



Note d'analyse 5-2022 du Centre d'Études Jacques Georgin

Le 31 mai 2022

Par Thomas Smets, collaborateur externe du CEG, avec la collaboration de Christophe Verbist , directeur du CEG

Le permis à points : état de la question en Belgique et à l'étranger.

I Historique

Il faut remonter à 1957 pour trouver trace de l'instauration d'un système de permis à points, c'était alors dans l'État américain du Connecticut.

Par la suite, le système s'est étendu à plusieurs pays, d'Asie dans un premier temps (Nouvelle-Zélande 1967, Japon 1968, Etat de Victoria en Australie 1970) et d'Europe dans un second avec l'Allemagne dès 1974, la France en 1992 et l'essentiel des pays européens à partir des années 2000.

Enfin dans un troisième temps, le permis à points a été introduit dans plusieurs pays d'Afrique et de Méditerranée orientale.

En 2012, on recensait 44 pays dans le monde appliquant un tel système, la plupart d'entre eux étant européens, majoritairement membres de l'Union européenne puisqu'en 2018, 22 des 28 Etats membres (Royaume-Uni compris) recouraient au permis à points.

Selon certaines statistiques, cet outil serait efficace et aurait fait baisser de 44% la mortalité routière entre 2002 et 2008.

LE PERMIS A POINTS EN EUROPE



Application ou non du système de permis à points dans les Etats membres de l'Union

L'instauration du permis à points a été particulièrement recommandée par les institutions internationales en raison de son potentiel en matière de stratégie de lutte pour améliorer la sécurité routière.

Au niveau européen, dès 1971, le Conseil de l'Europe invitait, par l'adoption d' une résolution, les États membres à instaurer ce système.

Actuellement , sur les 27 pays membres de l'Union européenne, seuls six pays (Belgique, Estonie, Finlande, Portugal, Slovaquie, Suède) ne disposent pas d'un système de permis de conduire à points.

La présente note a pour objet de déterminer les objectifs de pareil système, les modalités de fonctionnement , ses effets, ainsi que les conditions à remplir pour garantir " a minima " l'efficacité dudit système.

La note abordera ensuite l'évolution de cette question en Belgique, rendue plus prégnante encore depuis le drame de la route survenu à Strépy Bracquegnies en mars dernier , avec notamment les conclusions de l'étude VIAS commandée pour le compte du SPF Mobilité et Transport, en exécution de l'accord de Gouvernement Vivaldi, étude qui nous est parvenue alors que la note était déjà en cours de rédaction

Des recommandations du Centre d'Études termineront cette note d'analyse.

II Objectifs

L'objectif du système de permis à points se veut l'amélioration de la sécurité des usagers de la route en vue de prévenir les accidents et de réduire le nombre de décès et de blessures graves.

Un tel système repose sur l'hypothèse que la menace d'un retrait de permis consécutif à des violations répétées- lesquelles prises individuellement ne peuvent pas aboutir à un tel retrait du permis entraînant la perte/le gain de points- constitue une arme de dissuasion suffisante pour garantir un meilleur respect des règles relatives à la circulation routière.

On retrouve cet objectif dans l'exposé des motifs du projet de loi belge de 1990 :

"Il entre dans nos projets d'instaurer un permis à points dans notre pays, ce qui doit améliorer la prévention des infractions graves de roulage ainsi que de leur récurrence et, partant, la sécurité routière."

Plus précisément, Basili et Nicita (2005) ont mis en évidence 4 objectifs du permis à points qui visent à déclencher des effets favorables sur le comportement des conducteurs :

1. **La dissuasion** ou la capacité de faire associer les infractions répétées au code de la route à des sanctions plus sévères au point de perdre son permis. On pourrait dire que la violation répétée du code de la route entraîne un coût marginal croissant pour le contrevenant ;
2. **La sélection** ou l'élimination de la masse des conducteurs qui enfreignent à plusieurs reprises les règles de la circulation dans le but de réduire la probabilité d'accidents de la route ;
3. **La correction** ou l'incitation pour les conducteurs à corriger leur comportement inapproprié au volant ;
4. **L'éducation** ou la prévention : il est montré aux conducteurs quelles sont les infractions punissables les plus graves et les comportements les plus dangereux alors que (dans certains pays) il est en même temps prévu que des cours sur la sécurité routière doivent être suivis.

L'objectif d'éducation est particulièrement prégnant parmi les penseurs du permis à points français et ce dès 1984.

En effet, à l'époque, le permis à points est présenté comme une incarnation du concept de "continuum éducatif" qui repose sur l'idée que l'éducation à la conduite et à la sécurité routière concerne chacun, quel que soit son âge, et s'inscrit dans un processus éducatif continu qui commence bien avant le passage du permis de conduire et ne s'achève pas avec son obtention.

Autrement dit, la formation à la conduite s'envisage tout au long de la vie et l'obtention du permis de conduire n'est qu'une séquence parmi d'autres dans la carrière d'un conducteur. Ainsi, le permis n'est plus considéré comme un diplôme acquis à vie ou presque puisque sa perte ou la perte de points s'accompagne de la possibilité d'en récupérer en suivant des stages de sensibilisation et de réhabilitation. Par conséquent, dans l'esprit des gouvernants français de l'époque, le permis à points associé aux stages lie au mieux prévention, éducation et sanction.

III Fonctionnement

Le présent paragraphe énonce une série de règles de fonctionnement du permis à points , qui peuvent cependant diverger selon les pays.

3.1. Règles communes à l'ensemble des juridictions

Malgré des différences entre les systèmes de permis à points d'application dans les différents pays, tous présentent un même fonctionnement général : plusieurs infractions spécifiques commises par des conducteurs entraînent le gain/la perte d'un nombre de points déterminé et lorsque le nombre de points atteint le maximum autorisé ou que tous les points sont perdus, le permis de conduire du conducteur est suspendu automatiquement et ce pour une durée déterminée.

En règle générale, des points sont gagnés/perdus pour les infractions qui, commises de manière isolée, ne sont pas suffisamment graves pour impliquer le retrait du permis.

Bien que selon les systèmes, les types d'infraction entraînant un gain/retrait de points varient, on retrouve généralement parmi elles: les excès de vitesse, le non-respect des feux de signalisation , les règles prioritaires, l'usage de la ceinture de sécurité.

Les infractions plus graves, telles que le taux d'alcoolémie , ne sont généralement pas incluses dans le système car dans de nombreux pays une telle infraction entraîne le retrait immédiat du permis de conduire.

Il convient de préciser que la déduction ou la répartition des points est toujours personnelle et individuelle, c'est-à-dire qu'elle est directement liée au permis de conduire détenu par le contrevenant, de sorte que lorsqu'il est surpris par la police en train de commettre une infraction au code de la route, les points ne peuvent pas être utilisés contre le propriétaire du véhicule via le numéro d'immatriculation du véhicule.

