



IBSR

Vers un permis à points en Belgique ?

Etude exploratoire de la littérature

Vers un permis à points en Belgique ? Etude exploratoire de la littérature

Rapport de recherche n° 2015-R-02-FR

D/2015/0779/7

Auteurs: Greet De Schrijver, Wouter Van den Berghe

Editeur responsable: Karin Genoe

Editeur: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication: 04/03/2015

Veuillez faire référence au présent document: de la manière suivante: De Schrijver G., Van den Berghe W. S.(2015) Vers un permis à points en Belgique ? Etude exploratoire de la littérature. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Dit rapport is eveneens verschenen in het Nederlands onder de titel: Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie.

This report includes an English summary.

Table des matières

Résumé.....	5
Summary	7
1 Introduction.....	9
1.1 Objectif	9
1.2 Littérature étudiée.....	9
2 Le permis de conduire à points dans une perspective internationale.....	10
2.1 Contexte	10
2.1.1 Définitions.....	10
2.1.2 Naissance et généralisation du permis de conduire à points	10
2.1.3 Objectifs et fonction d'un système à points.....	10
2.2 Situation actuelle au sein de l'Union européenne	11
2.2.1 Aperçu.....	11
2.2.2 Caractéristiques communes des systèmes européens	12
2.2.3 Différences entre les systèmes	13
3 Les effets d'un permis de conduire à points sur la sécurité routière	15
3.1 Effet général sur la sécurité routière.....	15
3.1.1 La « evidence base » limitée.....	15
3.1.2 Situation avant et après l'introduction d'un permis de conduire à points.....	15
3.2 Effets spécifiques.....	16
3.2.1 Effet dissuasif.....	16
3.2.2 Effet sélectif	17
3.2.3 Effet correctif	18
3.3 Effets indésirables et points d'attention	19
3.3.1 Conduire sans permis de conduire valable	19
3.3.2 Commerce de points	19
3.3.3 Infractions au code de la route à l'étranger.....	19
3.4 Coûts relatifs à l'introduction d'un système à points.....	20
4 Conclusions et recommandations	21
4.1 Valeur ajoutée d'un système à points en Belgique.....	21
4.1.1 Arguments favorables	21
4.1.2 Création d'une base et de conditions marginales suffisantes de succès	22
4.2 Recommandations de BestPoint.....	22
4.3 Recommandation relative à l'introduction d'un système à points en Belgique	25
Annexe : Quelques caractéristiques du permis de conduire à points dans nos pays voisins	26
Royaume-Uni.....	26
Allemagne	27
France.....	27
Luxembourg.....	28
Pays-Bas	29

	Aperçu de quelques caractéristiques des systèmes dans les pays limitrophes	30
5	Références	31



Résumé

Permis de conduire à points

En vertu du système du « permis de conduire à points », le titulaire du permis de conduire peut gagner des points en cas d'infractions constatées au code de la route. Dans certains systèmes, la logique inverse est respectée et les points sont perdus. Si un seuil est atteint, le permis de conduire est alors provisoirement retiré, sans préjudice d'autres formes de sanctions. Les points gagnés (ou perdus) sont généralement annulés au terme de 2 ou 3 ans.

Portée

Ce rapport présente les résultats d'une étude exploratoire de la littérature relative au permis de conduire à points tel qu'il a été introduit dans différents pays européens. Une attention particulière est portée aux principes et aux effets du permis de conduire à points.

Principaux résultats

La plupart des experts s'accordent à dire qu'un permis de conduire à points peut inciter les conducteurs à commettre moins d'infractions au code de la route. Un tel système à points est généralement considéré comme étant justifié, adéquat et acceptable. Il peut être appliqué comme une mesure préventive afin de réduire le nombre de victimes de la route.

Au sein de l'Union européenne, 22 des 28 États membres ont introduit une forme ou l'autre de système à points pour les infractions au code de la route. Toutefois, les systèmes divergent tous. Les règles sous-jacentes et l'implémentation pratique sont très diverses. Par exemple, on constate des différences dans les infractions relevant du système, dans le nombre de points perdus ou gagnés pour une infraction déterminée, dans le mode d'enregistrement des points, etc. Cette diversité résulte du fait que les systèmes ont été introduits sur la base des procédures nationales existantes et du contexte socio-culturel des différents pays. De plus, l'application transfrontalière des systèmes à points dépend des accords de collaboration bilatéraux.

En dépit de la large généralisation des systèmes à points, l'analyse scientifique relative au permis de conduire à points est plutôt restreinte. Quelques études ont été menées sur la manière dont le permis de conduire à points est organisé et introduit et sur les différences dans les statistiques relatives aux accidents avant et après l'introduction du système. Toutefois, le nombre d'études détaillées est limité. En effet, ce type d'études peut être difficilement réalisé, car, outre le système à points, de nombreuses autres variables peuvent avoir un impact sur l'évolution de la sécurité routière.

Les études scientifiques étayées et disponibles sur les effets indiquent que le nombre d'infractions au code de la route et de victimes de la route diminue après l'introduction d'un permis de conduire à points. Dans différents pays, des diminutions relativement importantes ont été constatées, tandis que dans d'autres, l'effet a été restreint, voire presque inexistant.

Toutefois, les études démontrent également que ces résultats positifs sont généralement limités dans le temps. Globalement, les effets positifs sont constatés durant dix-huit mois. Les chercheurs constatent que les effets semblent essentiellement dépendre du niveau d'application, de communication et de sensibilisation. Les effets de l'introduction d'un permis de conduire à points ne seraient permanents qu'à des niveaux appropriés. La dilution des effets résulterait essentiellement de la diminution de la perception des possibilités de répression. Les conducteurs pensent d'abord que les possibilités de contrôle et de répression sont plus importantes avec un permis de conduire à points, mais constatent au fil du temps que les possibilités d'être pris sur le fait demeurent faibles.

Principales recommandations

Il ressort de cette étude qu'un système de permis à points peut aider à augmenter la sécurité routière et ceci au moins pendant la période initiale après l'introduction. Avant d'introduire un système de permis à points, une étude préalable approfondie s'impose tant sur la nature du système à points que sur la mise en œuvre opérationnelle et l'implémentation pratique. Les coûts en matière de mise en place, déploiement et entretien du système doivent également être minutieusement analysés et être examinés par rapport à l'augmentation prévue de la sécurité routière. Si les résultats de cette analyse coûts-bénéfices semblent positifs, l'IBSR recommande alors d'également introduire le permis de conduire à points en Belgique.

L'effet de ce système sera toutefois faible et provisoire s'il devait être introduit hâtivement et sans mesures d'accompagnement. Lors de l'introduction, la population devra être largement informée sur le système et sur les objectifs poursuivis. L'introduction d'un système de permis de conduire à points n'a de sens que si un niveau suffisant de contrôle peut être garanti après la phase de mise en œuvre. Une communication et une sensibilisation permanentes seront nécessaires afin de conserver les effets. Il conviendra également d'élaborer une vaste palette de mesures et de sanctions alternatives afférentes aux infractions au code de la route afin de garantir l'efficacité. De plus, une attention particulière devra être portée à la manière dont tel système de points de pénalité peut être intégré dans le cadre policier et juridique. En la matière, une collaboration entre le niveau fédéral et régional sera nécessaire vu la régionalisation prévue de plusieurs infractions (par ex., les excès de vitesse) au 1^{er} janvier 2015.

Summary

Penalty point licensing systems

In a penalty point licensing system, the holder of a driving licence can obtain penalty points for traffic rule violations registered by the police. Some systems apply the reverse logic and deduce points. When a certain threshold is reached, one can temporarily lose one's driving licence, sometimes in combination with other sanctions. The gained (or lost) points usually expire after 2 or 3 years.

Scope

The present report presents the results of an exploratory literature study on penalty point systems, as introduced in several European countries. Special attention is given to the principles underlying a penalty point system and to the effects it may have.

Main results

Most experts agree that a penalty point licensing system can lead to a decrease in the number of traffic rule violations. Penalty point systems are generally regarded as fair, adequate and acceptable. They can serve as a preventive measure to reduce the number of road crash victims.

Within the European Union, 22 of the 28 Member States have already introduced a penalty point system. However, no two systems are identical. The underlying rules and their practical implementation are very diverse. For example, there are differences in the violations covered by the system, in the number of points that one loses or gains in case of a certain violation, how the points are recorded, etc. This diversity has arisen because the systems have been introduced based on existing national procedures and within the social and cultural context of the different countries. Moreover, the application of the points systems across national borders is also dependent on bilateral cooperation agreements.

Despite the widespread use of penalty point systems, the number of scientific studies regarding these systems is rather limited. There are some studies on how particular penalty point systems are organised and how they were introduced. Other studies looked into the differences in accident statistics before and after the introduction of the system. The number of in-depth effects studies is however limited. These types of studies are difficult to conduct because, in addition to the penalty point system itself, there are also numerous other variables that determine the evolution of road safety.

The available scientific effect studies indicate that after the introduction of a penalty point system, the number of traffic rule violations as well as the number of road crash victims usually decrease. Relatively large decreases were observed in several countries, while in others the effect was small or almost inexistent.

However, the studies also show that these positive outcomes are usually limited in time. Overall, the positive effects seem to last for approximately a year and a half. Researchers argue that the effects appear to be primarily dependent on the level of law enforcement and on the accompanying communication awareness-raising campaigns. Only with adequate levels of enforcement and communication the introduction of a penalty point system would have lasting effects. The dissipation of the effects over time would mostly be due to a decrease in the perceived probability of detection. At the outset, drivers think that there is a higher chance of being checked and penalised within the system of a penalty point licensing system, but gradually they notice that the chance of being caught remains relatively low.

Recommendations

This study shows that a penalty point system can help increase road safety, at least during the initial period after the introduction. However, before introducing a penalty point system a thorough preliminary study is essential, both with regard to the nature of the penalty point system as well as regarding the operational and practical implementation. The cost regarding the implementation, the roll out and the maintenance of the system has also to be thoroughly examined and weighed against the expected increase of the road safety. If the results of such a cost-benefit analysis turn out to be positive, the Belgian Road Safety Institute also recommends introducing a penalty point system in Belgium.

If such would be done in a hasty manner and without the necessary accompanying measures, the effects will be limited and temporary. When introducing this system the population will need to be informed extensively about the system and its intended objectives. The introduction of penalty point system will only be meaningful if a sufficient level of enforcement can be guaranteed beyond the start-up phase. Repeated communication and awareness-raising will be required to maintain the effects. To ensure effectiveness, efforts will also have to be made regarding a wide range of measures and alternative sanctions for traffic violations. In addition, special attention must be paid to determining how a possible penalty point system can be embedded within the Belgian legal framework. Partly due to the planned regionalisation of a number of traffic violations (e.g. speeding) in January 2015, cooperation between the federal and regional levels will also be required.

1 INTRODUCTION

1.1 Objectif

Un pays peut prendre différents types de mesures afin de réduire le nombre de victimes de la route. Outre les mesures infrastructurelles et afférentes aux véhicules, des tentatives sont également menées afin de modifier le comportement des conducteurs et de les inciter à conduire plus prudemment. Les mesures prises en matière d'application (= obligation de respecter les règles et sanction en cas d'infraction) en sont un exemple typique.

Le « permis de conduire à points » tombe dans cette catégorie de mesures d'application. En vertu du système du « permis de conduire à points », le titulaire du permis de conduire peut gagner des points en cas d'infractions constatées au code de la route. Dans certains systèmes, la logique inverse est respectée et les points sont perdus. Si un seuil est atteint, le permis de conduire est alors provisoirement retiré, sans préjudice d'autres formes de sanctions. Les points gagnés (ou perdus) sont généralement annulés au terme de 2 ou 3 ans.

