

La nouvelle loi sur la Sécurité Routière

Introduction

Thierry Papart, Juge de Police à Liège rappelle que la Secrétaire Nationale de l'ASPH lui a demandé et il a peut-être imprudemment accepté, à l'époque, de faire un exposé sur ce qui allait se passer. Quelque chose était en préparation, et en fait, le texte de loi, qui d'ailleurs, datait du 20 juillet 2005, vient d'arriver avant-hier (le 29 mars 2006). On s'imaginait et on craignait qu'il n'y ait encore, dans la dernière ligne droite, des modifications ; c'est dire que l'exercice auquel il a accepté de participer était bien périlleux d'autant que des textes viennent encore d'être publiés le 30 mars 2006, modifiant d'ailleurs, rectifiant certaines maladresses qui avaient été commises. Il souhaite pouvoir compter sur l'indulgence des participants ; il n'a pas la prétention de savoir tout, mais a découvert un fil rouge dans le processus législatif, nonobstant le fait que celui-ci réserve encore des surprises.

Deuxième petite remarque avant d'entrer dans le vif du sujet : il a eu la chance (ou la malchance...), de participer pro-activement, en tous cas, à une partie du travail de préparation puisque, historiquement, il faut savoir que la sécurité routière a été abordée en trois phases (avant 2004, 2004-2006 et après).

Il a eu l'occasion de jeter un coup d'œil sur ce qui avait été initié par la précédente Ministre de la mobilité, Madame Durand, et avait formulé d'ailleurs quelques remarques quant à la façon dont les choses se présentaient. De façon très adroite, l'actuel Ministre de la mobilité, Renaat Landuyt, a demandé et a réuni autour de lui, une commission, qu'on a appelé une commission de politique criminelle, et il a associé à cette commission tous ceux qui avaient émis des critiques sur la précédente législation afin, sans doute, d'éviter de faire l'objet de nouvelles critiques. Il a donc vu de près la façon dont cela se passait en coulisse ; c'est une chance parce que, effectivement c'est toujours intéressant de voir un peu comment les choses tournent.

Troisième remarque, Thierry Papart précise qu'il va essayer de prendre un peu de hauteur, voir ce que l'on cherche en faisant du droit à la sécurité routière, parce qu'il y a des objectifs qui sont parfois contradictoires et qui sont mal perçus ; ce que l'on cherche, c'est de voir un peu comment les choses ont été abordées et puis, présenter le nouveau droit de la sécurité routière tel qu'il doit être, et tel qu'il est aujourd'hui et tel qu'il va s'appliquer pendant, on verra bien, 6 mois, 1 an, 2ans. Enfin, il a découvert tout à fait par hasard, en consultant un manuel qui vient d'être remis à tous les policiers du royaume, qu'il y avait une législation spécifique qui était de nouveau en gestation et

sur le point sans doute d'être coulée sous forme d'un arrêté royal et qui vise la problématique des personnes handicapées. Il semblerait vraiment que le texte soit sur le point d'être adopté, pas voté parce que c'est un arrêté royal, puisque les policiers sont déjà en possession du détail de la réglementation...

I. «www.Je suis pour.be... oui, mais pour quoi ?

Thierry Papart se dit d'abord très interpellé par la campagne d'information qui a été menée depuis un gros mois par le cabinet du Ministre de la mobilité. Sur 1 mètre carré, sur l'autoroute notamment, on pouvait lire « Je suis Pour » ; certains se sont demandés de quoi il s'agissait, si c'était un nouveau produit comestique ou un autre produit de consommation, Il savait, que c'était effectivement un site qu'avait découvert le Ministre Landuyt, dans le cadre de la réforme du droit de la sécurité routière et qu'il avait créé, en fait, un site « Je suis Pour.be », pour la sécurité routière.

Et ce slogan l'a interpellé parce qu'il craint qu'en Belgique, il ne se trouve qu'une stricte minorité de gens qui soient « Contre » la sécurité routière ! Il y a lieu de voir un peu ce qui est derrière cette sécurité routière, ce qui est derrière cette politique de sécurité routière telle qu'elle est concoctée ; car ayant eu le grand privilège de pouvoir aller voir dans les pays limitrophes ce qui se passait pour le compte de la Fondation Roi Baudouin, il a rencontré des intervenants qui déclaraient, « être arrivés à un point de saturation et devoir s'arrêter de limiter la liberté du plus grand nombre pour éradiquer la délinquance d'une poignée d'irréductibles car quelques soient les mesures que l'on prend de façon générale, des irréductibles continueront à bafouer les règles de sécurité routière ».

A.S.P.H.

II. Toute mesure qui vise à renforcer la sécurité routière porte atteinte à la liberté de circulation.

Donc, à un moment, il faut se dire « stop » et il faut arrêter la machine répressive sous peine, effectivement, de porter atteinte à la liberté du plus grand nombre, sachant que la matière de la sécurité routière est une matière « liberticide ».

III. Solutions radicales :

- **Prohibition des véhicules à moteur,**
- **Limitation de la vitesse de déplacement à 5Km/h.,**
- **Incarcération à vie de tout usager qui enfreint les règles de circulation...**

Parce qu'à chaque fois que l'on prend une norme, on va limiter ce que l'on peut faire ou ce que l'on ne peut pas faire. Il va y avoir une régression du potentiel de liberté. Il faut donc se poser la question de savoir si la mesure que l'on prend a toujours comme objectif la sécurité routière et si objectivement elle est de nature à améliorer la sécurité routière ; ou si elle ne camoufle pas d'autres objectifs plus ou moins louables parce que si on est « Pour » la sécurité routière à tout crin, on pourrait effectivement imaginer des mesures radicales.