3.2. Règles spécifiques selon les juridictions

Il existe deux variantes principale de système permis à points :

- Le capital points : un automobiliste dispose d'un capital de points initial qui sera amputé selon les infractions avec, à la clé, une éventuelle perte du permis de conduire: en Italie, le nombre de points initial est de 20 ; en Croatie de 7 ; en Bulgarie de 39 ; en Espagne de 12 ; au Luxembourg de 12 ; en Pologne de 21 ; en Lettonie de 16.
- Le scoring : le permis de conduire du conducteur n'est, au départ, doté d'aucun point mais en revanche, à chaque infraction relevée à son encontre, le conducteur accumule des points. Il ne doit pas dépasser un certain seuil sous peine de perte de validité de son permis. En Grèce, le nombre maximal à ne pas franchir est de 17 ; en Allemagne de 8 ; au Royaume-Uni de 12, et en Irlande de 12.

Parmi les autres variations on retrouve (on se limite ici aux pays européens)

3.2.1:

Règles différentes selon la catégorie d'automobilistes

A quelques exceptions près, tous les automobilistes sont logés à la même enseigne, c'est-à-dire qu'ils disposent, au départ, du même nombre de points et qu'ils sont soumis aux mêmes limites de points.

Les exceptions concernent certains pays dans lesquels des systèmes différentiels sont mis en place pour les groupes de conducteurs ayant des circonstances particulières.

Parmi ceux-ci, on peut citer :

- Les jeunes conducteurs : généralement, un système plus strict s'applique à leur égard. Ainsi la France attribue 6 points aux jeunes conducteurs (au lieu de 12 pour les conducteurs "classiques"). En Italie, pour une même infraction constatée, le jeune conducteur (moins de 5 ans de permis) perd le double de points qu'un conducteur plus expérimenté.
- Les conducteurs expérimentés : en Espagne, ceux-ci bénéficient d'un délai abrégé après la perte totale du capital de départ avant de pouvoir retrouver le volant.
- Les chauffeurs professionnels : ils bénéficient d'un système plus permissif en Lettonie et au Royaume-Uni.

3.2.2. La réhabilitation

Dans certains pays comme la France et l'Espagne, une place importante est faite à la réhabilitation, ce qui implique que le permis à points n'a pas qu'une vocation punitive et répressive.

Dans ces systèmes, le conducteur qui a été sanctionné peut récupérer totalement ou partiellement les points perdus (ou perdre ceux gagnés selon le système), une fois qu'un certain laps de temps s'est écoulé sans qu'aucune autre infraction ne soit commise.

Pour cela il doit avoir assisté à des cours de sensibilisation à la sécurité autofinancé par le contrevenant, et ce même après avoir repassé l'examen de conduite pour récupérer son permis.

En France, des stages sont organisés pour récupérer des points.

3.2.3. La prime au bon conducteur

L'Italie et l'Espagne se distinguent par un système original de *bonus*.

En Italie, un conducteur qui ne commet pas d'infraction peut augmenter de 2 points par période de deux ans son capital initial de 20 points et peut atteindre au plus 30 points.

Le *bonus* espagnol permet quant à lui de porter le capital maximal à 15 points si aucune infraction n'est commise, car 2 points peuvent être ainsi gagnés au bout des deux premières années et un troisième à la fin de la troisième année.

3.2.4. La durée de privation du permis

Dans le cas où la limite maximale de retrait de points est atteinte, la durée de privation du permis diffère également selon les États membres.

On citera, par exemple, la Croatie avec 90 jours de privation, le Royaume-Uni avec 6 mois ou encore le Luxembourg avec 12 mois.

3.2.5. Les doubles peines en fonction de la temporalité de l'infraction

Dans des juridictions telles que l'État de Nouvelle-Galles du Sud (Australie), le système des "doubles points de pénalité" est appliqué pour augmenter le niveau de pénalisation pour certaines infractions (comme les excès de vitesse) pendant les périodes de vacances (points plus élevés pendant les périodes à haut risque).

3.2.6. L'autorité compétente

Dans certains pays, comme en Angleterre, c'est le pouvoir judiciaire qui décide du retrait ou du gain de points sur le permis. Dans d'autres pays comme en France, ce pouvoir revient directement à la police.

IV Effets

4.1. Les effets au niveau agrégé :

4.1.1. Effets réels mais limités dans le temps

Il est estimé que le permis à points entraîne :

- une réduction de plus de 50% du nombre d'admissions d'urgence, de chirurgies et d'hospitalisations liées aux accidents de la route ;
- une réduction d'environ 30% du nombre d'infractions à la loi et des comportements à risque et dangereux des conducteurs ;
- une réduction significative de 15 à 20% du nombre d'accidents, de morts et de blessés.

Cependant, l'ensemble de ces effets sont temporaires et limités dans le temps et tendent à s'estomper rapidement.

En effet, il apparaît que ces effets sont observés durant la seule année suivant l'introduction du permis à points, au mieux durant les 18 premiers mois maximum.

Deux exemples peuvent être mentionnés :

- Au **Canada**, le risque d'accident a diminué de moitié dans la période d'un mois suivant directement la verbalisation d'une infraction lorsqu'il s'agissait d'infractions avec points de gravité moyenne. Après cette période, l'effet avait de nouveau disparu. Lorsqu'il s'agissait d'infractions graves à beaucoup de points, la baisse du risque d'accident d'un la période d'un bon mois après une contravention était infime et non statistiquement significative.
- En **République Tchèque**, il a été estimé qu'au cours des 12 premiers mois suivant l'introduction du permis à points, 193 vies avaient pu être sauvées, soit une baisse de 17,7% par rapport aux 12 mois précédant la réforme. Cependant, près des deux tiers

des effets se sont concentrés sur la courte période suivant immédiatement la réforme. On voit donc bien que les effets s'estompent déjà après quelques mois. Par ailleurs, il y a eu une baisse de 35% du risque d'accident mortel République tchèque mais à nouveau, les effets furent limités aux 3 mois suivant l'introduction du permis à points, les décès étant inférieurs d'environ 30% durant cette période.

Cependant, on ne peut pas se limiter à l'analyse de l'évolution du nombre de victimes car le permis à points est essentiellement introduit dans le but de générer une modification des comportements.

Dès lors, si on examine des différences sur la manière dont l'attribution de points mène effectivement à une modification des comportements, c'est-à-dire un comportement plus sûr sur la route et donc une diminution des infractions, celle-ci ont également exclusivement constaté des effets à court terme.

En ce sens, une étude montre que des conducteurs qui avaient été attrapés pour des infractions au code de la route adaptaient au départ bien leur comportement, mais que cet effet n'était déjà plus visible après 3 ou 4 mois.

Lors d'infractions graves, l'effet n'était déjà plus significatif après un mois.

Au **Canada**, ainsi les conducteurs ont adapté leur style de conduite uniquement dans la période d'un mois suivant l'introduction du permis à points, ce qui a entraîné une forte diminution du risque d'accident.

Cependant, passé ce délai, plus aucune différence en termes de risque d'accident n'a été notée.

Même si l'on observe des effets à court terme, rien ne permet d'affirmer que ceux-ci sont purement imputables au système à points.

Plus encore, compte tenu du caractère temporaire des effets ainsi que du fait que l'introduction des systèmes à points s'accompagne généralement d'une hausse, également temporaire, de la répression, il est plus probable que les effets visibles à court terme soient surtout aux mesures qui accompagnent l'introduction d'un système à points :

- la communication et particulièrement les campagnes de sensibilité sur la sécurité routière ;
- la répression accrue, via des amendes plus élevées et des contrôles plus fréquents par exemple ;
- l'augmentation du nombre de radars placés sur le bord des routes ;
- l'augmentation des contrôles d'alcoolémie et de drogue.