De nombreux pays européens appliquent déjà un système de permis de conduire à points. En Belgique, le permis de conduire à points a été légalement introduit en 1990¹. Toutefois, cette loi n'a toujours pas été mise en œuvre à ce jour en raison de l'absence des arrêtés d'exécution. Depuis que la loi a été prise, de nombreuses voix se sont élevées et de nombreuses initiatives ont été prises afin d'appliquer effectivement le système, mais sans résultat à ce jour. La question relative à cette implémentation se pose de nouveau en 2014.

Ce rapport a pour objet de fournir davantage d'informations sur les objectifs, le fonctionnement et les effets du permis de conduire à points tel qu'il existe actuellement dans différents pays européens.

1.2 Littérature étudiée

Nous avons réalisé une étude de la littérature sur le fonctionnement, les objectifs poursuivis et l'efficacité du permis de conduire à points en Europe. Dans ce cadre, les principaux documents de base sont les rapports européens « BestPoint » publiés en 2012 (Klipp et al., 2011; Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012; van Schagen & Machata, 2012). Ces rapports expliquent l'application des systèmes à points et des recommandations afférentes aux meilleures pratiques formulées au sujet de la mise en œuvre.

De nombreuses informations relatives au permis de conduire à points sont également disponibles dans les publications de la Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). En ce qui concerne le permis conduire, les documents suivants ont été consultés : Vlakveld (2004); Goldenbeld & Twisk (2009); Vis, Goldenbeld. & van Bruggen (2010); SWOV (2012) et Goldenbeld & Mesken (2012). De plus, des méta-analyses et des études d'évaluation ont été examinées. En la matière, le rapport de Castillo-Manzano & Castro-Nunõ (2012) est une source importante. De plus les études de Redelmeier, Tibshirani, & Evans (2003) et Elvik, Erke, Vaa & Sorensen (2009) ont également été analysées.

¹ Loi du 18 juillet 1990 modifiant la loi relative à la police de circulation, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité (Moniteur belge, 8 novembre 1990)

2 LE PERMIS DE CONDUIRE A POINTS DANS UNE PERSPECTIVE INTERNATIONALE

2.1 Contexte

2.1.1 Définitions

Dans le présent rapport, les références au « permis de conduire à points » ou à un « système à points » désignent des règles et systèmes en vertu desquels le titulaire d'un permis de conduire à points peut perdre (ou gagner) des points s'il commet des infractions au code de la route.

Les systèmes en vigueur sont toutefois très différents. Aucun système n'est identique à un autre. Globalement, deux types différents de systèmes peuvent être distingués. On dénombre les systèmes à points prévoyant le retrait de points d'un nombre total de points et ceux prévoyant l'addition de points. Si un conducteur commet une infraction, des points lui sont alors retirés ou octroyés. Le permis de conduire est retiré quand une limite déterminée de points (minimum ou maximum) est atteinte (Castillo-Manzano & Castro-Nunõ, 2012).

2.1.2 Naissance et généralisation du permis de conduire à points

Le permis de conduire à points a été pour la première fois introduit à la moitié du 20^e siècle aux États-Unis comme mesure préventive dans la politique de sécurité routière. La circulation routière motorisée augmentait grâce à la forte conjoncture économique d'alors, ce qui engendrait une hausse du nombre des victimes de la route. L'objectif de ce système à points était d'endiguer cette augmentation.

Après cette première application aux États-Unis, le concept s'est étendu à d'autres pays dans le monde entier. Initialement, il s'agissait essentiellement de pays anglo-saxons, de leurs colonies et de plusieurs pays asiatiques. L'Europe occidentale a ensuite emboîté le pas et a été suivie par des pays africains et de l'Europe de l'Est (Castillo-Manzano & Castro-Nunõ, 2012).

En 1971, déjà, une résolution européenne invitait les États membres (de la Communauté européenne de l'époque) à introduire un permis de conduire à points. L'Allemagne et le Royaume-Uni ont été les précurseurs en Europe au cours des années 70 et 80. La plupart des autres pays européens leur ont emboîté le pas après l'an 2000. Actuellement, le nombre total de pays ayant introduit une forme ou l'autre de système à points s'élève à 22 au sein de l'UE².

La Belgique ne fait pas partie de cette liste bien qu'elle dispose depuis 1990 d'une base légale lui permettant d'introduire un régime à points³. Au fil des années, plusieurs gouvernements belges ont exprimé leur souhait d'introduire le système à points, mais une mise en œuvre pratique n'a jamais vu le jour (voir également Scheers, 2000).

2.1.3 Objectifs et fonction d'un système à points

Le système des points doit permettre d'identifier les conducteurs qui commettent régulièrement des infractions et de les inciter à mieux respecter les règles de circulation en leur infligeant des points de pénalité et, in fine, le retrait du permis de conduire (Schade, 2006). L'objectif général de l'introduction d'un permis de conduire à points est, bien entendu, d'améliorer la sécurité routière et de diminuer le nombre de victimes de la route. En dépit du fait que certaines infractions engendrent clairement une augmentation importante et significative du risque d'accident, l'étude a également démontré que le lien entre les accidents et les infractions est relativement faible sur un plan individuel. Dans le cadre de l'évaluation de l'effet d'un permis de conduire à points, il convient en premier lieu d'en examiner l'impact sur le nombre d'infractions commises.

² La Croatie a adhéré à l'UE au mois de juillet 2013. Un système à points y est également en vigueur. Voir : OMC (2013).

³ Loi du 18 juillet 1990 modifiant la loi relative à la police de circulation, coordonnée le 16 mars 1968, la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité (Moniteur belge, 8 novembre 1990).

Le système à points est généralement considéré comme justifié étant donné que la peine cible les conducteurs qui violent régulièrement les règles de circulation (SWOV, 2012). Le permis de conduire à points jouit du support inconditionnel de la population et des autorités dans la majorité des pays dans lesquels il a été introduit. Les conducteurs considèrent le système à points comme une manière de corriger le comportement des autres, et pas tellement le leur (Klipp et al., 2011).

Le système peut exercer trois fonctions (Vlakveld, 2004 ; SWOV, 2012) : Un effet dissuasif (éviter les infractions au code de la route), un effet de sélection (identifier les conducteurs dangereux) et un effet correctif (modification des attitudes et du comportement).

L'effet dissuasif du système à points résulte de l'éventualité pour les conducteurs de perdre leur permis de conduire s'ils commettent des infractions à répétition. On considère que les conducteurs se plieront davantage aux règles dans le cadre d'un système à points afin d'éviter d'être sanctionnés par des points de pénalité et finalement perdre leur permis de conduire. L'effet dissuasif préventif vaut tant pour les conducteurs qui n'ont récolté aucun point de pénalité que pour les conducteurs récidivistes qui « en sont déjà à » ou « qui atteignent » un nombre déterminé de points. L'hypothèse est que la majorité des conducteurs qui a déjà collecté des points essaiera de limiter les infractions ultérieures afin de ne pas risquer de perdre leur permis de conduire. Pour obtenir cet effet dissuasif, le conducteur doit donc être continuellement informé de son nombre de points, par exemple via une application Internet ou via une lettre qui lui serait envoyée. L'effet dissuasif atteint son objectif final si la diminution du nombre d'accidents est induite par une réduction du nombre d'infractions.

La fonction de sélection d'un régime à points implique que les conducteurs récidivistes peuvent perdre leur droit de conduire, idéalement avant d'avoir causé un accident. Dès lors, les conducteurs dangereux peuvent recevoir une interdiction de prendre le volant. Cet objectif est atteint si une corrélation est effectivement faite entre le nombre d'infractions et le nombre d'accidents et si le système à points garantit que les conducteurs problématiques peuvent être identifiés (cf. infra).

Le système à points peut également remplir une fonction corrective si les conducteurs peuvent récupérer des points en suivant des cours de « *driver improvement* ». L'objectif de tels cours est d'améliorer l'attitude et le comportement des conducteurs en matière de sécurité routière, de telle sorte qu'ils respectent davantage le code de la route et qu'ils commettent moins d'infractions. Un cours de réhabilitation et/ou un test peuvent être également imposés après un retrait du permis de conduire. L'effet correctif est atteint si un changement des attitudes et du comportement est effectivement constaté, ce qui implique que les conducteurs respectent davantage le code de la route et qu'ils commettent moins d'infractions.

2.2 Situation actuelle au sein de l'Union européenne

2.2.1 Aperçu

Actuellement, 22 des 28 États membre de l'Union européenne disposent d'une forme ou l'autre de système à points (voir le tableau 1). Comme l'illustre le tableau, seuls 6 pays européens ont introduit le système avant l'an 2000. Sur d'autres continents, l'introduction du permis de conduire à points s'est également accélérée au cours des 15 dernières années.

Tableau 1 : Aperçu des pays européens disposant d'une forme de système à points en fonction de l'année d'introduction (BestPoint 2012)

État membre	Année de l'introduction
Royaume-Uni	1972
Allemagne	1974
Finlande	1981
France	1992
Pologne	1998
Slovénie	1998
Bulgarie	2000
Chypre	2000
Grèce	2000
Hongrie	2001
Irlande	2002
Luxembourg	2002
Pays-Bas	2002
Roumanie	2002
Italie	2003
Lettonie	2004
Malte	2004
Danemark	2005
Autriche	2005
Espagne	2006
Tchéquie	2006
Croatie	<i>Infos indisponibles</i>

L'objectif européen de réduire de moitié le nombre de victimes de la route entre 2001 et 2010 a incité de nombreux pays à introduire un permis de conduire à points. Ainsi, l'Espagne a considéré que le permis de conduire à points était une des meilleures solutions permettant de s'attaquer à un problème crucial de sécurité routière (Ribas & Monterde i Bort, 2007). Les pays ne disposant pas d'un système à points sont la Belgique, l'Estonie, la Lituanie, le Portugal, la Slovaquie et la Suède. Leur niveau de sécurité routière oscille entre « sous la moyenne » à « fortement au-dessus de la moyenne ».

2.2.2 Caractéristiques communes des systèmes européens

En dépit de la grande diversité caractérisant les systèmes à points - voir le paragraphe suivant -, plusieurs principes communs sont constatés dans la majorité des systèmes. Les principaux sont les suivants :

- Tous les systèmes à points fonctionnent avec des points de pénalité pour des infractions spécifiques et préalablement définies au code de la route. Ces points sont octroyés aux conducteurs qui ont commis une infraction déterminée. Les points recueillis sont liés au permis de conduire du conducteur qui a commis l'infraction, et sont donc personnels (SWOV, 2012). Si le conducteur ne peut être identifié (lors d'infractions sans constat de police), certains pays prévoient un lien avec le propriétaire du véhicule.