Parce qu'à chaque fois que l'on prend une norme, on va limiter ce que l'on peut faire ou ce que l'on ne peut pas faire. Il va y avoir une régression du potentiel de liberté. Il faut donc se poser la question de savoir si la mesure que l'on prend a toujours comme objectif la sécurité routière et si objectivement elle est de nature à améliorer la sécurité routière ; ou si elle ne camoufle pas d'autres objectifs plus ou moins louables, parce que, si on est « pour » la sécurité routière à tout crin, on pourrait effectivement imaginer des mesures radicales. Par exemple, on pourrait décréter en Belgique qu'on ne roule plus en voiture, parce que c'est essentiellement en voiture que les accidents les plus graves se produisent ! On pourrait imaginer également qu'on limite dorénavant la vitesse à 5km/h ; il y aurait effectivement beaucoup moins de victimes de la route ! On pourrait imaginer que tout délinquant routier pourrait aller en prison, tous ceux qui ont enfreint la loi, seraient mis hors d'état de nuire ! Voire imaginer une confiscation de véhicule de tous ceux qui brûlent un feu rouge ou font un excès de vitesse ! Donc, il y a des mesures radicales si on veut effectivement arriver à un taux zéro, mais le propos est de trouver la juste mesure entre la liberté à « tout crin » et une sécurité minimum sur les routes et ce à quoi tout un chacun a droit.

Il faut rappeler que c'est à la fin du 20^è siècle, donc assez récemment, qu'il y a une prise de conscience d'une sécurité routière. Les pays européens en font une priorité, nationale pour Monsieur Chirac, fédérale pour Madame Durand et Monsieur Landuyt. Pourquoi est-ce qu'on en arrive là et quelle est cette prise de conscience ?

Parce qu'il faut quand même savoir qu'on meurt davantage de la cigarette que d'accidents de la route ; on meurt bien davantage d'accidents de la vie privée, malheureusement, que de la route.

IV. Objectif européen 2001-2010

Quelques chiffres :

- **375.000.000 usagers,**
- **200.000.000 véhicules,**
- **4.000.000 Kms de route,**
- **1.300.000 accidents/an,**
- **40.000 morts/an,**
- **160.000.000.000 euros/an (2% PNB U.E).**

On oublie, parfois, qu'en fait, il y a dans l'Union Economique Européenne, 375.000.000 d'usagers, 200.000.000 véhicules, 4.000.000 de kilomètres de route, 1.300.000 accidents par an, 40.000 morts par an et cela coûte ! c'est parfois le nerf de la guerre qui est le plus parlant pour les décideurs : 160 milliards d'euros par an à la collectivité ; effectivement, ce dernier chiffre n'est pas étranger à cette prise de conscience politique au niveau européen.

Pour donner un ordre de grandeur, sur les 40.000 morts par an en Europe, il y en a 1150 en Belgique, (venant de 1500). Les statistiques, chaque mois au baromètre de la sécurité routière, disent que l'on fait des progrès ; il faut relativiser également ces progrès, et surtout relativiser le lien de causalité entre les mesures prises et cette amélioration dont on peut effectivement se réjouir.

Deuxième réflexion, est qu'il convient de s'abstenir du réflexe général qui est parfois à deux doigts de dire que l'automobiliste, il faut le menotter, le briser, lui donner un véhicule sûr, le réprimer, lui étant le fautif. Un rapport européen extrêmement nuancé met en évidence que les causes d'accidents de roulage, les causes d'accidents graves sont effectivement multiples et on retrouve effectivement parmi ces causes, le comportement de l'automobiliste ou de l'utilisateur au sens large du terme parmi d'autres. Il ne faudrait pas en arriver à, finalement « tuer l'automobiliste » puisque c'est lui la cause de tous les

maux ; il est effectivement à l'origine de dysfonctionnements, de comportements mais ce n'est absolument pas la seule cause. Il faudrait qu'on parle également des autres aspects de la sécurité routière, sinon les statistiques risquent à un moment donné de plafonner.

V. Induire un comportement responsable

Les 3 causes comportementales :

- alcool,
- vitesse,
- casque et ceinture.

Les 4 axes d'intervention sur l'individu :

- éducation,
- prévention (information/communication et sensibilisation),
- dissuasion (visibilité/probabilité),
- sanction (proportionalité/crédibilité/efficacité).

Dans les causes comportementales, au niveau européen, les trois les plus souvent citées sont malheureusement l'alcool, la vitesse, et le non-port du casque, et de la ceinture, ou de façon plus générale, les non-protections des usagers.

Avec 4 axes de réflexions qui ne peuvent être en aucune façon court-circuitées parce que sinon il y a risque d'amalgame, de raccourcis. Actuellement, on parle de répression. Si l'on dit à un enfant une seule fois qu'il ne peut pas manger des bonbons ou des « chiques », (comme on dit à Liège), et qu'il est laissé toute une après-midi devant un tas de « chiques » devant lui, il ne faut pas imaginer qu'une punition appliquée après, parce qu'il aura transgressé, va être utile. La prochaine fois, il recommencera car la tentation est là ; il n'a pas été éduqué, il n'a pas été prévenu, et il n'y a eu aucun signe de dissuasion, que du contraire ! On lui a donné toute la possibilité d'enfreindre la norme qui était édictée...Et ce n'est pas le fait de lui supprimer un dessert ou de lui supprimer des bonbons pendant une semaine qui va amener une modification de comportement...