Ces mesures entraînent une augmentation de la probabilité subjective ou objective de se faire prendre.

Cela a particulièrement été mis en évidence par une étude sur les effets du permis à points en Espagne, introduit en 2004.

Il en est ressorti qu'il est impossible d'isoler les effets du système à points des autres mesures adoptées parallèlement.

On peut y lire ceci :

“La clé du succès semble être une combinaison de trois facteurs: le système de points de pénalité, le renforcement progressif des mesures de surveillance et des sanctions, et la publicité donnée aux questions de sécurité routière dans les médias de masse. L'absence de l'un de ces trois facteurs aurait conduit de manière prévisible à une évolution beaucoup moins positive du taux d'accidents sur les routes espagnoles.

Un constat similaire a été posé en France.

En effet, bien que le permis à points ait été adopté en 1992, on observe que c'est surtout à partir de 2002 et l'augmentation des contrôles routiers ainsi que le durcissement des sanctions (amendes, barèmes de retraits de points plus sévère) à l'encontre des automobilistes infractionnistes que l'on a constaté une baisse réellement significativement du nombre de morts sur les routes.

L'arrivée des radars automatiques sur les voies rapides à partir de 2003 et sur les voies non rapides à partir de 2007 ont également joué un rôle clé dans la baisse de mortalité.

En effet, entre 1992 et 2002, la baisse de la mortalité routière diminue mais à un rythme lent, on passe de 9 700 à 8 300 tués/an: on peut donc estimer que l'association du permis à points et des stages de récupération de points a eu au mieux un effet modéré sur l'amélioration de la sécurité routière. Il a fallu en effet attendre l'annonce du déploiement des radars automatiques pour obtenir une amélioration conséquente et soutenue.

Le rôle des campagnes publicitaires semble avoir eu un impact important en Espagne et en Italie puisque la mise en œuvre du système dans ces pays s'est également accompagnée d'une large diffusion de campagnes publicitaires dans les médias institutionnels et dans tous les médias d'information privés, ce qui a façonné une perception favorable de l'opinion publique.

Plus précisément dans le cas de l'Italie, on a pu constater qu'il y avait un effet avant même l'entrée en vigueur de la loi sur le permis à point, l'intérêt des médias entraînant un effet d'annonce positif.

4.1.2. Les causes de ces effets limités

Nous l'avons déjà évoqué partiellement, l'augmentation de la répression ainsi que les campagnes de communication qui accompagnent la mise en œuvre du permis à points ne sont que temporaires.

Dès lors, dans un premier temps, les conducteurs estiment qu'il existe un risque non négligeable de se faire arrêter s'ils ne respectent pas les règles de sécurité routière. Cela a pour conséquence une adaptation de leur comportement au volant en faveur d'une conduite prudente, ce qui diminue le nombre d'infractions commises.

Cependant, à mesure que les automobilistes constatent que le niveau de répression et la sensibilisation déclinent au fil des mois, ils estiment que le risque de se faire arrêter est réduit et donc ils tendent à abandonner leur adaptation initiale de comportement au volant.

Ainsi par exemple en République Tchèque, on a constaté que le nombre d'heures consacrées par les policiers pour assurer le respect du code de la route connaissait une baisse après les premiers mois suivant l'adoption du permis à points.

Ainsi, il apparaît clairement que la probabilité de se faire arrêter devrait être (beaucoup) plus élevée pour qu'un système à points soit vraiment efficace.

La littérature indique clairement que la raison principale pour laquelle les systèmes à points actuels n'ont que des effets à court terme limités est à imputer à l'absence du maintien d'un niveau de répression assez élevé pendant une période suffisamment longue.

Par ailleurs, en Italie, une étude avance que les effets limités du permis à points pourraient également être dû à la prime du bon conducteur en vigueur dans le pays car ce type de système n'incite pas à conduire en toute sécurité.

-Un effet sélectif non satisfait

Il apparaît également que l'effet sélectif d'un système à points sur la circulation routière est négligeable alors même qu'il s'agit de l'un des 4 objectifs centraux du permis à points.

En ce sens, il ressort d'une analyse que, vu la probabilité généralement faible de se faire attraper et le fait que la majorité des systèmes à points sont très indulgents (il n'existe quasiment pas de systèmes très sévères), relativement peu de conducteurs sont exclus de la circulation en raison d'un cumul de points de pénalité.

-Des formations, cours ou stages de sensibilisation aux effets contrastés

D'un côté, certains auteurs déclarent que trop peu d'études indiquent que les formations, cours ou stages de sensibilisation couplés à un système à points mèneraient vraiment à un changement de comportement.

Pire encore, une étude montre que des formations dans le cadre d'un système à points ne mènent pas à une baisse du nombre d'accidents, mais uniquement à une réduction très limitée du nombre d'infractions.

Il y a cependant une exception positive : les formations consacrées à la lutte contre la conduite sous influence.

En outre, une étude française a montré que les stagiaires suivent principalement une formation pour récupérer des points, la sensibilisation à la sécurité routière demeurant tout à fait secondaire dans leurs motivations.

D'un autre côté, d'autres études affirment que des mesures éducatives comme des cours d'amélioration de la conduite ont un effet positif sur l'apparition des récidives dans le trafic. Une étude indique une diminution de près 40 % de la récidive en France.

Pour conclure, au niveau agrégé, à titre liminaire , le CEG estime qu'il n'y a toujours aucune preuve de l'efficacité à long terme des systèmes à points.

4.2. Les effets au niveau individuels

Nous l'avons vu, les effets durables sont difficiles à observer à partir des données agrégées. Cependant, il peut y avoir des effets dissuasifs importants au niveau individuel, pour les conducteurs qui approchent de la limite de points entraînant la perte de leur permis.

Ainsi, en 2015, une étude Basili menée sur un échantillon de 50 000 conducteurs disposant de 20 points (le maximum en Italie): il en est ressorti que le risque d'infractions supplémentaires diminuait parallèlement à la baisse du nombre de points restants, ce qui est interprété comme un signe de l'effet dissuasif du système à points.

Plusieurs autres études confirment ce constat :

- En **Australie**, une étude montre que l'intervalle moyen entre les infractions était plus long entre la 2e et la 3e infraction qu'entre la 1er et la 2e infraction. Cela indique que la probabilité d'une nouvelle infraction a été réduite en raison des points de pénalité encourus.
- En **Grande-Bretagne**, une étude a comparé les taux de nouvelles condamnations pour excès de vitesse au cours de périodes d'un an entre des conducteurs ayant un nombre de condamnations différent au cours des deux années précédentes. Il en ressort que parmi les conducteurs avec deux condamnations ou plus, qui se trouveraient dans l'interdiction de conduire après une autre condamnation (en raison de l'atteinte de la limite de points de pénalité), il y avait une proportion significativement plus faible de nouvelles condamnations par rapport aux conducteurs sans ou avec une condamnation antérieure, indiquant un changement de comportement au volant.
- En **Italie**, une évaluation a montré que la probabilité d'infractions était positivement et significativement corrélée au nombre de points résiduels, indiquant un effet dissuasif individuel.
- Au **Danemark**, une étude sur la base d'une conception avant-après (32 mois avant l'introduction du système à points en 2005 et 36 mois après son introduction) a mesuré l'impact des points attribués sur le fait de commettre des infractions; il apparaît en effet qu'il y a une diminution des infractions liées à la vitesse lorsqu'elles étaient couplées aux points attribués.