- ▶ Les infractions engendrant des points de pénalité sont constatées par la police ou à l'aide de caméras fixes ou mobiles et de radars⁴
- ▶ De même, l'octroi de points de pénalité est généralement lié à une sanction régulière (par ex., une amende)
- ▶ La plupart des pays ont intégré les excès de vitesse dans leur système à points. Il a été constaté que les excès de vitesse, considérés comme une des infractions les plus souvent commises et constatées au code de la route, se taillent la part du lion dans les points accumulés (Nolén & Östlin, 2008).
- ▶ Le non-respect d'un feu de signalisation, les infractions des règles de priorité, les infractions post-accident telles que le délit de fuite, la conduite sous influence d'alcool, etc., apparaissent souvent dans la liste des infractions (van Schagen & Machata, 2012).
- ▶ La distribution des points est souvent pondérée, ce qui implique que le nombre de points dépend de la gravité de l'infraction.
- ▶ Si des infractions sont régulièrement commises et si un nombre maximal déterminé de points est atteint, le permis de conduire est alors retiré. Le retrait intervient, en moyenne, après deux à trois infractions (graves).
- ▶ La déchéance du permis de conduire est parfois précédée par un avertissement et/ou une formation (Goldenbeld & Twisk, 2009).
- ▶ Des points peuvent être récupérés sous la forme d'une récompense à l'échéance d'une période sans infraction. Une autre manière de récupérer des points consiste à suivre un cours de *driver improvement*. Il peut être suivi sur une base volontaire, mais est souvent obligatoire après avoir atteint le nombre de points déterminé ou après le retrait du permis de conduire.
- ▶ Dans une grande majorité de pays, le nombre maximum de points ou la valeur initiale des points est inférieur pour les conducteurs débutants et inexpérimentés, ce qui implique qu'ils sont plus rapidement sanctionnés (OCDE, 2006). Leur permis leur est retiré après 1 à 2 infractions alors que ce retrait n'intervient dans la majorité des pays qu'après 1 à 4 infractions pour les autres conducteurs (Klipp et al, 2011). Les jeunes sont donc ciblés car ils sont surreprésentés dans les statistiques routières. Leur représentation majoritaire résulte essentiellement de leur inexpérience. Dans de nombreux pays, le groupe des jeunes conducteurs semble être celui qui accumule le plus de points.
- ▶ En général, les points sont gérés par une instance ou une agence fédérale ou administrative centrale (Klipp et al, 2011). Il est naturellement essentiel que l'enregistrement des infractions routières constatées soit centralisé.

Nous pouvons considérer que, si la Belgique devait décider d'introduire un système de permis de conduire à points, la plupart de ces principes seront intégrés dans ce système.

2.2.3 Différences entre les systèmes

Lors de l'introduction du permis de conduire à points, les États membres de l'Union européenne disposaient déjà d'un système pénal existant et de procédures afférentes aux infractions routières. Le système à points a donc été greffé au système national existant, ce qui explique partiellement la grande diversité entre les différents systèmes.

Les systèmes existants diffèrent dans de nombreux domaines, tels que, par exemple, les faits pour lesquels les points sont octroyés, le nombre de points attribués à ces faits et liés au retrait du permis de conduire, les mesures intermédiaires (avertissements et/ou formations) et la manière dont le permis de conduire peut être récupéré après un retrait. Dès lors, aucun système national n'est comparable à un autre.

⁴ À l'avenir, les nouvelles technologies nous fourniront peut-être des possibilités supplémentaires.

Les principales différences sont résumées ci-dessous :

- ▶ Dans la plupart des pays, des points sont additionnés en cas d'infractions au code de la route, alors que dans certains autres, ils sont retirés (en France, par ex.). Dans quelques pays (par ex la Finlande), aucun point n'est attribué, mais les infractions sont simplement additionnées.
- ▶ La liste et la nature des infractions liées aux points de pénalité diffèrent entre les pays. L'Autriche distingue par exemple 13 infractions différentes alors que l'Allemagne en compte 1296.
- ▶ Le nombre de points attribués à certaines infractions diffère d'un pays à l'autre. Une même infraction peut valoir 1 point dans un pays et plusieurs points dans un autre pays.
- ▶ La limite de points n'est pas identique dans tous les pays. Cela dépend naturellement du nombre de points octroyés. Le nombre de points engendrant le retrait du permis de conduire fluctue en Europe entre 3 et 39 points.
- ▶ Une même infraction peut représenter une partie limitée de la limite de points dans un pays et en constituer une part importante dans un autre pays. Ainsi, un excès de vitesse de 20 km/h représente 2 points en Bulgarie, à savoir 5% de la limite de points. En Tchéquie, une même infraction en agglomération représente 7 points, à savoir 58% du nombre maximum de points.
- ▶ Si plusieurs infractions sont commises simultanément, plusieurs approches différentes sont alors suivies. Soit, il est tenu compte de l'infraction la plus grave, soit tous les points sont additionnés ou soit tous les points sont additionnés jusqu'à un plafond déterminé.
- ▶ La durée de la déchéance du permis de conduire fluctue entre un mois et douze mois. La durée la plus fréquente est égale à 6 mois. Les conducteurs ayant perdu plusieurs fois leur permis de conduire, à savoir les récidivistes, sont punis plus sévèrement dans certains pays. La durée de la déchéance est alors prolongée, voire parfois doublée (van Schagen & Machata, 2012).
- ▶ Dans une grande majorité des pays, les jeunes conducteurs sont traités plus sévèrement. Dans certains pays, le système à points s'applique uniquement à ce groupe (aux Pays-Bas, notamment). Certains pays appliquent également un traitement différent aux chauffeurs professionnels.
- ▶ Les seuils au-delà desquels une lettre d'avertissement est envoyée ou une formation est organisée diffèrent aussi. Cela vaut également pour les conséquences afférentes à une formation, parfois, des points sont déduits et, certaines fois, il s'agit d'une condition à la conservation du permis de conduire.
- ▶ La neutralisation des points est liée à une absence d'infraction durant une période spécifique (par ex., une année) dont la durée dépend ou non de la gravité de l'infraction. Cette période peut également être liée à la commission d'une nouvelle infraction. Dans ce cadre, le délai est prolongé si une nouvelle infraction est constatée.
- ▶ Dans la majorité des pays européens, le système à points est visé dans la loi, bien que tel ne soit pas le cas pour certains autres pays. Souvent, le système à points est imbriqué entre la législation administrative (standardisée et focalisée sur un comportement fréquemment constaté) et la législation pénale (individuelle et focalisée sur un comportement infractionnel).

Si un conducteur commet une infraction à l'étranger, le traitement des points dépend du pays dans lequel l'infraction a été commise. Souvent, les pays concluent des accords mutuels afin d'échanger les points ou les étrangers doivent simplement payer une amende s'ils ont commis une infraction. Aucun traitement uniforme n'existe à ce jour en Europe.

3 LES EFFETS D'UN PERMIS DE CONDUIRE A POINTS SUR LA SECURITE ROUTIERE

3.1 Effet général sur la sécurité routière

3.1.1 La « evidence base » limitée

Généralement, nous pouvons affirmer que les mesures d'application améliorent la sécurité routière. Dans les pays affichant un taux élevé de véhicules à moteur en circulation, la mise en œuvre permet sans aucun doute de réduire le nombre d'accidents mortels (Redelmeier, Tibshirani, & Evans, 2003).

L'effet d'une mesure de politique criminelle, telle qu'un permis de conduire à points, dépend cependant du bon niveau en matière de sécurité routière avant que la mesure ne soit d'application. Dans un pays où le niveau de sécurité est faible, on peut supposer qu'une intensification de la répression via l'introduction d'un permis de conduire à points aura un effet très positif sur la sécurité routière. Dans un pays où le niveau est relativement élevé, des résultats moyens peuvent être attendus (Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012).

En dépit de la large palette des systèmes de points, nous devons constater que le nombre d'études ad hoc, scientifiques et étayées sur les effets est relativement limité. La plupart des études se concentrent sur les différences entre le nombre d'accidents et de blessés avant et après l'introduction du système à points (Runda, 2011). De plus, on peut également consulter des résultats d'études sur l'évolution de certaines infractions à la suite de l'introduction d'un système à points, telles qu'une vitesse excessive, le non-respect du port de la ceinture ou d'un feu de signalisation. Par exemple, une étude italienne a mis en lumière que le pourcentage de conducteurs qui portaient la ceinture a considérablement augmenté au cours des 18 premiers mois suivant l'introduction du permis de conduire à points (Zambon et al., 2007). Un autre type d'étude s'est focalisé sur certaines composantes du système à points, telles que les lettres d'avertissement, les formations ou les examens de conduite (Elvik, Erke, Vaa & Sorensen, 2009). En général, nous devons constater que les publications sur les effets généraux des systèmes à points sur la sécurité routière sont relativement rares dans la littérature scientifique.

Le motif afférent à la « rareté » des études dans cette matière résulte du fait que les chercheurs sont confrontés à des problèmes méthodologiques différents et, en premier lieu, le fait que de nombreuses variables influencent la sécurité routière. Dès lors, il est malaisé d'isoler l'impact du système sur la sécurité routière et de l'étudier comme unique variable. Souvent, d'autres mesures sont prises en compte lors de l'introduction des systèmes à points, telles que, par exemple, une augmentation du nombre de radars, la réduction du taux d'alcoolémie autorisé et/ou de vastes campagnes de communication. De plus, l'évolution du nombre et de la gravité des accidents dépend également d'autres facteurs tels que, notamment, les conditions météorologiques, la densité de circulation, les moyens de transport utilisés, la technologie du véhicule, l'infrastructure, etc.

3.1.2 Situation avant et après l'introduction d'un permis de conduire à points

Les études menées sur le nombre d'accidents et de victimes avant et après l'introduction du système à points démontrent généralement des effets positifs au cours de la période considérée. Ainsi, le nombre de décès a diminué de plus de 30% au cours des premiers mois suivant l'introduction en Tchéquie (Nolén & Östlin, 2008). En Irlande, un recul de 10% du nombre d'accidents a été constaté au cours de la première année (Vlakveld, 2004). Dans les hôpitaux, cette diminution s'est également traduite en une baisse générale du nombre d'admissions, même si le nombre d'hospitalisations dans le service d'orthopédie a augmenté durant les 12 mois suivants l'introduction (Lenehan, Street, Barry & Mullan, 2005). Toutefois, d'autres pays ont constaté qu'il y avait peu d'effets jusqu'à des effets inexistantes sur la sécurité routière générale et sur les chiffres d'accidents. En Norvège, par exemple, aucun effet n'a été constaté (Elvik, Erke, Vaa & Sorensen, 2009).

Sur la base de ce que nous avons indiqué plus tôt, nous ne pouvons pas conclure que ceci est dû au système à points, même si le nombre de victimes d'accidents a diminué après l'introduction du permis de conduire à points (Vlakveld, 2004). De nombreux autres facteurs peuvent y contribuer et le permis de conduire à points ne peut généralement pas être analysé comme une variable isolée.

En termes méthodologiques, il est impossible de travailler avec des groupes de contrôle étant donné que le système à points est introduit au niveau national et s'applique donc à tous les conducteurs concernés (Van Schagen & Machata, 2012).

Cela ne signifie pas que rien ne peut être dit sur l'effet - direct et indirect - de l'introduction d'un système à points. Castillo-Manzano et Castro-Nuño (2012) ont mené une méta-analyse⁵ sur la base de 26 études réalisées dans 11 pays différents.

Sur cette base, ils ont conclu que de bons résultats sont généralement enregistrés peu après l'introduction du permis de conduire à points. Selon les auteurs, les principales évolutions résident dans une réduction importante du nombre d'admissions dans les hôpitaux (urgences, opérations et hospitalisations) allant, dans le meilleur des cas, jusqu'à une réduction de 50 %. Cette évolution est suivie par une réduction moyenne de 30% environ du comportement dangereux et des infractions. Enfin, une diminution de 15 à 20% des décès et des blessés est constatée.