En qualité de juge, il y a parfois des gouffres de perplexités : lorsque celui-ci sanctionne un comportement, en fait, il constate l'inefficacité de tout processus éducationnel, informationnel, dissuasif, de la sécurité

routière. Ce qui ne devait pas arriver est arrivé. On se retrouve avec un constat d'échec.

On n'est pas arrivé à sauver une vie, ce qui est très grave et la réponse pénale que le juge va pouvoir donner alors que l'irréparable a été commis ne sera jamais qu'un succédané, qu'un réflexe de bonne conscience parce que...la peine est prononcée. Une peine de prison, une peine de travail, une peine d'amende ou une peine de déchéance, mais cela ne réparera jamais rien et une vie a été bousculée, bafouée, supprimée. Et c'est parfois plusieurs vies, parce qu'il y a la victime, il y a ses proches. Pour en être témoin, il y a aussi les « responsables » qui sont « liquidés ». Il faut donc dire et insister sur l'importance qu'il y a d'éduquer. Pourquoi ne fait-on plus de cours sur la sécurité routière dans les écoles primaires ? Pourquoi a-t-on supprimé ce cours au profit de cours techniques, scientifiques ?

Il n'y a peut-être pas non plus d'efforts d'informations et de communications significatives. Lorsque la loi Durand a catégorisé les infractions, il n'y avait aucun fil rouge. Il y avait des infractions qui étaient graves et d'autres pas. Le fait de ne pas rendre ses plaques d'immatriculations dans les délais était grave ; le fait d'utiliser son GSM ce n'était pas grave. Bref, cela partait dans tous les sens. Comment imaginer qu'un usager à qui on va limiter la liberté, intègre cette limitation de liberté si cela n'a aucun sens ? Comment imaginer qu'un usager respecte certaines limitations de vitesse, si par exemple, on enlève le panneau « travaux limitation de vitesse » sur l'autoroute le week-end ? Cela n'a pas de sens ! Et donc il y a, en amont du caractère répressif, d'énormes efforts d'éducation, d'énormes efforts d'information, de prévention, de communication à réaliser. Et puis aussi, il y a un énorme effort au niveau de la dissuasion !

Si l'individu sait qu'il ne sera jamais pris, qu'il n'y a pas de caméra dans les boîtiers, qu'il n'y a pas de policiers au bord de la route, que les policiers dorment le samedi soir et qu'il n'y aura pas de contrôle d'alcool, il n'envisagera pas l'accident, parce qu'il pense que cela n'arrive qu'aux autres. Il estime conduire convenablement même s'il a bu ; peu de risque de se faire « choper ». Et ce facteur de probabilité d'être surpris « la main dans le bocal de chiques » est un élément important et qui permettrait d'épargner une série de vies humaines. Actuellement, il y a eu des plans de présence policière. Il est important que les gens voient qu'il y a des policiers même s'ils ne contrôlent pas, mais que l'on est susceptible d'être contrôlé ; il est important de voir qu'il y a des boîtiers même s'il n'y a pas de caméras dedans, et que l'on fasse rouler les caméras d'un boîtier à l'autre. Le but ce n'est pas d'avoir une photo gigantesque ou photographier tous les conducteurs : c'est la sécurité routière, point à la ligne. Et tout objectif parasite parafiscal, est destructeur de la sécurité routière. Lorsque l'on

flashe à des endroits qui ne sont pas dangereux, c'est destructeur de la sécurité routière. Et on en vient enfin au dernier volet, sur lequel on focalise tous les efforts pour le moment, tous les efforts médiatiques : la sanction, la répression, à un moment donné, c'est vrai qu'il y a des gens qui transgressent ; et on ne peut laisser impunies ces transgressions, penser qu'il y a moyen de s'arranger parce qu'en téléphonant à une personne on peut faire sauter un procès, ou parce qu'en attendant un certain temps ou en invoquant tel ou tel argument, on va passer entre les mailles du filet, ce n'est pas acceptable. S'il n'y a pas de punition, on ne voit pas pourquoi on ferait l'effort de respecter quelque chose qui gêne ; il faut une pression, et pas n'importe quelle pression.

Par contre, on est arrivé à des pressions qui sont insupportables. Il est très facile de se donner bonne conscience en majorant les amendes. Il faut expliquer le « décime additionnel », parce qu'on a l'habitude de dire un chiffre et puis le gouvernement multiplie par des coefficients multiplicateurs qu'on appelle des décimes additionnels ; on passe par exemple d'un montant de 10 à 50, 5 fois plus, fois 5,5, de 50 euros à 275 euros, ce qui n'est pas banal comme augmentation.

Monsieur le Juge Papart a toujours suggéré, tant à Isabelle Durand qu'à Monsieur Landuyt, de venir voir ce qui se passe dans un tribunal : c'est facile de décider, 275 euros infraction grave...il y a des gens qui viennent, malheureusement en majorité, avec un revenu mensuel de l'ordre de 1000 à 1500 euros. Ils sont en infraction, donc tarif minimum 50 euros fois 5,5=275 euros, majorés de 10 euros, majoré d'une taxe, c'est une taxe de condamnation de 25 euros, et de plus il y a une indemnité au Fond des victimes d'actes de violence. Cette dernière était de 50 euros, maintenant cela vient de passer à 137 euros ; alors, 137 euros + 25 euros + 10 euros + 275 euros, l'individu sort avec une ardoise qui est de l'ordre de plus de 500 euros...500 euros, pour un excès de vitesse de plus de 10 km ! Que font ces gens-là ? Ou bien mettre leur budget familial en déséquilibre et ils sont sur la tangente et ils risquent de basculer (mais le juge n'est pas là comme un assistant social, il applique la loi, mais comment appliquer la loi quand on sait les conséquences de décision...). Ou deuxième hypothèse, ils ne paient pas et c'est une saisie ; ou ils sont insolvable, et ne paient pas et il n'y a pas de sanction... Donc, dans un sens comme dans l'autre, c'est interpellant.