En définitive, la menace imminente de perte de permis constitue une véritable dissuasion pour de nombreux conducteurs.

Pourquoi les données au niveau individuel montrent que le permis à points produit bien des effets dissuasifs et ce également à long terme alors que les données agrégés indiquent l'inverse ?

Principalement parce que l'effet dissuasif individuel de l'approche de la limite de points de retrait affecte relativement peu de conducteurs, de sorte qu'il peut être difficile d'observer un effet au niveau de la population, en effet , le nombre de conducteurs qui approchent la limite de points avant de perdre leur permis est faible par rapport à la population totale de conducteurs.

Deuxièmement, bien que nous n'ayons pas étudié les effets des points de pénalité sur l'implication dans un accident, il semble raisonnable de conclure qu'une probabilité réduite d'infractions au code de la route donnant droit à des points de pénalité signifie également une probabilité réduite d'implication dans un accident. C'est notamment le cas pour les

excès de vitesse, qui sont la cause la plus fréquente de points de pénalité, et qui sont également clairement liés au risque et à la gravité des accidents.

4.3. **Autres effets**

Le cas des automobilistes professionnels

Déjà mis en évidence dans les amendements au projet de loi de 1990, le permis à points peut avoir pour effet de pénaliser les automobilistes qui, pour des raisons professionnelles, parcourent des milliers de kilomètres par an et qui, par conséquent, courent plus que d'autres, le risque de commettre une infraction au code de la route.

Paradoxalement, ce n'est évidemment pas dans les conducteurs de cette catégorie que l'on recense le plus d'accidents, le projet de loi signalant d'ailleurs que les accidents ont surtout lieu le week-end et le soir et, spécialement parmi les jeunes. Par ailleurs, l'emploi des conducteurs professionnels dépend de la détention du permis de conduire ce qui a pour conséquence qu'un retrait de ce dernier conduit à une perte de l'emploi et laisse envisager des dommages collatéraux conséquents.

Une procédure de retrait de permis qui peut être aveugle

Alors que le modèle anglais paraît plus juste car les points sont retirés par décision de justice, à l'inverse, dans le système français, il revient à la police de retirer les points, le conducteur ne pouvant alors pas se justifier et se défendre sur les pertes de ses points. Le caractère automatique et administratif du retrait du permis de conduire en France semble être inaudible car il empêche tout débat contradictoire et ne garantit pas les droits du conducteur. Par ailleurs, cela pose question quant au bon respect et à la garantie du principe supérieur de la séparation des pouvoirs.

L'influence du milieu dans lequel l'infraction est commise

Un autre effet négatif pointé est le risque que le permis à points ne provoque des injustices systématiques. En effet, les citoyens qui vivent dans de petites localités avec un nombre insuffisant de policiers ou des administrations avec un manque de ressources pour adapter leurs systèmes de répression des infractions pourraient être favorisés à cet égard.

Le marché noir

Il y a aussi une autre série de coûts associés aux systèmes de points qui sont beaucoup plus difficiles à quantifier, comme le marché noir surgissant où les points peuvent être achetés et vendus, c'est-à-dire gérés par des tiers qui ne sont généralement pas des conducteurs habituels ou qui n'ont tout simplement pas conduit pendant des années.

De fait, ces personnes sont incriminées personnellement pour des infractions dans lesquelles il est difficile d'identifier le conducteur (stationnement inapproprié, dépassement de la limite de vitesse) en échange d'une compensation financière.

Les compagnies d'assurance

Un effet positif peut être constaté sur le plan assurantiel: dans certains États des États-Unis et des pays européens comme l'Allemagne et l'Irlande, les compagnies d'assurance exigent que les enregistrements de points des conducteurs leur soient déclarés pour déterminer s'il faut ou non renouveler une police d'assurance. Il s'agit d'une tentative de créer une incitation plus forte pour les conducteurs imprudents qui ne répondent pas aux critères pour bénéficier de l'assurance.

Le permis à points comme correcteur de l'inégalité sociale

Notons également un autre effet positif au permis à points : celui-ci est considéré comme équitable car il s'agit d'un outil permettant de corriger l'inégalité sociale que l'on retrouve dans le système actuel basé sur la sanction pécuniaire incarnée par l'amende.

En effet, le système actuel peut notamment mener à ce que des conducteurs aisés ne subissent que peu de conséquences des peines et aient dès lors moins tendance à adapter leur comportement à risques.

De fait, alors que l'amende fixe pèse moins sur le budget des conducteurs les plus aisés financièrement, tous les conducteurs semblent à priori égaux face à la perte des points (malgré les cas particuliers selon les catégories de conducteurs comme c'est le cas dans certains pays).

V. Les conditions à remplir pour assurer l'efficacité du système

Nous l'avons vu, au niveau agrégé, il n'y a pas de preuves empiriques selon lesquelles un permis à points est efficace sur le long terme sans procéder à des contrôles accrus.

Selon, le Best Point Handbook (?), pour qu'un système à points puisse vraiment être efficace, il faut, au moins satisfaire à trois conditions :

1. Une probabilité assez importante de se faire attraper.

Vu que toutes les mesures possibles contre la récidive reposent sur l'identification et le fait d'attraper les récidivistes, ces mesures peuvent uniquement fonctionner si la probabilité de se faire attraper atteint un niveau suffisamment élevé. Cette probabilité doit perdurer aussi de façon structurelle et doit être soutenue par des campagnes de communication. Si la probabilité de se faire prendre est trop faible, un système à points ne présentera pas un effet dissuasif suffisant.

En ce qui concerne les campagnes de communication, celles-ci doivent être étendues à l'ensemble de la population et doivent également être intensives afin de traiter tous les aspects du système, des différentes violations envisagées, au processus de retrait du permis et sa récupération ultérieure.

2. Mesures d'accompagnement et de réintégration.

Un système où des lettres d'avertissement sont envoyées à partir du moment où un certain nombre de points est atteint, est une mesure essentielle pour un système à

points. C'est par exemple le cas en Norvège où après 4 points de pénalité (le permis est retiré lorsque 8 points sont atteints), le conducteur reçoit une lettre d'avertissement avec des informations sur les conséquences d'autres points de pénalité.

Des programmes éducatifs tels que des formations de réintégration lors du dépassement du nombre maximum de points, devraient être appliqués même si, comme nous l'avons vu, il n'y a pas de consensus dans la littérature scientifique quant à l'efficacité de ces formations.

De plus, l'avantage des programmes éducatifs permettant de récupérer des points est qu'ils permettent d'anticiper les conséquences sociales de la perte du permis de conduire.

3. Contrôle efficace et rapide des points et mesures afférentes.

Un permis à points est le plus efficace si le système d'attribution/de retrait de points est simple, clair, rapide et en grande partie automatisé. Un tel système automatisé permettrait de corriger l'effet négatif de l'influence du milieu dans lequel l'infraction est commise et donc les injustices exposées précédemment. Une manière de procéder en ce sens favoriserait la coopération entre toutes les autorités responsables de la sécurité routière dans le but de garantir que le suivi, la détection et l'enregistrement de toutes les sanctions soient standardisés partout où elles ont lieu. Il est par ailleurs recommandé d'enregistrer l'ensemble des infractions commises par chaque conducteur dans un registre qui peut être consulté.