Ces magnifiques résultats sont essentiellement enregistrés au cours des premiers mois suivant l'introduction. Notons que généralement, ces effets positifs sur la sécurité routière diminuent avec la durée d'utilisation du système à points. En moyenne, les effets ont presque disparu après 18 mois. Seules 9 études (sur les 20 qui ont été menées sur la durée) ont décelé un effet perdurant après 12 mois à compter de la date d'introduction, avec une durée maximale de 2 ans. Sept des neuf études ont été menées sur les 2 mêmes pays : l'Espagne et l'Italie. Il s'agit de deux pays dans lesquels les chiffres des accidents avant l'introduction du permis de conduire à points étaient très élevés. Dans certains pays, tels que la Tchéquie, qui enregistraient initialement de très bons résultats, les effets n'ont duré que quelques mois.

La dilution des effets peut être expliquée par l'impossibilité de maintenir les niveaux de mise en œuvre et de poursuivre la publicité y afférente. L'introduction d'un système à points s'accompagne généralement d'une publicité substantielle et d'une mise en œuvre intensifiée ainsi que d'autres mesures ayant pour objet d'améliorer la sécurité routière et de sensibiliser la population. Les conducteurs craignent alors d'être pris sur le fait et adaptent leur comportement. Cela engendre d'abord une diminution des infractions et des accidents. La dilution de l'effet est constatée dès que la probabilité subjective d'être pris sur le fait diminue et que les conducteurs constatent que la probabilité d'être contrôlé n'est finalement pas aussi élevée que ce qu'ils craignaient (Goldenbeld & Twisk, 2009). Parfois, certains effets secondaires sont également constatés qui annulent l'effet initial (voir le paragraphe 3.3 ci-dessous).

Nous pouvons donc conclure qu'un système à points engendre au début un effet positif sur la sécurité routière, mais que ces effets ne perdurent pas et disparaissent dans un délai de dix-huit mois.

3.2 Effets spécifiques

Le permis de conduire à points a un objectif dissuasif, sélectif et correctif (voir 2.1.3). La question est de savoir si ces effets peuvent être atteints après l'introduction. Le Nederlandse onderzoeksinstituut SWOV a mené plusieurs études en la matière (Vlakveld, 2004 ; SWOV, 2012 ; Goldenbeld & Twisk, 2009). Elles ont permis de conclure que la majorité des effets sur la sécurité routière résultent de l'effet généralement dissuasif du permis de conduire à points. Les objectifs sélectifs et correctifs n'auraient qu'un impact limité. Les résultats sont résumés ci-dessous.

3.2.1 Effet dissuasif

L'effet dissuasif du permis de conduire à points a pour objet, à l'instar de celui d'autres mesures préventives, d'inciter les conducteurs à ne pas commettre d'infractions et à se conformer à la réglementation.

⁵ Les auteurs indiquent que des variables de « con-founding » peuvent continuer à jouer un rôle dans le cadre de l'étude étant donné que le présent biais constaté dans les études menées sur la sécurité routière n'a pu être évité dans tous les scénarii, mais que le biais de la publication a été réduit à sa plus simple expression par une sélection stricte dans analyses traitées et par l'abandon d'un nombre réduit d'études scientifiques.

Comme indiqué ci-dessus, cet effet dissuasif est atteint immédiatement après l'introduction d'un système à points (grâce à la communication et la sensibilisation y afférentes. Les conducteurs estiment que la probabilité d'être pris sur le fait est élevée et respectent donc mieux les règles. Ainsi, le nombre d'excès de vitesse a nettement diminué et la vitesse moyenne a reculé de 3% à la suite de la vaste campagne d'information menée au Danemark ; cette diminution a été essentiellement constatée au cours des 6 premiers mois suivant l'introduction du permis de conduire à points (Holbek, 2007). Par la suite, l'effet s'est dilué et la vitesse moyenne avait à peu près retrouvé son niveau initial au terme d'une année (Nolén & Östlin, 2008). En Hongrie, l'effet dissuasif du système à points a été important au cours des premiers mois suivant l'introduction. Les conducteurs craignaient davantage de collecter des points que de recevoir une amende (Gegeny, 2007). L'effet dissuasif est donc initialement atteint, mais se dilue ensuite.

L'effet dissuasif du système à points atteint son point culminant s'il parvient à faire réfléchir les contrevenants réguliers et si ces derniers adaptent leur comportement. Il est toutefois malaisé d'atteindre cet effet étant donné que toutes les infractions ne peuvent être constatées et que les conducteurs ne le savent que trop et spéculent sur ce constat. Dans la pratique, il n'est d'ailleurs pas facile d'atteindre le groupe-cible des conducteurs « indisciplinés ». En effet, les conducteurs qui commettent des infractions graves sont ceux qui sont nettement moins enclins à adapter leur comportement et sont moins rapidement effrayés par la perspective d'une amende ou de points de pénalité. Les conducteurs déclarent toutefois qu'ils conduisent plus prudemment après avoir reçu un avertissement (Elvik, Erke, Vaa & Sorensen, 2009), mais ce comportement qu'ils rapportent peut toutefois différer en fonction du style effectif de conduite et n'est donc pas le juste reflet de la réalité.

Une étude sur le changement de comportement indique que les conducteurs adaptent leur comportement et conduisent plus prudemment au cours des premières semaines ou du mois suivant une sanction pour infraction au code de la route ; cet effet se dilue par la suite. Dans le cas des excès de vitesse, le système à points semblait avoir un impact plus important sur la réduction du risque relatif d'un accident mortel par rapport à un système ne prévoyant aucun ajout ou retrait de points. Cet effet s'évapore malheureusement et a totalement disparu après 3 à 4 mois. Dans le cas des infractions graves, l'effet disparaît même plus rapidement et n'est plus significatif après un mois (Redelmeier, Tibshirani & Evans, 2003). Une étude menée en Grande-Bretagne, où un contrôle strict des excès de vitesse a été mené via des radars, a relevé que les conducteurs qui s'approchaient de leur limite de points et qui étaient flashés, adaptaient leur comportement afin de ne pas perdre leur permis de conduire. L'étude n'a toutefois pu préciser si ce changement impliquait un respect plus grand des limitations de vitesse ou une attention plus soutenue portée aux radars (Broughton, 2008). Cet effet dissuasif sur les conducteurs est également constaté avec d'autres mesures pénales (telle une amende ou une déchéance).

3.2.2 Effet sélectif

Afin de concrétiser l'effet sélectif du permis de conduire, les conducteurs commettant régulièrement des infractions doivent être sanctionnés d'une interdiction de conduire avant de provoquer un accident.

L'effet sélectif dépend donc du lien entre les infractions et les accidents. L'effet sous-jacent d'une mesure en matière de politique criminelle, et donc également du permis de conduire à points, est que les infractions sont de bons outils pour prédire de futurs accidents. L'étude a démontré que ce lien entre les infractions et les accidents existe effectivement, et plus particulièrement dans le cadre des infractions graves (par exemple, les excès de vitesse et la conduite sous influence). Il est également admis que ce lien s'intensifie plus le nombre d'infractions commises par un conducteur est élevé. De plus, ce lien serait également plus fort chez les jeunes conducteurs. Voilà donc de bonnes raisons de sanctionner les infractions au code de la route.

En même temps, il convient également d'admettre que le lien entre les infractions et les accidents est faible et ne peut être extrapolé au niveau de l'individu. Heureusement, le nombre d'accidents est relativement faible par rapport au nombre d'usagers de la route et au nombre de kilomètres parcourus ; par contre, de nombreuses infractions sont commises (dont la majorité n'est d'ailleurs pas constatée et qui est appelé le *dark number*. La probabilité qu'un accident survienne effectivement est donc limitée par rapport au nombre d'infractions. La plupart des infractions n'engendrent pas automatiquement un accident.

De nombreux conducteurs commettant des infractions au code de la route ne sont pas impliqués dans un accident ; inversement, des conducteurs sont impliqués dans un accident sans avoir commis une infraction. De nombreux autres facteurs jouent effectivement un rôle dans la survenance d'un accident (Slootmans, 2012). Il convient également d'ajouter que toutes les infractions ne sont pas constatées, à savoir verbalisées, et qu'un conducteur ne reçoit donc pas de points de pénalité. Dès lors, la valeur prédictive des points de pénalité est quelque peu perdue – surtout au niveau individuel –.

Il est difficile d'identifier les conducteurs pouvant provoquer des accidents sur la base d'un système légal (pénal) vu que ce dernier ne fonctionne que via les infractions. De facto, un système de récidive ne pourrait identifier que 5 à 10%, au mieux, des conducteurs à risques qui provoqueront effectivement un accident dans un délai de 2 à 3 ans. Le fait de simplement se fonder sur les infractions constatées afin de sélectionner les récidivistes engendrerait une sélection de nombreux conducteurs qui ne présentent finalement pas une probabilité augmentée d'être impliqué dans un accident. La sélection des conducteurs via des points engendre donc de nombreux « faux positifs » (Goldenbeld & Twisk, 2009).

Quoi qu'il en soit : afin de pouvoir identifier les conducteurs à risques, il est nécessaire d'infliger systématiquement des points de pénalité aux contrevenants et de contrôler et verbaliser suffisamment ces derniers afin que leur permis de conduire leur soit retiré. Comme souligné ci-dessus, toutes les infractions ne peuvent être constatées via la mise en œuvre de ce système. De plus, les régimes de points sont relativement cléments par le fait que le retrait du permis de conduire n'arrive pas si rapidement.. En effet, un système trop strict serait rejeté car il serait considéré comme injustifié. En Allemagne, par exemple, où le système est mis en œuvre depuis 1974, le nombre de retraits du permis de conduire sur la base du système à points s'élevait annuellement à quelque 8000 en 2005 et au cours des années précédentes (par rapport à plus de 100 000 retraits de permis prononcés par les tribunaux) (Schade, 2006).

La clémence des systèmes à points, liée à la faible probabilité d'être pris sur le fait et à la relativité de la prévisibilité, implique que l'effet sélectif d'un permis de conduire à points est actuellement limité.

3.2.3 Effet correctif

L'impact éventuel de mesures éducatives, correctives liées à un permis de conduire à points dépend de l'effet des formations sur les conducteurs. L'objectif poursuivi est que les personnes réfléchissent à leur comportement sur la route, l'adaptent et commettent moins d'infractions.

Les opinions sur les effets de telles mesures (qui peuvent également être imposées par un juge) sont partagées. L'effet semble dépendre de diverses variables, dont les caractéristiques du groupe-cible, la nature des infractions et l'approche de la formation. Ainsi, l'effet des formations est bénéfique dans le cadre de cours sur la conduite sous influence durant lesquels l'accent est mis sur l'attitude. Les études fournissent des résultats moins cohérents en fonction du permis de conduire à points. L'étude britannique (Ker, Roberts, Collier, Beyer, Bunn & Frost, 2003), regroupant essentiellement des études américaines, a constaté que les formations dispensées aux conducteurs possédant un permis de conduire ne fournissaient aucun résultat.

En général, il est recommandé de centrer les formations sur les attitudes et le changement de comportement et pas uniquement sur la communication d'informations, ce qui n'est que partiellement réalisé à ce jour en Europe. Il est également recommandé de travailler de manière différenciée, à la mesure de la gravité des infractions, et ce, afin de limiter l'hétérogénéité du groupe. De même, ce mode de travail n'est que partiellement appliqué en Europe (Klipp et al., 2011).

Les conducteurs problématiques, collectant le plus de points et véritable groupe-cible d'un permis de conduire à points, ne modifieraient que peu leur comportement et sont donc moins réceptifs aux mesures correctives. Les contrevenants plus rationnels, qui commettent consciemment leur infraction et qui agissent en fonction de la situation et qui la pondère, sont plus réceptifs aux informations (Goldenbeld & Mesken, 2012).