Et donc cette sanction « à tout crin » n'est pas une bonne réponse, car on va faire marche arrière. La nouvelle législation fait davantage dans le détail, et c'est une bonne chose. Sanction proportionnelle, sanction crédible, sanction efficace, ce sont effectivement des caractéristiques, sans quoi finalement il n'y a pas de sanction envisageable.

VI. Sécurisation des véhicules

- **alcoolock,**
- **gestion dynamique des distances,**
- **détecteur de fatigue,**
- **boîte noire,**
- **élimination des angles morts,**
- **visibilité des véhicules,**
- **adaptation des véhicules.**

Y-a-t-il d'autres voies qui permettraient d'aboutir à une meilleure sécurité routière, à savoir d'abord la sécurisation des véhicules ? Il y a actuellement une étude en cours quant à l'Alcoolock qui est un mécanisme greffé sur un véhicule pour les gens qui sont alcoolodépendants. C'est un mécanisme qu'utilisent déjà les pays scandinaves ; en Belgique, on a souhaité faire une approche temporaire chez un certain nombre de gens pour voir ce que cela pourrait donner ; en pratique, on ne peut faire démarrer son véhicule sans avoir soufflé dans un appareil et l'on doit régulièrement re-souffler dans cet appareil. C'est un compromis par rapport à la privation de liberté d'aller et de venir.

Un alcoolique est un malade qui doit être soigné ; mais il faut prendre une mesure de sûreté pour les autres. parce que cet alcoolisme est dangereux pour les autres. Mais la sanction en tant que telle, envoyer un alcoolique, même récidiviste, cela donne bonne conscience et cela n'arrange rien. Par rapport à l'alcoolique, il faut trouver le moyen de le rendre inoffensif sur la route, d'éradiquer ces dangers qu'il prétend pour les autres ; et s'il ne faut pas nécessairement le priver d'emploi, il y a des mesures qui peuvent être envisagées. Il y a des mécanismes de gestion dynamique des distances soit en marche arrière soit en marche avant également ; il y a des bip-bip qui se mettent en marche lorsqu'on approche de façon imprudente de quelqu'un qui précède ; il y a actuellement des détecteurs de fatigue, qui ne donnent pas des chocs électriques, mais qui alertent la vigilance, il y a la boîte noire qui est utilisée dans certains pays scandinaves (et qui décidément ont une longueur d'avance sur nous). Mais lorsqu'on évoque ces procédés, on évoque la sacro-sainte vie privée.

Il y a des possibilités, également, d'amélioration de visibilité arrière par les angles morts, mais cela concerne davantage les poids lourds ; quant à la visibilité du véhicule, il y a des études qui ont été faites sur la couleur des véhicules, car certains sont plus ou moins visibles que d'autres. L'adaptation des véhicules, qui concerne particulièrement les PMR, puisqu'il y a de gros progrès qui sont fait actuellement pour permettre à une personne à mobilité réduite de poursuivre l'utilisation d'un véhicule en fonction de son handicap, que ce soit au niveau de

la vue, de l'ouïe, au niveau moteur. C'est important de préserver la mobilité de ceux qui, malheureusement, ne disposent plus d'une mobilité intégrale.

VII. Amélioration des infrastructures

- signalisation (projet en cours),
- recensement des points noirs,
- bords des routes « cléments »,
- sécurité aux passages à niveau,
- routes intelligentes (Galileo) :
 - accidents,
 - verglas,
 - points noirs.

L'amélioration des infrastructures, est un sujet dont le politique n'aime pas trop qu'on parle parce que c'est un sujet gênant. Il y a une énorme responsabilité, en tous cas morale, de la part du politique. On vit en Belgique en période de moisson de signalisation routière : si l'on devait voir, percevoir, comprendre, assimiler et respecter l'ensemble des signaux que l'on rencontre sur une route urbaine, on peut parier qu'en suivant pendant 5km un individu, on sait enregistrer toutes les infractions qui seraient commises ! A ce niveau-là, une simplification s'impose et un projet est actuellement en cours.

Il y a une chose qui serait très facile, et d'ailleurs partiellement faite, c'est un recensement des « points noirs ». Il y a des routes qui sont « les plus productives d'accidents » et d'accidents les plus graves. On ne ferme évidemment pas ce tronçon-là, on l'aménage quand on a de l'argent et entre-temps, il y a malheureusement des gens qui laissent leur peau... Un automobiliste imprudent, sur ce tronçon-là, c'est une grenade dégoupillée !

Il y a une politique en France, menée pour les bords de route « cléments ». C'est la campagne anti-platane, traduite par une campagne générale d'abattage de platanes. Lorsqu'on regarde le nombre de panneaux de signalisation avec, à chaque fois, un piquet bien dur, bien bétonné, bien ancré avec des éclairages qui ne sont pas parfois sécurisés par les rails de sécurité, il y a une façon plus clémentine d'aménager les bords de route...

Il est invraisemblable qu'à l'heure actuelle, il y ait encore des passages à niveaux non protégés.

D'autre part, il y a des systèmes électromécaniques de routes intelligentes, comme le GPS actuel, mais sous forme européenne le « GALILEO », qui va pouvoir déterminer les endroits où il y a des accidents, pour éviter que les gens ne passent par là. Parce qu'il y a des faits indirects dans un accident. Il arrive fréquemment qu'il y ait des accidents, en cascade ; ce système pourrait également avertir l'automobiliste de routes verglacées voire de points noirs ; donc, il y a des efforts à faire au niveau de l'infrastructure.