VI Un permis à points en Belgique ?

6.1. En Belgique : la loi du 18 juillet 1990

Le projet d'instauration d'un permis à points en Belgique n'est pas neuf.

En effet, déjà en 1975, un groupe de travail constitué de responsables des Ministères de la Justice, des Communications, et de représentants des Procureurs généraux, avait établi un projet complet en la matière.

Il faudra cependant attendre 1990 pour qu'un projet de loi visant, entre autres choses, à introduire le permis à points en Belgique soit déposé.

L'objectif du gouvernement de l'époque Dehaene I était de réduire le nombre d'accidents ainsi que leurs conséquences.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi, on pouvait en effet lire ceci :

L'introduction d'un système à points pour les infractions se situe dans le cadre de la réglementation du permis de conduire, qui détermine les conditions d'aptitude, de connaissance et d'habileté pour obtenir, restituer et récupérer le permis de conduire.

Commettre plusieurs fois des infractions signifie, dans ce contexte, qu'on ne satisfait plus à ces conditions, de sorte qu'il y aura suspension du droit de conduire. La réhabilitation dans le droit de

conduire pourra dépendre d'un apprentissage supplémentaire et de l'obligation de repasser des examens théorique et pratique.

[...]

Dans ce système, un nombre de points déterminé est attribué à certaines infractions en fonction de leur gravité.

[...]

Lorsque le nombre total de points fixé par le Roi est atteint, une suspension du droit de conduire pour une certaine durée, communiquée par voie administrative, sera appliquée; cette durée d'interdiction de conduire pourra être plus longue en cas de récidive.

[...]

Après un délai à préciser par le Roi, les infractions et les points y afférents sont effacés.

[...]

Outre le retrait du permis de conduire, le Roi pourra prévoir des mesures de caractère préventif ou éducatif, telles que par exemple l'obligation de suivre des cours de conduite ou de se soumettre à nouveau à des examens théoriques ou pratiques.

Le permis à points implique la création au sein du Ministère des Communications d'un fichier central dans lequel seront inscrites, au nom de chaque conducteur, les infractions de roulage précitées, considérées comme définitives.

A l'époque, plusieurs critiques à l'égard de ce texte avaient été formulées à travers le dépôt d'amendements audit projet de loi

Premièrement, c'est ainsi que MM. Monfils, Clerdent et MME. Delruelle-Ghobert, avaient mis en évidence qu'un tel système "au "caractère aveugle, automatique et purement administratif" pénaliserait les automobilistes qui parcourent des milliers de kilomètres par an pour des raisons professionnelles et qui, dès lors, sont davantage susceptibles de commettre une infraction au code de la route".

Une telle éventualité était considérée comme paradoxale car ce n'était pas parmi ces conducteurs que l'on recensait le plus d'accidents, les sceptiques en profitant d'ailleurs pour mettre le gouvernement devant ses contradictions puisque le projet de loi indiquait précisément que les accidents se déroulent surtout le week-end et le soir et spécialement parmi les jeunes.

Deuxièmement, le caractère répressif d'un tel système avait également été critiqué. Dans leur proposition d'amendement du 27 juin 1990, MM. Vandermarliere et Bosmans indiquent en effet qu' : "au lieu de prendre des 'mesures répressives' visant à atteindre un effet spectaculaire, il convient d'attaquer le problème à la base et de s'efforcer de transformer la mentalité et les habitudes des catégories de personnes visées par le biais de la persuasion sociale et de l'éducation en matière de conduite."

Finalement, la loi instaurant le permis à points est adoptée le 18 juillet 1990. Cependant, elle n'a cependant jamais été appliquée car les arrêtés d'exécution de la loi n'ont pas été adoptés car "pour pouvoir mettre en place ce système, il fallait placer les infractions dans des catégories de façon à leur attribuer une valeur en nombre de points. Cette question n'a été résolue qu'en 2003" (Thierry Papart, 2013) (cfr article de La Libre in fine)

6.2. L'accord de gouvernement Vivaldi et les développements parlementaires

L'accord de Gouvernement de septembre 2020 énonce qu' *"une étude sur le rôle du permis de conduire à points comparé à d'autres pays , et sur l'utilisation des détecteurs de radars sera menée. Le Gouvernement travaille sur une approche structurelle de la récidive persistante , également pour les infractions qui sont habituellement traitées avec perception immédiate. La loi sur le permis de conduire à points en constitue la base"*

La députée Sophie Rohonyi (DéFI) avait déposé une question écrite (B 032, question écrite n°119, Législature 55, réponse 17 décembre 2020) relative à ce projet dont les principaux éléments de réponse fournis par le Ministre de la Mobilité peuvent consister comme suit:

-Vias doit effectivement remettre au Gouvernement une étude comparative sur le rôle du permis de conduire à points (tout en y intégrant des pays ne disposant pas de pareil système) dans la perspective d'une approche structurelle de la récidive persistante

-Ladite approche nécessitera une combinaison de mesures, y compris des mesures liées à la formation et la sensibilisation de la compétence des Régions et une concertation étroite est prévue.

-l'instauration d'un système de permis à conduire à points nécessiterait de nouveaux développements informatiques au niveau du fichier central des infractions de roulage (MaCH) qui se situe au SPF Finances, ainsi qu'une gestion administrative spécifiques qui implique des moyens financiers et humains dédiés.

-l'accord de gouvernement prévoit uniquement une étude sur le rôle du permis de conduire à points comparé à d'autres pays

Le 10 novembre 2021, le Ministre de la Justice a annoncé devant la Chambre des représentants le fait que le projet de permis à points constituait une priorité durant cette législature.

On s'orienterait soit vers un permis où chaque conducteur dispose d'un nombre de points allant en diminuant jusqu'à zéro s'il commet des infractions, soit un nombre de points augmentant jusqu'à un plafond fixe au fur et à mesure que des infractions sont commises. A ce stade la "valeur" de chaque infraction au Code de la route ainsi que la durée avant récupération est encore à définir , et la tolérance par rapport à une infraction comme celle de récidive ou de déchéance de permis de conduire.

Une proposition de loi déposée par le CD&V (Jef Van den Bergh, Nawal Farih, Nathalie Muylle, Steven Matheï, Leen Dierick, Franky Demon, Servais Verherstraeten, Nahima Lanjri) (DOC 55 2528/001) modifiant la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne l'instauration du permis de conduire à points, a été à tout le moins présentée en Commission de la Mobilité de la Chambre le 20 avril 2022.

Précisons enfin que la Note de Politique Générale (NPG) 2021 (ndlr: second semestre 2021) du Ministre de la Mobilité parle seulement de "lutte contre la récidive" , a confirmé l'étude de Vias publiée ce 24 mai 2022 (cfr infra point 6.3.) , le système de "permis à points" n'ayant pas été évoqué.

On peut donc constater que les intentions divergent quant à l'implémentation de pareil système au sein du Gouvernement entre d'une part le Ministre de la Mobilité et d'autre part le Ministre de la Justice.

Le point 6.3. Va justement aborder cette étude VIAS réalisée pour le compte du SPF Mobilité et Transport.

