

La Wallonie contre le permis à points ?

L'arrivée du permis de conduire à points en Belgique continue de faire débat. Annoncé pour 2024 par le gouvernement, il semble que les choses soient plus compliquées que prévu. En Wallonie par exemple, la ministre en charge de la Sécurité routière estime qu'il n'a pas sa place, car ses effets sont limités.



[David Leclercq](#) | Publié le 03/01/2023 | Temps de lecture : 4 min

Adopté dans la plupart des autres pays européens, le [permis à points se fait attendre en Belgique](#) alors qu'un projet de loi existe depuis 30 ans. Avec les récents – et malheureux – événements de Stépy-Braquennies notamment, le **gouvernement** s'est à nouveau mis en branle autour du projet et sur base de l'étude VIAS et de l'identification des meilleures pratiques à l'étranger, les **ministères de la Justice, Mobilité, et de l'Intérieur ont avancé en rang serré et ils se sont apparemment mis d'accord sur une formule qui pourrait être effective avant les prochaines élections législatives, c'est-à-dire au printemps 2024.**

Bien évidemment, la mesure anime de nombreux débats et elle suscite aussi de [vives tensions politiques](#), notamment du côté wallon où le MR et le PS se sont dressés contre le projet. Or, pour qu'un permis à points voie le jour, les **régions** doivent **se concerter** et trouver un accord. Mais là aussi, il est possible que le bât blesse, comme on a pu le constater lors d'une question parlementaire posée à la **ministre wallonne en charge de la Sécurité routière**, Valérie De Bue (MR).

Un effet limité

Devant les parlementaires, la ministre a confirmé que l'avis de la Région sera demandé une fois le texte fédéral adopté par le gouvernement fédéral et elle n'a pas caché son **scepticisme quant aux bienfaits du dispositif**. Valérie De Bue a notamment évoqué l'expérience des pays voisins en la matière et de ce système qui a conduit à une **explosion des fraudes** et des **personnes roulant sans permis**. Elle a également souligné que certains pays qui font souvent référence au niveau de la gestion n'ont pas instauré de permis à points. C'est le cas par exemple de la **Suède**.



La ministre a été plus loin encore et elle a **comparé** la France et la Belgique **entre 1992** (date d'entrée en vigueur du permis à points dans l'Hexagone) et **2021**, démontrant que la **division du nombre de victimes par trois** sur la route était équivalente. Cette diminution n'est donc selon elle pas attribuable au permis à points.

Un autre système avec des formations ?

La ministre (d'obédience MR et donc officiellement opposé au projet) plaide dès lors pour une **approche raisonnée** et notamment pour un **traitement différent des cas de récidive**. Elle explique en effet qu'il faudrait que le système de la perception immédiate n'éteigne pas nécessairement les poursuites, en particulier pour les récidivistes. « Dans ces cas précis, il est primordial de **provoquer un déclic**. Celui de la prise de conscience pour initier un changement de comportement », a précisé la ministre.

Pour appuyer la sécurité routière, Valérie De Bue **plaide** davantage pour de la **formation** et notamment des formations obligatoires **en guise de sanction**. « La sanction éducative via une formation participe, à mon sens, à une prise de conscience nécessaire de la sécurité des usagers ». En clair, il faudrait **mettre davantage des délinquants de la route en contact avec les victimes ou leurs proches** pour une meilleure compréhension des enjeux et une responsabilisation. On le voit, les **projets** et les **visions** pour renforcer la sécurité routière sont **très divers** et le **permis à points** ne pourra représenter que l'un des outils dans ce contexte. **Inutile dès lors de fonder tous les espoirs sur lui**, c'est une chimère.