Abordons le thème de la sécurité des transports professionnels. Quand on voit le nombre de poids lourds qui sillonnent les routes belges et le nombre d'accidents dans lesquels ils sont impliqués, il y a un problème qui est parfois difficile parce qu'avec l'Espace Européen, on a affaire à des gens qui viennent de plus en plus loin avec des compréhensions et des réglementations parfois un peu différentes. Il y a aussi des choses à faire, quand, malheureusement, l'accident s'est produit, c'est au niveau de la rapidité et de l'efficacité des soins aux accidentés, pour éviter que des vies ne se perdent à la suite de lenteur ou de soins inappropriés.

Et enfin, il y a un centre d'analyse qui devrait être, comme en France, créé, qui reprendrait finalement l'ensemble des accidents qui sont survenus et essayer de voir le pourquoi et ce qu'on pourrait faire pour qu'ils ne se reproduisent dans les mêmes conditions.

VIII. Rétroactes...

Pour comprendre ce qui se passe à partir d'aujourd'hui matin, il est important de jeter un coup d'œil dans le rétroviseur. Lorsqu'on expose une toile ou lorsqu'on montre une couleur à mettre dans un salon, on n'en perçoit jamais toute la nuance que lorsqu'on met à côté de ce ton proposé ou commenté, un ton un peu contrasté pour voir si c'est plus noir, plus rouge, plus gris, plus lumineux,... on ne comprend mieux la situation, qui va régler la sécurité routière à partir d'aujourd'hui, qu'en regardant d'où on vient !

A.S.P.H.

IX. Avant 2004...

Infractions ordinaires :

- PI : 1.000 frs,
- Tr : 2.100 frs,
- AP : 2.000 à 100.000 frs.

14 Infractions graves :

- PI : **uniquement pour les non résidents**
- Tr : 5.600 frs,
- AP : 10.000 à 100.000 frs

Avant 2004, c'était effectivement binaire : ordinaire ou grave. Il y avait des choses qui n'étaient pas graves, il y en avait d'autres qui l'étaient avec des montants qui laissent un peu nostalgiques pour ceux qui ont été amenés à payer ces montants-là par rapport à ce qui est actuellement payable, des montants qui étaient progressifs. Une idée qui revient et qui est très importante, c'est trois étapes, PI - Perception Immédiate, TR - Transaction et AP - Amende Pénale, une sorte de « base à trois temps ». Lorsqu'on se garait mal ou lorsqu'on téléphonait au volant, lorsqu'on ne réglait pas sa vitesse en fonction des circonstances, on était passible d'une Perception Immédiate de 1000 francs, (25 euros) ; si on ne payait pas cela, c'était 2100 francs, on ne taxait plus le comportement routier négligent, on taxait le non-paiement rapide, ce qui, en terme d'équité, peut paraître un peu surprenant ; il y avait une amende pénale où le juge avait une liberté absolue et, sa liberté était relativement confortable car il pouvait condamner cet usager à une amende de 2000 à 100.000 francs suivant la gravité des circonstances des faits et suivant les antécédents éventuels et tous les éléments du dossier.

Il est important de laisser une marge de manœuvre, mais celle-ci était effectivement anormalement grande et dans la pratique, on n'a jamais vu des juges qui prononçaient pour des infractions ordinaires, des amendes de 100.000 francs, même de 50.000 francs, même de 20.000 francs. On aurait pu donc réduire de 2 à 10.000, c'était bien suffisant. Dans un mouvement de générosité vis-à-vis du pouvoir judiciaire, qui n'est plus de mise aujourd'hui, on avait laissé au juge le soin d'apprécier dans une fourchette extrêmement large.

Du côté des infractions ordinaires, il y avait 14 infractions graves et uniquement 14. A titre informatif, il y avait le fait de ne pas obtempérer à un agent, le fait de ne pas s'arrêter à une priorité, le fait de dépasser dangereusement, le fait de mettre en danger un piéton, le fait de dépasser de plus de 10km/h la vitesse autorisée,... et pour ces 14 comportements, l'amende minimum était parfaitement immédiate, on était donc directement dans un régime de transaction avec un montant minimum de 5600 francs, et pour ces comportements,

l'amende minimum était de 10.000 francs avec éventuellement une déchéance du permis de conduire lorsque les choses arrivaient devant le tribunal. Voilà le système simple, connu avant 2004.

En remarque, lorsqu'on regarde la courbe des accidents dans le temps, on s'aperçoit que le sommet a été atteint, dans les années 85 et depuis, on est en courbe descendante de façon plus ou moins régulière. C'est en effet une courbe très linéaire en descente, ce qui est remarquable, parce que depuis 85 à aujourd'hui, le nombre d'usagers a augmenté, le nombre de kilomètres mis à disposition du parc automobile a augmenté, le nombre de kilomètres parcourus par personne a augmenté ; on ne voit pas ce qu'on pourrait peut-être voir, une cassure, une marge en 2004, puisqu'en 2004, ce fut un « tournevis » remarquable ; on devrait trouver un « escalier » ; s'il n'y pas d'escalier, on peut se poser la question pourquoi ?