Nous concluons donc que l'effet du permis de conduire à points est essentiellement préventif. L'efficacité d'un permis de conduire à points dépend fortement de la probabilité d'être pris sur le fait et de la sévérité du système. Les conducteurs respectent davantage les règles si la probabilité de sanction est élevée et si la communication est intense. De plus, la base du système à points doit être garantie. Les contrôles et les règles doivent être justifiés et communiqués afin d'être acceptés par la population.

3.3 Effets indésirables et points d'attention

Outre les effets positifs, un permis de conduire à points peut également, dans la pratique, générer des effets indésirables.

3.3.1 Conduire sans permis de conduire valable

Un effet secondaire éventuel du retrait du permis de conduire est la conduite sans permis de conduire. Ce phénomène est constaté non seulement avec le permis de conduire à points, mais également dans le cadre d'autres mesures impliquant le retrait du permis de conduire (Vlakveld, 2004).

Les Pays-Bas ont rapporté, sur la base d'une étude qu'ils ont réalisée, que 12% des conducteurs ayant perdu leur permis de conduire continuait de conduire sans permis. En Grande-Bretagne, ce chiffre s'élevait même à quelque 40%. Les conducteurs violent donc régulièrement le retrait du permis de conduire. Un certain effet de sécurité serait toutefois atteint vu que les conducteurs problématiques prendraient moins le volant ou seraient plus prudents et conduiraient en respectant la loi (Vis, Goldenbeld & van Bruggen, 2010).

Conduire sans permis porte naturellement préjudice au système du permis de conduire à points et donc également à l'éventuelle motivation des conducteurs à adapter leur comportement. L'effet sur la sécurité routière est de toute façon néfaste étant donné que les conducteurs sans permis de conduire semblent être les plus souvent impliqués dans des accidents (graves) (Sweedler & Stewart, 2007). Parfois, ils commettent également des délits de fuite (van Schagen et Machata, 2012) afin d'éviter des sanctions supplémentaires et se soustraient ainsi deux fois à leurs responsabilités.

3.3.2 Commerce de points

Vu que, dans certains pays, le conducteur ne peut être identifié dans le cadre d'une détection automatique des infractions (par ex., via des radars) ou qu'il ne peut être relié à un véhicule, les points peuvent donc être imputés ou ajoutés à une autre personne. Cela peut être constaté dans le cercle familial ou d'amis afin d'éviter que le permis de conduire soit retiré (Vlakveld, 2004), mais également pour des motifs commerciaux via le commerce de points, souvent par l'Internet (van Schagen et Machata, 2012).

Nous ne disposons pas de chiffres irréfutables relatifs au commerce de points. Dans le cadre d'un sondage réalisé en Grande-Bretagne, il a été constaté que l'échange de points est une pratique connue et souvent appliquée. Ainsi, la moitié des sondés connaissait une personne qui avait pu éviter de la sorte une augmentation des points sur son permis de conduire. Bien que la majorité déclarait ne pas accepter cette pratique, elle avouait la comprendre (Goldenbeld & Twisk, 2009).

3.3.3 Infractions au code de la route à l'étranger

Les différentes approches transfrontalières et l'absence de points de pénalité sanctionnant les infractions routières commises à l'étranger constituent des points d'attention supplémentaires. Les étrangers sont uniquement sanctionnés par une amende.

Vu que les régimes de points sont réglés au niveau national, la distribution des points diffère également d'un pays à un autre. Un conducteur commettant une infraction à l'étranger est donc sanctionné différemment qu'un conducteur de ce pays. Dans certains pays, un point de pénalité peut peser plus lourdement que dans un autre. Par exemple, si un point est imputé au Danemark pour la commission d'une infraction, ce point pèse beaucoup plus lourdement pour un conducteur danois, qui possède un maximum de 3 points, que pour un conducteur italien qui commet la même infraction au Danemark, mais qui dispose d'un maximum de 20 points en Italie.

Une solution possible serait d'instaurer une forme de « permis de conduire virtuel » pour les étrangers qui seraient également sanctionnés par l'ajout ou le retrait de points, même s'ils possèdent un permis de conduire étranger. Ce système est appliqué au Luxembourg. Dès lors, le permis de conduire virtuel peut être retiré de la même manière que le permis de conduire luxembourgeois, de telle sorte qu'un étranger ne puisse plus conduire au Luxembourg.

Une autre manière de traiter les infractions routières commises par les étrangers consiste à harmoniser davantage les systèmes des différents pays afin que l'impact de l'infraction commise à l'étranger sur les points des conducteurs soit identique à celui que ces conducteurs ressentiraient s'ils avaient été sanctionnés dans leur pays. Actuellement, tel est le cas en Grande-Bretagne et en Irlande. Les pays limitrophes peuvent donc instaurer des systèmes similaires afin que le système des points soit autant que possible justifié. Vu la situation actuelle et la grande diversité des systèmes, il est plus réaliste d'inciter les pays à collaborer et à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux afin de sanctionner les contrevenants et d'échanger les points.

3.4 Coûts relatifs à l'introduction d'un système à points

Des coûts complémentaires sont également liés à l'introduction d'un permis de conduire à points. Il s'agit tant des coûts initiaux de conceptualisation et de démarrage que des coûts permanents de fonctionnement. La question est de savoir si ces coûts sont compensés par les profits, surtout si l'on tient compte du fait que les effets ne sont constatés que pendant un laps de temps limité, alors que les coûts de fonctionnement continuent d'être engagés.

Dans le cadre de cette étude de la littérature, nous n'avons pu trouver que très peu d'informations sur le coût de fonctionnement total du permis de conduire à points. Le fonctionnement opérationnel diffère d'un pays à l'autre et en termes de nombre d'intéressés lors de la mise en œuvre du permis de conduire à points. De plus, les informations publiques sur les frais de fonctionnement sont rares (Klipp et al., 2011). Ajoutons qu'un encadrement complémentaire du système à points s'avère nécessaire, surtout durant la phase de lancement. Il convient de tenir compte de nombreux aspects tels qu'un système de support technique approprié, une administration qui peut garantir le suivi des points, des campagnes publicitaires sur le système et sur les statistiques, des modifications dans et le renforcement de l'intervention policière ainsi que les modifications pénales et légales nécessaires (Castillo-Manzano & Castro-Nunõ, 2012).

Bien que Elvik et al. indiquent en 2004 dans « The Handbook of Road Safety Measures » que les coûts théoriques d'un système à points sont inférieurs à ceux d'autres mesures préventives étant donné que l'automatisation est importante, ils avouent dans la seconde édition de 2009 que les coûts afférents à un permis de conduire à points ne sont pas encore calculés dans d'autres études et que l'efficacité globale n'a pas encore été analysée. Ils soulignent qu'uniquement quelques parties du système à point, telles que les lettres d'avertissement et le retrait du permis de conduire, sont efficaces comparé aux entretiens personnels ou aux moments de contact. En effet, tous les coûts ne peuvent être automatisés. Par exemple, tel est le cas des contrôles nécessaires avant et après le retrait du permis de conduire et de la communication exigée au public.

Quoi qu'il en soit, les coûts et les efforts nécessaires afin de mettre en œuvre, d'entretenir et de pérenniser un système à points ne doivent pas être sous-estimés. Il est donc recommandé de réaliser une étude de faisabilité et une analyse financière sur les coûts directs et indirects avant d'implémenter un système à points en Belgique. Dans ce cadre, on peut s'inspirer de la structure de coûts et des modèles d'implémentation disponibles dans d'autres pays européens.

4 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

4.1 Valeur ajoutée d'un système à points en Belgique

4.1.1 Arguments favorables

Sur la base de l'étude de la littérature, nous pouvons avancer plusieurs arguments attestant que l'introduction d'un permis de conduire à points pourrait être utile pour notre pays :

- (1) L'effet constaté est plus important pour un faible niveau de sécurité routière que pour un niveau élevé. En la matière, la Belgique recueille un score moyen en Europe. A priori, on peut s'attendre à un effet plus important qu'en Suède, par exemple, où la sécurité routière est plus élevée.
- (2) Un permis de conduire à points a essentiellement un effet sur les attitudes et le comportement des conducteurs. Dans ce domaine, notre pays obtient un score inférieur à celui de nos pays voisins (excès de vitesse, conduite sous influence, port de la ceinture) et cela peut être considéré comme un des principaux facteurs afférents au nombre d'accidents et de victimes de la route.
- (3) L'introduction d'un permis de conduire à points attirera davantage, au moins durant quelques années, l'attention du public sur la sécurité routière et nécessitera une communication et une sensibilisation d'envergure. Cela aura au moins un impact indirect sur la sécurité routière.
- (4) Cette mesure exige également une centralisation des données relatives aux infractions routières. Cela permettra dès lors de mieux contrôler le niveau d'application (et, si nécessaire, de l'adapter) et de mieux comprendre le lien entre les infractions et les accidents.

En ce qui concerne les deux premiers arguments, nous rappelons que la Belgique obtient, au sein de l'Union européenne, un score inférieur, pour ce qui concerne le nombre de victimes de la route, à la moyenne de celui de nos pays limitrophes (Brandstaetter et al., 2012; Dupont & Van Cutsem, 2014). Sur la base de nos études, nous pouvons également affirmer que le comportement routier des conducteurs belges joue un rôle important dans l'explication des différences avec les autres pays.

L'IBSR réalise régulièrement des évaluations du comportement et des attitudes afin de cerner l'évolution relative aux attitudes et au contrôle. Sur cette base, nous savons notamment, pour ce qui concerne l'alcool, la vitesse et le port de la ceinture (données relatives à 2011 et 2012), que :

- ▶ En moyenne, 2,4% des conducteurs conduisent sous influence d'alcool. Ce chiffre peut s'élever à 7,9% (Riguelle, 2014) pendant les nuits du week-end. Les mesures d'attitude indiquent que 13% des conducteurs interrogés avouent avoir conduit une ou plusieurs fois sous influence au cours du mois (Meesmann & Boets, 2014a). Si nous nous penchons sur le pourcentage des conducteurs gravement blessés, on constate que le petit groupe de conducteurs qui conduit sous influence alcoolique est responsable de près de 40% des victimes de la route gravement blessées (Meesmann, Martensen & Dupont, 2013).
- ▶ En cas de « free flow » sur des routes droites, à savoir sans obstacle (ralentisseurs, radars visibles, feux de signalisation) et en l'absence d'autres véhicules, 56% des conducteurs violent la limitation de vitesse de 50 km/h, 52% celle de 70 km/h et 27% celle de 90 km/h (Riguelle, 2013a). Sur autoroute, le pourcentage de contrevenants s'élève à 40%. En Belgique, la vitesse est encore la cause principale de nombreux accidents et, si elle n'en est pas la cause, elle représente un facteur aggravant car la force d'une collision en est augmentée (Riguelle, 2012).
- ▶ 13,6% des conducteurs et des passagers installés à l'avant ne respectent pas le port de la ceinture (Riguelle, 2013b). Les mesures d'attitude nous apprennent que 27% des passagers installés à l'arrière ne portent pas toujours leur ceinture. La ceinture de sécurité est et demeure un élément primordial pour la sécurité routière car elle réduit considérablement la gravité des accidents (Meesmann & Boets, 2014b).

Bien qu'une comparaison directe avec les chiffres de nos pays voisins soit difficile (les mesures sont prises selon d'autres procédés), les études SARTRE (SARTRE 4, 2012), notamment, nous apprennent que nos résultats sont inférieurs dans ces matières. Ce comportement résulte tant de l'attitude de nos concitoyens que de la probabilité perçue (subjective) d'être pris sur le fait.

Sur base de cette logique, nous pouvons formuler que les deux premiers arguments sont en faveur de l'introduction d'un système à points (voir ci-dessus).