Notons que suite à cette étude, le Ministre de la Mobilité s'est dit prêt à déposer un projet de loi avant les vacances parlementaires, afin de rendre applicable ce régime et l'a confirmé en séance plénière de la Chambre le 25 mai dernier : *"Notre intention est de prendre le meilleur de chaque système en Europe en matière de permis à points pour mettre sur la table du Gouvernement d'ici le 21 juillet, un système efficace et ciblé de lutte contre la récurrence de comportements dangereux au volant ; ensuite, nous pourrions suivre les travaux législatifs et obtenir les moyens nécessaires notamment en matière d'informatisation et échange de données -pour donner vie à ce projet"*

6.3. Etude VIAS

Pour les commodités de la présente note d'analyse , il est référence essentiellement aux conclusions de l'étude VIAS dans ses deux parties.

PARTIE I

Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points - Partie 1 **Analyse comparative du traitement des délinquants multiples par l'analyse des indicateurs de performance, une enquête auprès des experts et une étude documentaire**

Dans le cadre de cette enquête commandée par le Gouvernement , Vias ne s'est pas exclusivement concentré sur l'identification et la sanction des récidivistes.

En effet, afin de procéder à une analyse complète de l'impact et du potentiel éventuel de scénarios alternatifs pour l'identification des récidivistes (y compris pour les infractions mineures), il a été tenu compte du contexte dans lequel ces changements seraient mis en œuvre et il s'agit dans un premier temps de la situation existante en matière de sécurité routière.

La littérature indique en effet que l'on peut s'attendre à ce que des changements en matière de répression aient tout d'abord des effets relativement plus puissants dans des pays présentant un niveau de sécurité routière relativement faible (Van Schagen & Machata, 2012).

En 2019, avec un taux de mortalité de 56 tués par million d'habitants, la Belgique se situe au-dessus de la moyenne européenne.

Un certain nombre de pays d'Europe méridionale et orientale, dont le taux de mortalité liée à la circulation est plus élevé, enregistrent des résultats encore inférieurs à ceux de la Belgique. Nos voisins tirent leur épingle du jeu, en particulier le Royaume-Uni et les Pays-Bas, qui comptent parmi les meilleurs élèves.

La mortalité routière en Belgique a presque diminué de moitié en 15 ans mais la position de notre pays reste pratiquement inchangée, voire en baisse, entre 2005 (17^e pays sur 31) et 2019 (20^e pays sur 31).

À la suite des comparaisons de l'évolution de la mortalité dans des pays dotés d'un système de permis de conduire à points et dans des pays sans ce système, il nous est difficile de tirer des conclusions claires. Il y a lieu de tenir compte d'un certain nombre de

facteurs supplémentaires (stratégies de contrôle, campagnes de sensibilisation, etc.) afin de pouvoir interpréter l'évolution des performances des pays avec et sans permis de conduire à points. Le taux de mortalité ne permet pas à lui seul de déterminer si les pays avec ou sans permis de conduire à points enregistrent de meilleurs résultats, car la Suède, par exemple, qui n'a pas de permis de conduire à points, est l'un des pays européens les plus performants.

Les performances de la Belgique en matière d'excès de vitesse et de conduite sous l'influence de l'alcool et de la drogue sont médiocres.

Bien que les comportements observés soient difficiles à comparer (notamment en raison de l'absence de méthodes uniformes), ils ont toutefois démontré que notre pays occupe une place modérée à médiocre pour ces deux types de comportements à risque.

Toutefois, la Belgique occupe une meilleure position en matière de distraction au volant et d'équipements de sécurité (ceinture de sécurité et dispositif de retenue pour enfants).

En ce qui concerne les excès de vitesse, il est difficile, voire impossible, de positionner la Belgique à l'échelle internationale, car les indicateurs sont difficiles à comparer et l'on observe une très forte prévalence des excès de vitesse dans la plupart des pays.

Pour la norme subjective, la Belgique est plus performante: en effet, relativement peu de Belges pensent que leurs amis et connaissances conduisent au-delà des limitations de vitesse en agglomération.

Le plus gros problème normatif en Belgique est la conduite sous influence, les Belges adoptant une attitude plus laxiste que la plupart des autres Européens.

Ce facteur de risque (ndlr: conduite sous influence) mérite donc une attention prioritaire dans l'élaboration de mesures de lutte contre les infractions et la récidive.

Il n'existe pas d'indicateurs objectifs permettant une évaluation complète du niveau de répression.

Toutefois, sur la base d'indicateurs obtenus de données policières sur les efforts de répression, de données autodéclarées et de statistiques sur le nombre d'infractions pour 1000 habitants, une évaluation globale du niveau relatif de répression routière en Belgique par rapport à d'autres pays européens a pu être réalisée.

En résumé, la pression répressive exercée en Belgique pour tous les types d'infractions confondus se situe entre un niveau moyen et un niveau élevé à l'échelle internationale.

Sur la base des infractions enregistrées pour mille habitants, on peut certainement affirmer que la pression répressive est relativement élevée, bien que ceci soit largement le résultat de la position de leader de la Belgique en matière de répression des excès de vitesse.

Des progrès sont encore nécessaires, en termes de non-port de la ceinture de sécurité, de conduite sous l'influence de l'alcool et des arrestations par la police, pour s'aligner aux pays les plus performants en matière de pression répressive.

Sur la base de l'enquête d'experts internationale, un certain nombre de pays ont pu être identifiés avec un système intéressant pour l'identification des récidivistes. Depuis 2018, toutes les infractions routières en Belgique sont enregistrées dans la base de données MaCH au niveau des parquets de police.

Cette base de données constitue la base d'autres bases de données (notamment Mercurius, le Casier judiciaire central). Il ressort de l'enquête que la plupart des pays n'utilisent qu'un seul système dans lequel les données sont stockées et traitées de façon centralisée. Étant donné qu'en Belgique, plusieurs systèmes sont connectés à la 120 base de données MaCH, les exemples de la Slovénie et de la Suisse s'avèrent intéressants dans une analyse ultérieure. Les deux pays utilisent, eux aussi, plusieurs bases de données à différents niveaux pour l'enregistrement et l'identification des récidivistes sur leurs routes. La Suisse n'a pas adopté de permis de conduire à points et la Slovénie a instauré ce système en 1998. Dans les deux cas, il est donc intéressant d'examiner la façon dont ces bases de données sont interconnectées et dont les données sont traitées pour l'identification et le suivi des récidivistes. Il se peut que ces pays présentent des structures comparables au contexte belge pour tirer des leçons afin d'optimiser davantage la gestion des antécédents et la sanction associée.

La plupart des pays interrogés appliquent un système de permis de conduire à points, bien que l'essence même de ces systèmes varie d'un pays à l'autre. Pour la plupart des pays, les points sont collectés et centralisés au niveau national.

Tous les pays n'ont pas recours à des mesures éducatives dans le cadre d'un permis à points. Quand une telle offre existe, ces cours visent essentiellement la transmission de connaissances et se concentrent sur la conduite sous l'influence de l'alcool et l'excès de vitesse.

De même, pour presque tous les pays, les infractions (graves) d'excès de vitesse et/ou de conduite sous l'influence de l'alcool figurent sur la liste des infractions routières pour lesquelles des points de pénalité sont attribués.