X. Entre le 01 mars 2004 et le 31 mars 2006

4 axes

- Les usagers « doux »,
- Le retrait immédiat (3x1 mois),
- L'ordre de paiement,
- La catégorisations des infractions

82 infractions graves

PL 150 à 300 euros

AP min 275 euros + frais 200 euros

Législation 1^e mars 2004-31 mars 2006, c'est le projet d'Isabelle Durand. Historiquement, cela commence par les Etats Généraux de la Sécurité Routière, en février 2001. Une recommandation européenne existe, et on veut diminuer les accidents mortels, on veut diminuer le nombre de tués sur la route de 50% entre 2000 et 2002, (objectif européen). Dans chaque pays, pour donner un nombre de grandeur, en 1980, il y avait 2400 morts par an ; en 1997, il y avait 1364 morts par an ; il y a une diminution de 40%.

Lors de ces Etats Généraux de la Sécurité Routière, on énumère les moyens d'actions et on focalise essentiellement sur le comportement de l'utilisateur. Il y a pour l'anecdote, « l'utilisateur doux », c'est à dire l'utilisateur faible devenu « l'utilisateur doux ». Le code de la route a été rebaptisé code de la rue, il y a des zones de rencontres, des zones de vacances, mais ce n'est pas ça évidemment qui a diminué le nombre d'accidents de roulage.

XI. Bilan

Sanctions de la Cour d'Arbitrage

- retrait immédiat,
- ordre de paiement,
- catégorisation des infractions.

A côté de ça, il y avait tout un arsenal armé qui était mis en place et qui se déclinait en trois thèmes :

1er thème

C'est l'ordre de paiement qui était quelque chose d'extraordinaire. On importait le modèle hollandais puis le modèle français parce que le modèle hollandais était un peu trop fort, en disant que les infractions de roulage qui sont constatées techniquement par un radar ou par un autre moyen, on ne discute pas : c'est un tarif, on paye et si on ne paye pas, on est saisi ; si cela abouti devant le juge, on paye d'abord et on remboursera éventuellement après.

Ordre de paiement, c'est la version contentieuse en terme technique, ça veut dire que l'on n'a pas la possibilité de contester devant le juge

2ème thème

On retire les permis. Avant, c'était 15 jours plus 2 renouvellements donc 1 mois et demi ; le législateur a donc porté. Mais 3 mois pour digérer, même une bonne cuite, c'est quand même beaucoup !

3ème thème

On va re-catégoriser les infractions ; pourquoi? Parce que Blanc ou noir, ordinaire ou grave, ce n'est pas suffisant, il faut déterminer des degrés de gravité. Le législateur établissait qu'il y avait des infractions ordinaires, puis des infractions « un peu » « graves » « un peu plus graves » et très graves. On passait de 14 à 82 infractions, comportements considérés comme graves, il fallait procéder à la catégorisation pour mettre en vigueur un texte qui a été voté depuis 1990.

Ce qui devait arriver est arrivé ; quinze arrêts de la Cour d'Arbitrage vont s'accumuler, vont laisser un goût amer dans la bouche des policiers, des Procureurs du Roi, des juges, des usagers qui ne savent plus à quel sein se vouer.

Donc la cour d'arbitrage va casser cette loi.

Deuxième sanction de la Cour d'Arbitrage, le « retrait immédiat » n'équivaut pas à une déchéance du permis de conduire.

D'autre part, il a expliqué qu'il est inadmissible d'avoir confié au gouvernement le soin de catégoriser les infractions.

C'est donc un arrêt qui est un peu « politique » dans la mesure où dans les principes ça ne va pas mais compte tenu des conséquences que cela pourrait avoir, on dit de revoir vite la copie. Un nouveau législateur arrive et reprend le dossier.

XII. Et maintenant ?

1. Ce qui va changer...

1. le retrait immédiat
2. catégorisation des infractions
3. les montants des amendes
4. les circonstances atténuantes
5. la récidive
6. le mode de perception immédiate
7. les déchéances obligatoires

Ce qui ne changera pas...

1. le sursis
2. les décimas additionnels

2. Ce qui a changé...

Retrait immédiat du permis de conduire

- pour quelles infractions ?
- pour quelles durées ?
- renouvellement possible
- les lacunes du système : Art 42.

Ce qui change, c'est le retrait immédiat du permis de conduire. Depuis que la Cour d'Arbitrage s'est prononcée, on était dans une situation un peu difficile. Le système qui est actuellement mis en place tient compte des remarques de la Cour d'Arbitrage, sous réserve de quelques précisions. Pour des infractions graves, pour une durée de 15 jours, le procureur du Roi peut retirer le permis. Dans certains cas, il doit le faire. Et à l'issue des 15 jours, il y a un contrôle judiciaire. Il faut donc saisir le juge qui après avoir entendu la personne impliquée, statue sur

un renouvellement qui peut atteindre 3 mois. C'est une mesure de sûreté, donc ce n'est pas une sanction, c'est pour protéger la société qui va de 1 semaine, 15 jours, 3 mois, avec un renouvellement possible de 3 mois, avant sanction. C'est beaucoup et pas beaucoup à la fois. C'est beaucoup au niveau de la mesure de sûreté, c'est une mesure qui préserve.

Il faut souligner la commission politique criminelle et le collège de procureurs généraux avaient formulé une remarque aux politiques en disant qu'il faudrait modifier « l'article 42 » qui précise qu'actuellement lorsqu'à l'occasion d'une condamnation, le tribunal se rend compte qu'une personne est inapte à la conduite, il peut lui retirer son permis mais jusqu'à ce qu'il soit guéri. On avait demandé que cet article soit modifié et qu'on mette plutôt « qu'à l'occasion d'une condamnation, ce qui nécessite le passage devant le juge si on s'aperçoit que la personne est incapable ou inapte à conduire, on lui retire son permis jusqu'à ce qu'elle fasse la preuve qu'elle soit guérie. Actuellement, cela n'est pas légiféré.

