de la perte de son permis de conduire, de pouvoir participer - de plein gré - à un ou des cours de réhabilitation / recyclage. Ces possibilités ne devraient toutefois pas être illimitées.

**Question n° 7:** *Quelle est la durée adéquate de la suspension du droit de conduire? La restitution du permis de conduire doit-elle être fonction de la réussite d'un examen de contrôle (théorique et/ou pratique) et/ou d'un cours de réhabilitation imposé, le cas échéant, seulement à partir de la 2<sup>e</sup> suspension?*

La Chambre se prononce pour une première suspension du droit de conduire de trois à six mois, cet écart devant permettre de distinguer entre un conducteur ayant plusieurs fois été puni pour des infractions mineures (non-port de la ceinture de sécurité ou dépassement minimal de la vitesse autorisée) et celui puni deux ou trois fois de suite pour un délit (par exemple coups et blessures voire homicide involontaires).

Quant à l'obligation de réussir un nouvel examen ou un cours de réhabilitation afin de se voir restitué le permis de conduire, la Chambre est d'avis que la réponse à cette question dépend de ce qui se passe au niveau du capital des points au moment de la restitution du permis.

Ainsi, on peut envisager l'hypothèse selon laquelle l'intégralité du capital-départ serait restituée au conducteur fautif après une première suspension.

D'un autre côté, on peut également imaginer qu'il lui serait uniquement fait cadeau du ou des points qui ont finalement déclenché la suspension du droit de conduire, ce qui le laisserait dans une situation très précaire puisque le moindre incident aurait à nouveau de graves conséquences.

Il est évident que, dans la première de ces deux hypothèses, la restitution du permis devrait être liée à des conditions autrement plus contraignantes que dans la deuxième.

**Question n° 8:** *Quelle est la durée adéquate de la carence dont doit faire preuve le conducteur concerné pour voir restituer / supprimer les points perdus / accumulés à la suite d'infractions commises antérieurement?*

La Chambre s'exprime pour un délai de carence de 3 ans. Elle se prononce cependant pour un crédit "bonus" d'un seul point à accorder au conducteur fautif si aucune nouvelle infraction n'a été constatée dans les douze mois.

**Question n° 9:** *Un traitement particulier des chauffeurs professionnels est-il opportun?*

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics répond à cette question par l'affirmative et elle préconise le retour au permis de conduire professionnel ayant existé autrefois.

Le chauffeur professionnel disposerait donc de deux permis à points distincts dont l'un lui servirait pour sa vie privée et l'autre pour sa vie professionnelle.

**Question n° 10:** *L'introduction d'un nouveau délit de "grand excès de vitesse" à l'instar de la législation française compléterait-il utilement le concept du permis à points?*

La Chambre approuve l'idée de l'introduction de ce nouveau délit. Elle insiste cependant sur l'idée de l'harmonisation au sein de l'Union Européenne afin de garantir un traitement égal dans chaque Etat membre.

## **Conclusion**

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics marque son accord de principe avec l'introduction, au Grand-Duché de Luxembourg, du permis de conduire dit "*à points*".

Elle aimerait cependant attirer d'ores et déjà l'attention des responsables politiques et autres au fait qu'un tel système - tout comme nombre d'autres mesures, qu'elles soient préventives ou répressives - est certes de nature à sensibiliser davantage le conducteur responsable, mais n'aura vraisemblablement - et malheureusement! - guère d'effet miracle pour ce qui est du carnage routier auquel nous sommes habitués.

Tout comme l'abaissement de 0,8 à 0,5 g/l du taux d'alcool dans le sang n'incitera pas le conducteur habitué à prendre le volant ivre mort à revenir à de meilleures idées, l'introduction du permis à points ne convertira pas ceux qui se font un malin plaisir d'ignorer voire de violer régulièrement et délibérément les règles élémentaires du code de la route.

Ceci dit, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics approuve toute initiative allant dans le sens de l'amélioration de la sécurité routière et elle réitère dès lors son approbation aux mesures prévues.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre parfaite considération.

Pour le Bureau de la Chambre  
des Fonctionnaires et Employés publics,

Le Président,