Dans de nombreux cas, les infractions commises sans véhicule à moteur ou par un conducteur sans permis de conduire ont peu voire pas d'impact sur les points dans le cadre du système à points.

Toutefois, en ce qui concerne la sanction des récidivistes et la lutte contre la récidive, les résultats de l'enquête d'experts ne permettent pas de tirer des conclusions claires.

En Belgique, sur la base des chiffres disponibles, un nombre relativement important de permis de conduire par million d'habitants semble être retiré à titre de sanction.

Cependant, sur la base des données disponibles, il est impossible de se faire une idée du nombre de permis de conduire retirés dans différents pays, que ce soit dans le cadre du système à points qu'en dehors. Un élément essentiel de la sanction des récidivistes dans les pays dotés d'un système à points est la façon dont un tel système est lié à la sanction dans d'autres cadres juridiques. Notre tentative d'obtenir des informations à ce sujet sur la base de l'enquête d'experts a fourni peu de résultats à ce jour.

Ces questions constitueront donc un élément prioritaire pour la deuxième partie de cette étude, qui examinera en détail les systèmes dans un nombre plus limité de pays.

Des études antérieures ont conclu que les effets les plus favorables d'un système à points disparaissent presque toujours un an et demi à compter de l'instauration de ce système. Il a été conclu qu'aucun effet clair sur le long terme du système à points même n'a pu être démontré.

Après examen des derniers éléments de preuves, cette conclusion est quelque peu nuancée. Il ressort de publications scientifiques récentes sur le fonctionnement du système à points en Norvège que l'on peut tout de même observer des effets favorables avec le permis de conduire à points.

Ces résultats positifs ne s'appliquent néanmoins qu'aux conducteurs qui sont sur le point de perdre leur permis de conduire. Une condition préalable supplémentaire semble être le fait que ces conducteurs sont avertis (en temps opportun) de leur situation précaire.

Ce tableau complexe s'explique généralement par deux effets opposés à évolution différente dans le temps : d'une part, les éléments personnels et cognitifs, et d'autre part, les caractéristiques procédurales et structurelles du système.

Il est donc recommandé de tenir compte de ces deux facteurs afin d'accroître l'efficacité du système à points.

Toutefois, une question méthodologique ouverte subsiste : les effets sont-ils le résultat du système seul ou de la combinaison avec des mesures connexes. Un autre point d'attention méthodologique est que les effets rapportés ne concernent que les conducteurs qui perdent plusieurs points et qui continuent à en perdre.

Les effets d'un système à points sur les conducteurs qui ne perdent pas ou peu de points restent dès lors méconnus.

Toutefois, ils peuvent être importants pour permettre l'estimation d'un effet sur la population. Ces nouvelles idées doivent être ajoutées aux facteurs de succès bien connus d'un système à points : risque d'être pris suffisamment élevé, soutien par des campagnes de sensibilisation, système d'attribution des points clair et rapide. Il convient en l'occurrence de tenir également compte du fait que diverses études d'évaluation révèlent qu'il semble y avoir un noyau dur de conducteurs problématiques bien moins « réceptifs », voire pas du tout, aux mesures de changement de comportement ou à toute autre mesure corrective. Il ressort de diverses études que près de 10 % des contrevenants récidivent encore après avoir reçu des points de pénalité et que près de la moitié d'entre eux commet même des infractions identiques. Cela indique que ce groupe de conducteurs requiert une approche différente, ce qui nécessite une approche adaptée et différenciée. Certains pays ont déjà adopté une approche différenciée pour les conducteurs débutants ou jeunes (notamment la Norvège et les Pays-Bas).

Il semble qu'une politique adaptée puisse également être utile, par exemple pour les conducteurs professionnels.

Sur la base de cette analyse plus approfondie et actualisée des informations disponibles dans la littérature et des données obtenues dans le cadre de l'enquête d'experts, il apparaît qu'une gestion adéquate des antécédents des contrevenants graves et des récidivistes pourrait être favorable en termes de sécurité routière.

Afin d'évaluer le scénario de gestion des antécédents qui serait le plus approprié à cet égard dans le contexte belge, il est toutefois nécessaire de procéder à une analyse plus approfondie du fonctionnement de ce système dans la pratique dans divers pays affichant de bonnes performances.

Vias propose en l'occurrence d'examiner la gestion des antécédents dans des pays disposant d'un système à points (associé ou non à un système élaboré de mesures

éducatives), comme la Norvège, l'Irlande, le Portugal et la Slovénie, et dans des pays disposant d'un système alternatif pour lutter contre la récidive, comme les Pays-Bas, la Suède, la Finlande et la Suisse. Une compréhension approfondie de ces éléments est nécessaire, car le « simple » calque d'un système étranger ne garantit pas le même impact, les conditions préalables n'étant pas nécessairement les mêmes.

Dans la deuxième phase de ce projet, Vias évalue donc de façon plus concrète et plus détaillée la façon dont se déroule l'identification des récidivistes ainsi que les sanctions et mesures alternatives appliquées. Il y a lieu d'accorder une attention suffisante à la série de conditions préalables nécessaires.

PARTIE II

Systèmes de sanctions progressives pour les récidivistes en matière de roulage, y compris les systèmes à points : Analyse approfondie des systèmes de sanctions de 6 pays européens –

Il ressort de l'analyse faite en partie II par Vias que la Belgique accuse un retard par rapport à la plupart des pays en ce qui concerne le suivi de l'accumulation d'infractions routières relativement « mineures ».

Les excès de vitesse relativement mineurs, les degrés d'intoxication compris entre 0,5 et 0,8 g/l, l'utilisation d'un téléphone portable et le non port de la ceinture de sécurité ne sont généralement sanctionnés que par des amendes.

Les conducteurs peuvent donc accumuler autant d'infractions de ce type au fil du temps « *que leurs finances le leur permettent* ».

Cela contraste avec les systèmes à points et les autres systèmes appliqués dans d'autres pays, où un plafond est fixé pour le nombre de ces types d'infractions commises sur une période déterminée.

En raison du risque évident pour la sécurité, Vias considère comme inacceptable que certains conducteurs puissent continuer à accumuler ces types de risques dans la circulation sans jamais être tenus responsables. La façon la plus fréquemment utilisée pour gérer ce processus est un système administratif entièrement automatisé qui fonctionne parallèlement aux procédures juridiques existantes. L'automatisation de l'évaluation nécessite un algorithme pour prendre en compte à la fois le nombre d'infractions et la gravité des infractions. Il convient également d'intégrer dans le système toutes les formes possibles de comportement à risque en fonction du risque d'accident. Dans la pratique, cela revient à appliquer une forme de système à points.

Selon l'analyse des pratiques internationales, l'identification et la sanction des récidivistes en Belgique pourraient être améliorées par l'application d'un système administratif automatisé bien conçu.

Les systèmes automatisés permettent d'identifier automatiquement des niveaux inacceptables de récidives d'infractions mineures, ils peuvent être communiqués de façon transparente à la population, ils offrent des possibilités de prévention en informant les conducteurs en conséquence sur leurs antécédents et ils permettent d'automatiser les décisions sur le type de sanctions et de mesures de réhabilitation (amélioration de la conduite, évaluations de l'aptitude à conduire, etc.) associées à certains niveaux de récidives.