L'ordre de paiement, a officiellement été abandonné.

3. Ce qui a changé :

La catégorisation des infractions

- le fil rouge
- les 4 degrés
- le procédé légistique

Catégorisation des infractions, c'est un travail remarquable qui a été réalisé qui tient compte des remarques de la Cour d'Arbitrage et qui tient compte des principes généraux, à savoir la « crédibilité », essayer de recentrer le débat sur la sécurité routière et essayer d'avoir un critère de catégorie. Le critère qui a été adopté, c'est la mise en danger d'autrui. Plus quelqu'un est mis en danger, plus la sanction est grave. Il y a des comportements qui sont gênants mais qui ne sont pas dangereux,

4. Ce qui a changé :

Le taux des amendes :

- progressivité : 10-20-30-40
- la valse à 3 temps
- les circonstances atténuantes

On ne parle plus d'infractions ordinaires mais d'infractions par degrés pour éviter qu'il y ait une banalisation du 1^{er} degré.

Il y a 4 tarifs, 10€, 20€, 30€, 40€, (le tarif précédent, c'était 10,50), donc même l'infraction la plus grave se voit attribué une sanction moins importante et ce sera la mise en danger qui sera un critère. Sauf deux infractions, le stationnement pour personne handicapée, où là c'est difficile parce que le critère : « mettre en danger la sécurité de quelqu'un », et le refus d'injonction à un policier. Ce sont les deux seules exceptions, tout le reste c'est l'arrêté royal ultérieur qui a catégorisé.

L'arrêté royal des catégories d'infractions n'est valable que pour un an et va devoir être entériné par le parlement dans l'année. C'est l'arrêté royal, quelle date de péremption ? Va-t-il passer si le délai n'est pas respecté ? Si dans l'année, il n'y a pas de confirmation de tous les points ? Il eut été plus simple d'intégrer ces infractions dans la loi, encore une fois on est dans une grande insécurité.

Le taux des amendes : progressivité de 10€, 20€, 30€, 40€. Pour qu'une législation pénale soit efficace, il faut que la sanction soit proportionnée et il faut que la sanction soit la plus rapprochée possible du fait qui ouvre à l'instruction. Il faut essayer de rapprocher le moment de la sanction du moment de l'infraction et pour cela il y a ce processus de perception immédiate, transaction et amende pénale. C'est la poste qui va se charger d'adresser un avis simple, en invitant à payer la perception immédiate. Si la personne ne le paye pas après un certain temps, le dossier est retransmis au parquet un avis est émis en demandant de payer une transaction. Le montant de la transaction équivaut au montant de la perception immédiate, majorée de 10 € de frais de paiement de la transaction, la personne sera citée devant le tribunal et le tribunal appliquera une sanction qui, en principe, est de l'ordre, au minimum, de la perception immédiate majorée des frais. Si l'individu est acquitté, il n'a rien à payer.

Et il y a un regain de confiance du pouvoir judiciaire puisqu'on lui a rendu le pouvoir de reconnaître des circonstances atténuantes et descendre en-dessous du minimum.

Ce qui a changé, c'est la déchéance obligatoire pour les infractions du 4^e degré et pour les plus graves, 8 jours « obligatoires » sans sursis.

5. Ce qui a changé

- la déchéance obligatoire
- la déchéance modulée
- les examens

Il y a des déchéances modulées, c'est une nouveauté réservée aux jeunes conducteurs. Il s'agit de la possibilité d'effectuer une déchéance du permis de conduire pendant les week-ends.

Les examens sont obligatoires pour certaines préventions. Il y a 4 examens, et un cinquième mais qui n'est pas utilisé : médical, psychologique, théorique, pratique.

6. Ce qui n'a pas changé

- le sursis
- les décimes additionnels

Ce qui n'a pas changé, c'est le sursis et les décimes additionnels. Le sursis, c'est l'épée De Damoclès. Il faut savoir que le sursis n'est révoqué qu'après une peine de 6 mois de prison, ce qui veut dire qu'en matière de roulage, le sursis n'est jamais révoqué.

7. Ceinture de sécurité			
	Avant 01.03.2004	Avant 31.03.2006	Après 31.03.2006
	S	O	1
1. Perception immédiate	25	50	50
2. Transaction	52	60	60
3. Amende pénale	Min 50+25+F cit	Min 55+25+F cit	Min 55+25+F cit

Les infractions graves vont être aussi lourdement ou presque aussi lourdement ou parfois plus lourdement sanctionnées que par le passé, mais les comportements moins graves vont eux être effectivement beaucoup moins lourdement sanctionnés. L'infraction à la sécurité, c'est une anomalie, parce que l'infraction à la sécurité n'est certainement une infraction qui gêne la circulation, mais une infraction qui met indirectement en danger la sécurité du conducteur et la sécurité de l'enfant qui se trouve à l'arrière en l'absence de ceinture. Pourquoi le législateur considère t-il cela au niveau zéro, mise en danger ?

A.S.P.H.

8. Stationnement horodateur			
	Avant 01.03.2004	Avant 31.03.2006	Après 31.03.2006
	S	-	-
1. Perception immédiate	25	Redv 8 à 25	Redv 8 à 25
2. Transaction	52	-	-
3. Amende pénale	Min 50+25+F cit	JP + F cit	JP + F cit

Stationnement horodateur : c'est aussi une nouveauté. On a décidé d'alléger la charge des tribunaux de police donc ça revient par la fenêtre parce que c'est quand même le tribunal de police de section civile qui doit intervenir. Donc dorénavant, il y a redevance, en fonction des communes plus ou moins chère et si c'est une amende administrative, c'est le tribunal de police ; si c'est une redevance, c'est le juge de paix.