4.1.2 Création d'une base et de conditions marginales suffisantes de succès

L'introduction d'un permis de conduire à points n'est probablement pas une mesure populaire car elle est souvent associée à un renforcement (considéré comme inutile) des mesures. Toutefois, nous soulignons qu'il existe déjà une base pour certains renforcements. La base de renforcement des mesures actuelles est particulièrement solide essentiellement pour l'alcool et les stupéfiants. La mesure d'attitude menée par l'IBSR en 2012 (Meesmann & Boets, 2014c) nous apprend que : « *Les conducteurs belges estiment que les règles relatives à la consommation de stupéfiants (89% des répondants) et d'alcool (78% des répondants), essentiellement, au volant doivent être plus strictes. En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité et la vitesse, la base de renforcement des règles est nettement plus petite (ceinture : vitesse : 53%).* ». Les contrôles nous indiquent que « *la conduite sous influence de stupéfiants (68%) et d'alcool (58%) n'est pas suffisamment contrôlée. 51% des répondants estiment que le port de la ceinture devrait faire l'objet d'un contrôle plus strict.* »

Les avis relatifs à l'introduction d'un permis de conduire à points ont été sondés en 2012. Un peu moins de la moitié des répondants se déclarait favorable à l'introduction d'un permis de conduire à points (49 %). Ce chiffre est également retrouvé dans notre Enquête sur l'INSécurité routière (IBSR, 2013). 55% se déclarent favorables à un permis de conduire à points⁶. Ce pourcentage n'est pas encore très élevé par rapport à d'autres pays dans lesquels le système a été introduit. Il conviendra donc de travailler à la communication et à la sensibilisation lors de l'introduction de la mesure.

Afin de pérenniser les effets du permis de conduire à points, le niveau de mise en œuvre doit être suffisamment élevé et doit le demeurer avec l'engouement initial. La perception de ces contrôles est encore plus importante que les contrôles réguliers. Ils doivent être visibles et dûment communiqués afin que la probabilité objective, mais surtout subjective, de répression soit élevée (SARTRE 4, 2012).

Quoi qu'il en soit, le système à points est lié au niveau d'application et de communication. Des mesures complémentaires de mise en œuvre sont essentielles et une probabilité élevée de répression et une communication régulière dans les médias s'avèrent indispensables. Les conducteurs doivent être convaincus de la probabilité élevée d'un contrôle de police. Cela exige non seulement un contrôle régulier, mais également une communication sur les contrôles. Les conducteurs doivent être informés des éventuels contrôles, des résultats des contrôles et de la sécurité routière en général.

Outre les conséquences et les risques d'un comportement infractionnel, il est également essentiel de relever les éléments satisfaisants sur la route et de communiquer les chiffres sur les comportements appropriés. En effet, nous sommes tentés de suivre le grand nombre et voulons adopter un comportement socialement souhaitable. Si la majorité de la population respecte le code de la route, il convient alors d'en faire état. En d'autres termes, la communication doit se focaliser sur les infractions, mais également sur la majorité qui ne commet pas d'infractions (van Schagen & Machata, 2012).

4.2 Recommandations de BestPoint

Entre 2010 et 2012, le projet européen BestPoint a été consacré à l'introduction de systèmes afférents au permis de conduire à points. Les rapports finaux ont été publiés en 2012 (Klipp et al., 2011; Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012; van Schagen & Machata, 2012). Outre une analyse des différents types de systèmes existant en Europe, des directives ont également été formulées afin de pouvoir mettre en œuvre un système aussi optimisé que possible, tout en espérant une plus grande collaboration et harmonisation futures (Runda, 2011).

Les recommandations ont été formulées sur la base des études (d'évaluation), mais également d'expériences accumulées dans les pays dans lesquels le système a été introduit et sur la base des opinions d'experts. De plus amples informations sont fournies dans les différents manuels du projet BestPoint. Nous résumons ci-dessous les principales recommandations (classification personnelle).

⁶ Il s'agit d'une autre population. Seuls les conducteurs de voitures ont été interrogés dans le cadre de l'évaluation de l'attitude.

Principes de base généraux

- ▶ Le système à points doit être simple et clair afin que les conducteurs⁷ soient informés des mesures qu'ils doivent respecter et des sanctions infligées dans le cas contraire.
- ▶ Les infractions engendrant des points de pénalité doivent afficher un lien clair avec des accidents ; la vitesse et l'alcool en sont des exemples⁸. Le port de la ceinture est également important.
- ▶ Les points de pénalité doivent être fixés en fonction du risque ou de la gravité d'une infraction. En d'autres termes, plus le risque d'accident est élevé, plus le nombre de points de pénalité est élevé.
- ▶ Le conducteur doit pouvoir être identifié lors de l'attribution des points de pénalité. Si le conducteur ne peut être identifié, le point de pénalité doit être attribué au propriétaire du véhicule.
- ▶ Un comportement approprié doit être récompensé. Par exemple, une annulation des points de pénalité ou un bonus peut être accordé à l'échéance d'une durée déterminée sans commission d'une infraction.
- ▶ La durée pendant laquelle un point demeure sur le permis de conduire ne peut être inférieure à une année. Plus les infractions sont graves ou fréquentes, plus la durée est longue. Un système prévoyant l'attribution annuelle d'un bonus de points récompensant un comportement approprié peut également être prévu.
- ▶ Un système à points en vertu duquel les conducteurs perdent des points serait, selon les théories psychologiques, plus efficaces qu'un système en vertu duquel les points sont additionnés, étant donné que les personnes préfèrent ne rien perdre (Kahneman & Tversky, 1979).

Organisation du système

- ▶ La procédure administrative afférente au traitement des points doit être simple, transparente et efficace.
- ▶ Un registre centralisé est nécessaire et doit contenir et permettre la recherche de toutes les informations nécessaires sur les conducteurs.
- ▶ Un service administratif centralisé est nécessaire afin d'envoyer les décisions et informations aux conducteurs.
- ▶ Les informations doivent être actualisées et leur consultation doit être aisée. La population doit également pouvoir les consulter facilement, par ex., via l'Internet (naturellement, dans le respect de la protection de la vie privée).
- ▶ Avant d'atteindre la valeur limite, des lettres d'information et d'avertissement relatives au nombre de points doivent être envoyées.

Mesures complémentaires

- ▶ La mise en œuvre et la communication sont des éléments essentiels au bon fonctionnement d'un système à points. Des actions raisonnables et régulières sont importantes. Les contrôles automatiques de la vitesse et des alcootests réguliers sont en tout cas nécessaires.
- ▶ Des différences dans les niveaux d'application et de communication sont importantes afin de tenir la population en éveil.

⁷ Il a été décidé de se focaliser sur les conducteurs et non sur les usagers de la route ne possédant pas de permis afin de limiter la complexité du système. Naturellement, des infractions (par ex., conduite sans permis de conduire) peuvent être retenues si la personne devait obtenir son permis de conduire ultérieurement.

⁸ L'alcool et les stupéfiants affichent un lien direct avec les accidents, mais les contrevenants sont souvent traités en dehors du système à points. En cas d'addiction, il est préférable de ne pas poursuivre avec les formations prévues par le système à points, mais d'orienter vers une thérapie et un support technique.

- ▶ Les actions et les contrôles sont nécessaires afin de lutter contre les effets secondaires tels que la conduite sans permis de conduire, le délit de fuite et le commerce de points. La population doit également être suffisamment informée sur les conséquences possibles de ces infractions.
- ▶ Des statistiques régulières sont importantes. Elles peuvent être utilisées en fonction de la communication. Elles sont également nécessaires aux fins de l'évaluation et du suivi du système à points.

Retrait du permis de conduire

- ▶ Si la limite de points est atteinte, le permis de conduire doit être retiré.⁹ La durée recommandée de la déchéance du permis de conduire est de 3 à 12 mois.
- ▶ Des formations de réhabilitation après le retrait du permis de conduire sont recommandées.
- ▶ Des systèmes liés aux véhicules, tels que les alcolocks, les limiteurs de vitesse et les boîtes noires permettant de contrôler le comportement routier, peuvent servir d'alternatives aux formations de réhabilitation ou aux retraits du permis de conduire.

Formations

- ▶ Les mesures intermédiaires telles que les lettres d'avertissement et les formations permettent de réagir plus rapidement et d'envoyer un signal au conducteur.
- ▶ Un conducteur devrait suivre une formation à partir de 2 infractions graves.
- ▶ Les formations doivent être axées sur la limitation de la récidive, il faut donc travailler sur l'attitude. Elles doivent être conçues sur mesure et dispensées à de petits groupes homogènes afin de bénéficier d'un effet plus spécifique.

Règles applicables aux groupes-cibles spécifiques

- ▶ En ce qui concerne les jeunes, des formations spécifiques doivent être prévues afin de pouvoir intervenir et agir au plus tôt sur le changement de comportement et sur la perception du risque.
- ▶ Les jeunes seront de préférence plus rapidement orientés vers une formation.
- ▶ Les jeunes conducteurs devraient relever d'un système plus strict étant donné qu'ils constituent un groupe à risques (retrait de permis plus rapide), mais les évaluations en la matière ne sont pas univoques.
- ▶ Les conducteurs professionnels doivent disposer d'un permis de conduire à points vu leur grande implication dans la circulation. Par exemple, des infractions spécifiques (par ex., les temps de repos) doivent être prévues pour ce groupe. De plus, un retrait de permis peut avoir des conséquences importantes et des alternatives doivent être proposées.
- ▶ En ce qui concerne les récidivistes, à savoir les conducteurs qui ont déjà perdu plusieurs fois leur permis, il est nécessaire de prévoir une réhabilitation poussée et une thérapie. La prolongation de la déchéance du permis ne résout pas le problème.

BestPoint souligne également que la collaboration internationale est essentielle afin de justifier et d'opérationnaliser le système à l'égard des étrangers. Un modèle en cinq étapes est proposé pour ce faire. La première étape se compose d'une collaboration entre pays afin que les informations relatives aux infractions puissent être échangées. La deuxième étape a pour objet d'appliquer les directives dans chaque pays afin que le système soit introduit partout d'une manière similaire. La troisième étape a pour objectif de créer un permis de conduire virtuel pour les conducteurs étrangers. La quatrième étape cible l'introduction obligatoire dans tous les pays européens d'un système prévoyant un nombre limité d'infractions.

⁹ Si plusieurs infractions sont constatées simultanément, il peut être décidé d'ajouter un élément supplémentaire grâce auquel l'infraction comptabilisant le plus grand nombre de points est aggravée par un nombre déterminé de points ou un pourcentage, de telle sorte que le conducteur demeure sous la limite des points et ne perde pas immédiatement son permis de conduire. Et ce, essentiellement afin de garantir l'acceptabilité du système à points. .

Dans ce cadre, un tableau de conversion sera prévu si nécessaire afin que les points puissent être calculés en fonction du pays. L'étape finale se focalise sur l'entrée en vigueur d'un système harmonisé au niveau européen.

4.3 Recommandation relative à l'introduction d'un système à points en Belgique

Il ressort de cette étude qu'un système de permis à points peut aider à augmenter la sécurité routière et ceci au moins pendant la période initiale après l'introduction. Avant d'introduire un système de permis à points, une étude préalable approfondie s'impose tant sur la nature du système à points que sur la mise en œuvre opérationnelle et l'implémentation pratique. Les coûts en matière de mise en place, déploiement et entretien du système doivent également être minutieusement analysés et être examinés par rapport à l'augmentation prévue de la sécurité routière. Si les résultats de cette analyse coûts-bénéfices semblent positifs, l'IBSR recommande alors d'également introduire le permis de conduire à points en Belgique.