9. Stationnement sur emplacement de personne handicapée			
	Avant 01.03.2004	Avant 31.03.2006 1	Après 31.03.2006 2
	S		
1. Perception immédiate	25	150	100
2. Transaction	52	160	110
3. Amende pénale	Min 50+25+F cit	Min 275+162.5+Fcit+DF	Min 110+25+Fcit+DF

Stationnement sur emplacement réservé aux Personnes Handicapées, c'est une perception immédiate de 100 euros, une transaction de 110 euros, minimum de l'amende 110 euros. Avant, au niveau de l'amende, c'était 275 euros. On revient donc à des montants qui sont significativement inférieurs : l'amende nette, sera de 135, majorées de frais de citations, plus déchéances facultatives.

10. Utilisation du GSM (Art 8.4)			
	Avant 01.03.2004	Avant 31.03.2006	Après 31.03.2006
	S	0	2
1. Perception immédiate	25	50	100
2. Transaction	52	60	110
3. Amende pénale	Min 50+25+F cit	Min 55+25+Fcit	Min 110+25+Fcit+DF

Utilisation du GSM : on monte d'un cran en disant qu'effectivement l'utilisation du GSM est une mise en danger indirecte (100€, 110€, 110€).

11. Franchissement d'un feu rouge (64.1.1)			
	Avant 01.03.2004	Avant 31.03.2006	Après 31.03.2006
	G	2	3
1. Perception immédiate	Non (NR100)	175	150
2. Transaction	139	185	160
3. Amende pénale	Min 250+80+F cit	Min 275+162.5+Fcit+DF	Min 165+162.5+Fcit+DF

Franchissement d'un feu rouge : avant 2004, il n'y pas de perception immédiate, on a une courbe assez évolutive puisque au niveau de la transaction, avant 2004, c'était 139€, puis 185€, et actuellement 185€.

A.S.P.H.

12. Excès de vitesse : 68 Kms/h en Agglo (soit 62 après correction technique)

	Avant 01.03.2004 G	Avant 31.03.2006 1	Après 31.03.2006 HC
1. Perception immédiate	Non (NR100)	150	70
2. Transaction	139	160	80
3. Amende pénale	Min 250+80+F cit	Min 275+162.5+Fcit+DF	Min 55*+162.5*+Fcit- ND

13. Excès de vitesse : 90 Kms/h en Agglo (soit 84 après correction technique)

	Avant 01.03.2004 G	Avant 31.03.2006 2	Après 31.03.2006 HC
1. Perception immédiate	Non (NR100)	175	170
2. Transaction	191	185	180
3. Amende pénale	Min 250+80+F cit	Min 275+162.5+Fcit+DF	Min 55*+162.5*+Fcit- DF

A.S.P.H.

14. Excès de vitesse : 140 Kms/h sur autoroute (soit 131 après correction technique)

	Avant 01.03.2004 G	Avant 31.03.2006 1	Après 31.03.2006 HC
1. Perception immédiate	Non (NR100)	150	55
2. Transaction	191	160	65
3. Amende pénale	Min 250+80+F cit	Min 275+162.5+Fcit+DF	Min 55*+162.5*+Fcit- ND

15. Excès de vitesse : 68 Kms/h en Agglo (soit 62 après correction technique)

	Avant 01.03.2004 G	Avant 31.03.2006 2	Après 31.03.2006 HC
1. Perception immédiate	Non (NR100)	175	180
2. Transaction	191	185	190
3. Amende pénale	Min 250+80+F cit	Min 275+162.5+Fcit+DF	Min 55*+162.5*+Fcit- DF

A.S.P.H.

16. Excès de vitesse : 180 Kms/h (soit 169 après correction technique) au lieu de 120.

	Avant 01.03.2004 G	Avant 31.03.2006 3	Après 31.03.2006 HC
1. Perception immédiate	Non (NR100)	NON	NON
2. Transaction	243	NON	NON
3. Amende pénale	Min 250+80+F cit	Min 275+162.5+Fcit+DO	Min 55*+162.5*+Fcit- DO

Excès de vitesse : les excès de vitesse sont moins lourdement sanctionnés. Et il y a une originalité : un tarif, très précis, avec un forfait, 50 euros, on peut circuler sous réserve d'une correction technique à un maximum de 10 km/h par rapport à la vitesse limitée et on paye 50 euros. Les 10 premier km/h, c'est un forfait de 50 euros et puis après, ou bien on est dans une zone protégée (zone30, agglomération, zone de rencontre, de vacance,...), dans ce cas-là c'est 10 euros par km complémentaire (socle de 50 euros plus 10 euros jusqu'à 300 euros après on arrête le compteur et on va devant le tribunal). Si c'est dans une zone non protégée, on ne compte pas par 10 mais par 5, 55, 60, 65, 70,...km.

Parlant maintenant de vitesse constatée, c'est ce qui apparaît sur le radar de Pandore et de vitesse retenue, c'est moins 6 km/h jusqu'à 100 et moins 6% à partir de 100 km/h. Le juge tiendra compte du nombre de kilomètres dépassés, donc le minimum pour le juge est de 55 euros mais il doit tenir compte de l'importance du texte.

A suivre....

Date : 31 mars 2006

**Responsable de l'Analyse : Thierry Papart
Juge de Police à Liège**

**Responsable de l'ASPH : Gisèle Marlière
Secrétaire Nationale.**

A.S.P.H.