L'effet de ce système sera toutefois faible et provisoire s'il devait être introduit hâtivement et sans mesures d'accompagnement. Lors de l'introduction, la population devra être largement informée sur le système et sur les objectifs poursuivis. L'introduction d'un système de permis de conduire à points n'a de sens que si un niveau suffisant de contrôle peut être garanti après la phase de mise en œuvre. Une communication et une sensibilisation permanentes seront nécessaires afin de conserver les effets. Il conviendra également d'élaborer une vaste palette de mesures et de sanctions alternatives afférentes aux infractions au code de la route afin de garantir l'efficacité. De plus, une attention particulière devra être portée à la manière dont tel système de points de pénalité peut être intégré dans le cadre policier et juridique. En la matière, une collaboration entre le niveau fédéral et régional sera nécessaire vu la régionalisation prévue de plusieurs infractions (par ex., les excès de vitesse) au 1er janvier 2015.

ANNEXE : QUELQUES CARACTERISTIQUES DU PERMIS DE CONDUIRE A POINTS DANS NOS PAYS VOISINS

Royaume-Uni

Le permis de conduire à points a été introduit en 1972 au Royaume-Uni. Le système a été modifié en 1981 et en 1988. Bien que le système ne soit pas visé dans une loi, le code de la route en dispose (Road Traffic Act 1972, Transport Act 1981 et RT Offenders Act 1988).

Fonctionnement et objectifs du système à points

Le principal objectif du système est de permettre le retrait du permis en cas de récidive d'infractions moins graves également. En cas d'infractions graves, le permis de conduire est immédiatement retiré. Initialement, le système à points était destiné aux titulaires d'un permis de conduire, mais également aux usagers de la route ne possédant pas de permis, mais pouvant être sanctionnés de points de pénalité sur une « ghost licence ».

Les points sont additionnés. Les infractions s'accompagnant de points de pénalité sont préalablement définies par le Parlement. Le nombre de points par infractions est fixe ou fluctue entre certaines valeurs (par ex., 3 à 11). Le juge décide du nombre précis de points de pénalité.

Le permis de conduire d'un conducteur lui est retiré si ce dernier a été sanctionné de 12 points de pénalité ou plus sur une période de trois ans. Pour les jeunes conducteurs (à savoir, pendant un délai de 2 ans à compter de la date d'obtention du permis de conduire), ce nombre de points est fixé à 6 ou plus. Si le permis de conduire est retiré, la durée de la déchéance (à savoir la durée du retrait) s'élève à 6 mois au moins. La durée peut être prolongée si le conducteur a déjà été condamné par le passé. En principe, le tribunal peut réclamer un retrait de permis d'une semaine à quelques mois pour toute infraction sanctionnée de point de pénalité. En cas d'infractions graves, telles que la conduite sous influence et la conduite téméraire, la durée peut même être portée à trois ans au moins.

Octroi de points et suivi

Les points sont attribués par le juge disposant d'une marge de manœuvre pour la plupart des infractions. Les points sont affectés au conducteur du véhicule ; les codes correspondant aux infractions déterminées sont inscrits sur le permis de conduire. Le propriétaire du véhicule est légalement tenu de désigner un conducteur. Une amende lui sera infligée s'il ne le fait pas.

Les points demeurent inscrits sur le permis de conduire durant 4 à 11 ans. Le permis de conduire est remis à la police, et plus spécifiquement à un service permanent d'amende de la police (fixe penalty office), ou au tribunal.

Le service responsable des permis de conduire est le DVLA, Driver and Vehicle Licensing Agency, un service exécutif du Ministère des Transports¹⁰. Outre la délivrance des permis de conduire, il est également chargé de l'actualisation des points et de l'information des conducteurs. Aucune lettre n'est envoyée étant donné que les points sont inscrits sur le permis de conduire. Le permis de conduire doit être échangé quand tous les points sont échus. Un nouveau permis de conduire doit être demandé après une déchéance du permis de conduire. Dans les deux cas, le contrevenant supporte les frais y afférents.

Une formation peut parfois être imposée et remplace les points de pénalité dans le cadre des infractions pour vitesse excessive et conduite téméraire. Cela vaut essentiellement pour les infractions mineures punies de 3 points de pénalité.

Les jeunes conducteurs perdant leur permis doivent le repasser.

¹⁰ <https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements>

Allemagne

En Allemagne, le permis de conduire à points a été instauré en 1974. Il a été modifié en 1999 et plus récemment, au mois de mai 2014. Le système est régi via le code de la route (Straßenverkehrsgesetzes) et le règlement y afférent relatif au permis de conduire (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV).

La transition vers un nouveau registre centralisé, dénommé le Fahreignungsregister (FAER), et un nouveau système d'évaluation (Fahreignungs-Bewertungssystem), a été opérée en 2014. La période de transition de l'ancien au nouveau système durera jusqu'en 2019.

Fonctionnement et objectifs du système à points

Le système allemand cible tous les usagers de la route possédant un permis de conduire et a pour objet de lutter contre la récidive. Les jeunes conducteurs sont soumis à une « période d'essai » de deux ans (Fahrerlaubnis auf Probe).

Le système allemand additionne les points. Les points sont attribués pour les infractions routières pour lesquelles une amende d'un montant minimal de 60 euros doit être payée (par le passé, 40 euros. Le nombre de points attribués varie en fonction de la gravité de l'infraction (en fonction de l'amende et/ou de l'éventuelle déchéance du permis de conduire). Ainsi, une infraction peut « valoir » 1, 2 ou 3 points. Un aperçu des différentes infractions et des points y afférents est fourni dans un catalogue des points.

La limite à laquelle le permis de conduire est retiré est fixée à 8 points (18 par le passé). La durée de la déchéance du permis de conduire est fixée à 6 mois.

Octroi de points et suivi

Les points sont affectés au conducteur. Si la police ne peut identifier le conducteur, le propriétaire du véhicule est alors invité à désigner le conducteur. Si l'identification est impossible, aucun point n'est attribué et aucune sanction n'est infligée. Un jugement est d'abord prononcé dans le cas d'infractions pénales et graves ou de contestations des points.

Toutes les condamnations sont centralisées. Le Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) national centralise ces données dans le FAER. Il informe les conducteurs de la majoration des points et envoie des lettres d'avertissement quand la limite des points est presque atteinte. Les conducteurs peuvent consulter leur nombre de points sur son site Internet.¹¹

Les points sont traités automatiquement et sont échus après 2,5, 5 ou 10 ans en fonction de la gravité de l'infraction. Les conducteurs peuvent suivre une formation (Aufbauseminar). Si une formation est suivie, un point peut être effacé à intervalles de 5 ans (si 5 points sont, au maximum, renseignés sur le permis de conduire. S'ils commettent des infractions graves et répétées, les jeunes conducteurs sont directement invités à suivre des formations ou à accepter un accompagnement ; la durée de leur période d'essai peut également être prolongée (jusqu'à 4 ans au lieu de 2).

Il convient de se soumettre à un examen médical et psychologique afin de récupérer le permis de conduire.

France

Le permis à points a été introduit en 1992 en France. Le système est lié aux infractions au code de la route. Le conducteur peut perdre des points pour chaque infraction constatée. Le système est devenu plus complexe au fil des années, notamment car des règles plus strictes ont été introduites pour les jeunes conducteurs. Les principales modifications sont entrées en vigueur au mois de mars 2014.

Fonctionnement et objectifs du système à points

Le système français cible les conducteurs possédant un permis de conduire et a pour principal objectif d'éliminer les conducteurs récidivistes. Le système à points remplit également une fonction éducative et souhaite sensibiliser les conducteurs à la sécurité routière.

¹¹ http://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/FAER/faer_node.html

Des points sont retirés du permis en cas d'infractions. Les jeunes conducteurs débutent avec 6 points ; les conducteurs conduisant depuis plus de trois ans possèdent 12 points sur leur permis. Les points de pénalité dépendent de la gravité et des conséquences de l'infraction et sont échelonnés entre 1 point au minimum et 6 points au maximum. Si plusieurs infractions sont commises simultanément, un maximum de 8 points est retiré.

Les jeunes conducteurs sont soumis à une « période d'essai » de trois ans (le permis probatoire). Cette durée est limitée à 2 ans si des cours de conduite ont été suivis. Les conducteurs expérimentés ayant déjà perdu tous leurs points ou dont le permis a été retiré sont alors également soumis à ce type de permis de conduire.

Si le nombre de points est nul, les conducteurs doivent alors restituer leur permis de conduire durant 6 mois ou une année en cas de nouvelle perte du permis dans un délai de cinq ans.

Octroi de points et suivi

La perte des points dépend de l'identification du conducteur. Aucune sanction n'est infligée au propriétaire du véhicule à défaut de l'identification du conducteur.

Le nombre de points fait l'objet d'un enregistrement centralisé. Le Ministère de l'Intérieur en assume la responsabilité. Les conducteurs peuvent consulter leur nombre de points sur le site du Ministère, sous la rubrique Télépoints¹². Ils reçoivent toujours une lettre les informant de la perte de points ou s'ils ont atteint un seuil déterminé. Les conducteurs peuvent également s'adresser à la préfecture du département à des fins de suivi.

Les formations (stages de sensibilisation) peuvent être suivies annuellement sur une base volontaire. La participation à une formation volontaire permet de récupérer 4 points. Les jeunes conducteurs ayant été sanctionné de trois ou plusieurs points de pénalité (jusqu'à un point du minimum) sont tenus de suivre la formation.

Un conducteur peut récupérer des points à l'échéance du période vierge de toute infraction (à partir de 6 mois). Si un jeune conducteur ne commet aucune infraction, le nombre de points peut être annuellement majoré de 2 ou 3 points, et ce, jusqu'à un maximum de 12 points, à l'échéance de 3 ans ou de 2 ans si ces cours de conduite ont été suivis.

Il convient de se soumettre à un examen médical et psychologique et de passer un examen théorique afin de récupérer le permis de conduire. Les jeunes conducteurs et les conducteurs ayant plusieurs fois perdu leur permis de conduire doit également se repasser l'examen pratique.

Luxembourg

Au Luxembourg, le permis de conduire à points a été instauré en 2002. Il s'agit d'un système simple visé dans le code de la route.

Fonctionnement et objectifs du système à points

Le système luxembourgeois poursuit un effet préventif, sélectif et correctif. Il se focalise essentiellement sur l'adaptation du comportement à long terme. Le système s'applique à tous les conducteurs possédant un permis de conduire. Aucune règle distincte ne s'applique aux conducteurs professionnels ni aux jeunes conducteurs. Même les étrangers peuvent perdre leur permis de conduire au Luxembourg. Un permis de conduire virtuel leur est attribué lors du constat des infractions.

Les conducteurs reçoivent un permis de conduire comptant 12 points. Lors du constat des infractions, 1, 2, 4 à 6 points sont retirés en fonction de la gravité de l'infraction. Si plusieurs infractions sont commises, un maximum de 6 à 8 points est retiré en fonction de la gravité des infractions.

La liste des infractions est visée dans la loi de 2002 modifiant la loi sur la circulation routière. Il est tenu compte d'un renforcement du code de la route en 2007, dont un abaissement de la limite légale d'alcoolémie.

¹²<http://www.interieur.gouv.fr/A-votre-service/Mes-demarches/Transports/Infractions-aux-regles-de-securite-routiere/Permis-a-points/Connaitre-le-nombre-de-points-restant-sur-son-permis> (système normal opérationnel en 2014)

Si les 12 points sont perdus, le permis de conduire est retiré pendant 12 mois. Ce délai peut être doublé en cas de récidive dans un délai de trois ans.

Octroi de points et suivi

Les points sont automatiquement attribués (par la police, la douane ou le juge) lors du constat d'une des infractions listées. Les conducteurs signent un accusé de réception pour notification. Une lettre informe également le conducteur sur son nombre de points.

Le Département des Transports du Ministère de l'énergie durable et de l'infrastructure, assume le suivi.¹³ Après avoir perdu son permis, le conducteur est tenu de suivre une formation (cours de sensibilisation). Après avoir perdu des points, le conducteur peut suivre un cours sur une base volontaire, et ce, à intervalles de trois ans ; il peut ainsi récupérer trois points. Les conducteurs récupèrent la totalité de leurs points à l'échéance d'une période de trois années vierge de toute infraction ou à l'échéance de la durée du retrait.

Pays-Bas

Le permis de conduire à points a été introduit en 2002 aux Pays-Bas et a été renforcé au mois d'octobre 2014. Le système est très simple, mais s'applique uniquement aux jeunes conducteurs. Les infractions ou les situations engendrant des points de pénalité sont énumérées dans le code de la route.

Fonctionnement et objectifs du système à points

Le système néerlandais se focalise sur la prévention. Aux Pays-Bas, les jeunes conducteurs dans toutes les catégories de permis de conduire reçoivent un permis de conduire pour débutants pendant une durée de 5 ans à partir de l'âge de 18 ans (ou de 7 ans à partir de 16 ou 17 ans. Un point est ajouté par infraction.

Le permis de conduire est retiré après deux (trois par le passé) condamnations (décisions) définitives. Aucune durée n'est fixée : un conducteur peut immédiatement se soumettre aux tests nécessaires afin de récupérer son permis de conduire.

Octroi de points et suivi

Les parquets enregistrent les procès-verbaux dans leur système centralisé (Geïntegreerd Processysteem Strafrecht). Le ministère public envoie une notification au CBR dès une deuxième mention/un deuxième point.. La division « Rijgeschiktheid » du CBR¹⁴ lance la procédure de récupération du permis.

Le conducteur ayant perdu son permis doit se soumettre à un examen de conduite afin de récupérer son permis de conduire. Si le conducteur échoue, il doit repasser tous les examens relatifs au permis de conduire (théorique et pratique).

La participation à un cours peut être imposée à un jeune conducteur s'il a été arrêté pour conduite sous influence alcoolique ou comportement téméraire, et ce, quel que soit le nombre de points perdus. Trois types de formations sont prévus : un cours succinct sur l'alcool et la circulation (LEMA), un cours sur l'alcool et la circulation (EMA) et un cours sur un comportement routier raisonnable (EMG). Les conducteurs expérimentés peuvent également être tenus d'assister à un cours. Après le retrait du permis de conduire, un rapport positif est nécessaire afin de récupérer le permis de conduire.

Le conducteur sort de ce système à l'échéance de 5 années ; la prolongation de la durée du permis pour débutants n'est donc pas prévue après un éventuel retrait du permis de conduire.

¹³ http://www.mt.public.lu/transport/circulation/permis_points/index.html

¹⁴ <http://www.cbr.nl/4425.pp>

Aperçu de quelques caractéristiques des systèmes dans les pays limitrophes

État membre	Année d'introduction	Addition/ retrait	# Points (débutants)	Formation volontaire ou imposée (débutants)	Durée en mois
Royaume-Uni	1972	O	12 (6)	Volontaire	6 (flexible)
Allemagne	1974	O	8	Volontaire (Obligatoire)	6
France	1992	A	12 (6)	Volontaire (Obligatoire)	6
Luxembourg	2002	A	12	Volontaire/Obligatoire	12
Pays-Bas*	2002	O	2	Obligatoire**	/

*Uniquement pour les débutants

**S'il est imposé. Ce n'est pas toujours le cas. Peut également être étrangère au permis de conduire à points

5 RÉFÉRENCES

- Bourgeon, J.-M. & Picard, P. (2005). Point-record driving licence and road safety : an economic approach. *Journal of Public Economics*, 91, 235-258.
- Brandstaetter, C. et al. (2012). Annual Statistical Report, Deliverable D3.9 of the EC FP7 project DaCoTA
- Broughton, J. (2008). Recent trends for speeding convictions and totting-up disqualifications. Report PPR 181. Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne, Berkshire.
- Castillo-Manzano, J.I. & Castro-Nunõ, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. *Transport Policy*, 21, 191-201.
- Elvik, R., Høye, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). The handbook of road safety measures. Second revised edition. Emerald Group Publishing, Bingley, United Kingdom.
- Europese Commissie (2011). Publiekssamenvatting, Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020. Disponible: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_nl.pdf
- ETSC (2008). Combatting speed through penalty point systems. ETSC Speed Fact Sheet 2. European Transport Safety Council ETSC, Brussels.
- ETSC (2014). Ranking EU Progress on Road Safety, 8th ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX REPORT. Disponible: http://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-8th-PIN-Report_Final.pdf
- Dupont, E. en Van Cutsem, M. (2014/In Press). België in Europees perspectief : Vergelijkende analyse van de prestaties op het gebied van verkeersveiligheid. Brussel: België, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kennis Centrum Verkeersveiligheid.
- Gegeny, I. (2007). The Demerit Point System in Hungary. Fit to drive, 2nd International Traffic Expert congress, Vienna, 42-44
- Goldenbeld, CH. & Mesken, J. (2012). Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting. SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, CH., van Schagen, I. & Vlakveld, W. (2012). Identification of the essential features for an effective. BestPoint Deliverable 2. Disponible: http://www.bestpoint-project.eu/docs/BestPoint_Deliverable_2_Final.pdf
- Goldenbeld, CH. & Twisk, D.A.M. (2009). Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid. SWOV, Leidschendam.
- Holbek H. (2007). The Penalty point system in Denmark. Fit tot drive, 2nd International Traffic Expert congress, Vienna, p. 35-36
- IBSR (résultats non publiés) Resultats Enquête Nationale d'Insécurité Routière-édition 2013. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la sécurité routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. Disponible: <http://enqueteibsr.be/fr/resultats-2013>
- Kahneman, D. & Tversky, A. (1979). Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica*, 47, 263-291.
- Ker K, Roberts I.G., Collier T, Beyer F.R., Bunn F & Frost C. (2003). Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes (Review). Issue 3, The Cochrane Collaboration. Published by JohnWiley & Sons, Ltd.
- Klipp, S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E., Dabrowska – Loranc, M., Farrugia, B. & Assailly, J.P. (2011). European demerit point systems Overview of their main features and expert opinions . Best Point Deliverable 1. Disponible: http://www.bestpoint-project.eu/docs/Deliverable_WP1_revision_2_fin_20120227.pdf

- Lenehan, B., Street, J., Barry, K. & Mullan, G. (2005). Immediate impact of 'penalty points legislation' on acute hospital trauma services. *Injury, Int. J. Care Injured*, 36, 912-916
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014). Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. Disponible: [http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R06FR_La conduite sous l influence de l alcool %20et de drogues.pdf](http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R06FR_La_conduite_sous_l_influence_de_l_alcool_%20et_de_drogues.pdf)
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants: Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. Disponible: [http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R04FR Usage de la ceinture de securite et de s dispositifs de retenue pour enfants.pdf](http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R04FR_Usage_de_la_ceinture_de_securite_et_de_s_dispositifs_de_retenue_pour_enfants.pdf)
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures: résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. Disponible: [http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Rapporten/fr/2014R10FR Politique criminelle et a dhesion sociale aux mesures.pdf](http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Rapporten/fr/2014R10FR_Politique_criminelle_et_a_dhesion_sociale_aux_mesures.pdf)
- Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2013). Impact de la norme sociale et du risque d'être contrôlé sur la conduite sous influence d'alcool: La Belgique comparée à 18 pays européens. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. Disponible: http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/SoPaROI%20_FR.pdf
- Nolén S. & Östlin, H. (2008). The potential of a penalty points system in Sweden. *Fit to drive*, 3th International Traffic Expert Congress, Prague, 61-66
- OECD (2006). Young drivers. The Road to Safety. Paris, Joint OECD/ECMT Transport Research Centre. Beschikbaar: <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDrivers.pdf>
- Redelmeier, D.A. Tibshirani, R.J. & Evans L. (2003). Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study. *The Lancet*, Vol. 361, 2177-2182
- Ribas D. M. & Monterde i Bort, H. (2007). The Demerit Point System in Spain. *Fit tot drive*, 2nd International Traffic Expert congress, Vienna, 48-56
- Riguelle, F. (2012). Nationale gedragsmeting "snelheid op autosnelwegen" - 2011 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Riguelle, F. (2013). Mesure nationale de comportement Vitesse 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière
- Riguelle, F. (2013). Mesure nationale de comportement Port de la ceinture de sécurité 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière
- Riguelle, F. (2014). Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Runda, K. (2011). BEST POINT – An EU project to develop Criteria for Best Practice Demerit POINT systems. *Fit to Drive*, 5th International Traffic Expert Congress, The Hague, 62-63
- SARTRE 4 (2012). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, booklet. Beschikbaar: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Sartre-4-booklet.pdf>
- Schade, F-Z. (2006). The Effectiveness of the points system in Germany. *Fit to Drive*, 1st International Traffic Expert Congress, Berlin, 39-43
- van Schagen, I., & Machata, C. (2012). The Best Point HandBook. Best Point Deliverable 3. Beschikbaar: <http://www.bestpoint-project.eu/docs/BPHandBook.pdf>

Scheers, M. (2000). Permis à points(d'interrogation), Le cadre légal doit être amélioré. Via Secura, 51, Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire pour la Sécurité Routière, 22-24. Disponible: <http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/via-51-fr.pdf>

Slootmans, F. (2012). Le lien entre les infractions de roulage et les accidents de la circulation. Le Journal de la Police, 4, 16-19.

SUPREME (2007). Beste werkwijzen op het gebied van verkeersveiligheid. Handboek op nationaal niveau. Beschikbaar: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_nl.pdf

Sweedler, B.M. & Stewart, K. (2007). Unlicensed drivers: How big is the problem and what can be done about it? – An International Perspective. Fit tot drive, 2nd International Traffic Expert congress, Vienna, 57 -62

SWOV (2012). SWOV-Factsheet, Puntenstelsels . SWOV, Leidschendam. Beschikbaar: http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Puntenstelsels.pdf

Valmain, J., (2008). Road Safety in the European Union. Fit tot drive, 3rd International Traffic Expert congress, Prague, 15-17

Vlakveld, W.P. (2004). Het effect van puntenstelsels op de verkeersveiligheid. SWOV, Leidschendam. Beschikbaar: <http://www.swov.nl/rapport/R-2004-02.pdf>

Vis, A.M., Goldenbeld, CH. & van Bruggen, B. (2010). Rijden zonder geldig rijbewijs in Nederland, Schatting van omvang en verkeersveiligheidseffecten in de periode 2003-2008, SWOV, Leidschendam. Beschikbaar: <http://www.swov.nl/rapport/R-2010-13.pdf>

WHO (2013). Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva. Beschikbaar: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

Zambon, F., Fedeli, U., Visentin, C., Marchesan, M., Avossa, F., Brocco, S. & Spolaore, P. (2007). Evidence-based policy on road safety: the effect of the demerit points system on seat belt use and health outcomes. J. Epidemiol. Community Health, 61, 877-881



Institut Belge pour la Sécurité Routière
Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles
info@ibsr.be

Tel.: 02 244 15 11
Fax: 02 216 43 42