En revanche, les systèmes automatisés ne tiennent pas compte des circonstances des infractions ni de la situation personnelle du contrevenant dans le processus de sanction. Une telle évaluation qualitative des récidives d'infractions mineures nécessiterait d'étendre également le suivi systématique des récidives aux infractions relativement mineures au sein du système judiciaire.

Quoi qu'il en soit, l'enregistrement systématique de toutes les infractions dans une base de données centrale est une condition préalable

En conclusion , l'Institut VIAS de sécurité routière plaide donc pour l'instauration d'un permis à points semi-automatisé combiné à des sanctions judiciaires à partir d'un certain seuil d'infractions.

6.4. La portée sociale du permis à points

Comme lors de la possible introduction de chaque nouvelle mesure, il est important de tenir compte de sa portée sociale auprès de la population.

En effet, une législation plus souple mais respectée est davantage souhaitable qu'une législation plus stricte mais qui n'est pas respectée par la population.

En ce sens, l'institut VIAS avait évalué la portée sociale de l'introduction possible d'un permis à points. Il est ressorti d'une enquête de 2017 que 37,9 % des participants étaient favorables à un permis à points, 35,1 % étaient contre et le reste, à savoir 26,9 %, ne se prononcent pas.

Une analyse précédente des résultats en fonction des caractéristiques sociodémographiques de la population a montré que la portée dépendait fortement de la région. Les francophones sont moins favorables (47,7 %) que les néerlandophones (27,1 %). Les Wallons (47,6 %) et les Bruxellois (46,5 %) y sont davantage opposés que les Flamands (26,4 %). Le sexe, l'âge et la formation n'avaient pas d'effet sur la portée sociale de l'introduction de cette mesure.

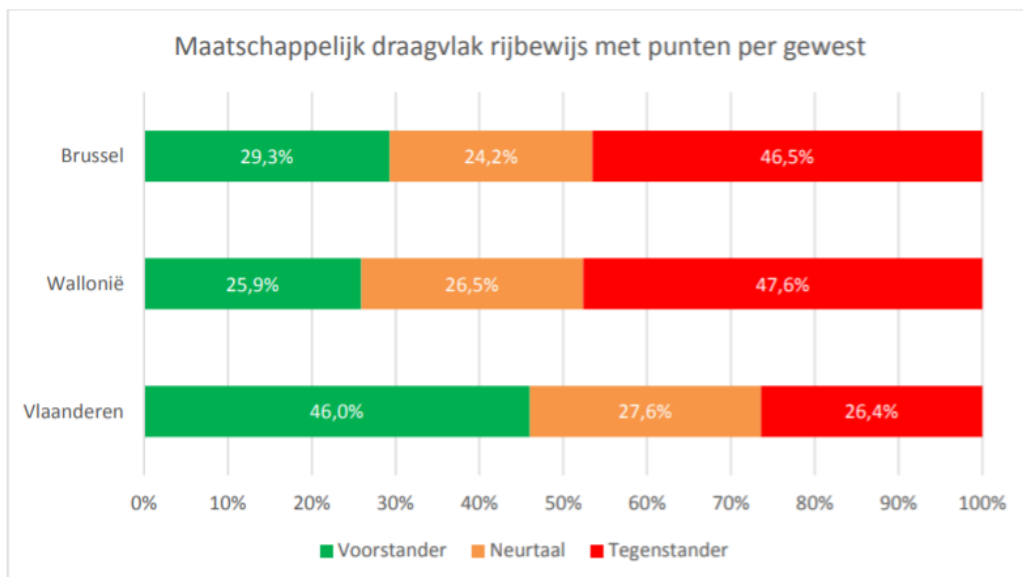


Figure 1. Portée sociale pour l'introduction d'un permis à points par région en 2017

Si la Belgique adopte le permis à points, il serait judicieux de tenir compte des résultats de cette enquête. En effet, les francophones étant à priori moins favorables, investir davantage dans la version française de la campagne de communication autour du permis à points pourrait être intéressant afin que la mesure soit adoptée socialement et par conséquent respectée.

7.Recommandations du CEG

La conclusion de l'étude VIAS commandée en exécution de l'accord de Gouvernement fédéral s'avère favorable même si c'est davantage par la comparaison avec six pays européens (partie II) que l'institut forge son avis, dans la partie I, l'Institut n'exprime pas pleinement sa conviction en faveur de ce système.

Le CEG exprime cependant **ses réserves sérieuses** en amont quant à l'adoption de ce système de permis à points:

- **quant à son efficacité à long terme s' il est pris isolément** (cfr étude partie I de VIAS), la Suède comptant le moins de morts sur les routes ne disposant ceci ayant été reconnu par le Ministre de manière explicite : "L'institut VIAS se dit par ailleurs incapable d'identifier l'impact de ce permis à points sur le nombre de tués sur nos routes")

-**quant à sa portée sociale (cfr supra)**, d'autant que comparaison n'est pas raison : si les éléments de droit comparé et c'est le cas pour la seconde partie de l'étude VIAS sont pertinents, il n'en demeure pas moins que par définition le fait que la Belgique soit parmi

les seuls six pays de l'Union européenne à ne pas disposer de pareil régime, ne suffit pas ipso facto pour emporter l'adhésion.

Il convient de préciser qu'à la suite de la Sixième Réforme de l'Etat, la compétence relative à l'information, la promotion et la sensibilisation en matière de sécurité routière relève désormais des Régions (et des institutions ont été créées à cet effet exemple: l'Agence wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR) tandis que l'instauration du permis à points continuerait à relever du Fédéral, ce qui entraîne une dichotomie entre la mise en place du système et la diffusion de son application.

-quant au fait que la lutte contre la récidive qui est au coeur du système , assez efficace pour les infractions les plus graves , s'avère inopérante pour d'autres infractions telles que les excès de vitesse systématiques : c'est donc prioritairement l'enregistrement et le suivi de la récidive dans les infractions routières qui doit être renforcé significativement , et cela peut se faire indépendamment de la mise en place d'un permis à points.

Le CEG propose **les mesures alternatives** suivantes au lieu de l'instauration de pareil régime :

1° Appliquer de manière stricte la législation en matière de récidive

2° Renforcer les contrôles de vitesse dans des endroits sensibles (aux abords des écoles , en agglomération)

3° Instaurer un "mal" assurantiel pour les conducteurs récidivistes , qui entraîne le paiement de primes d'assurance plus importantes

4° Mieux intégrer les conséquences liées à l'adoption de comportements déviants et/ou délinquants lors des épreuves théoriques et/ou pratiques menant à l'obtention du droit de conduire.

Cela pourrait prendre la forme d'un module - à valider obligatoirement - relatif aux comportements dangereux prohibés (conduite sous influence, conduite en état de fatigue avancé) ainsi qu'aux bons comportements (reprise des clés de voiture de la personne ayant trop bu) au départ de situations émanant du terrain.

5° Conditionner l'obtention du droit de conduire à la réussite (selon un seuil raisonnable fixé) d'une épreuve médicale et psychologique. En fonction de la nature de l'infraction commise antérieurement, cela est déjà le cas pour les personnes souhaitant recouvrer leur droit de conduite après une déchéance de ce dernier.

6° Soumettre les catégories de conducteurs les plus âgées à un test médical afin d'évaluer leur acuité auditive, visuelle ainsi que leurs réflexes en cas de situations dangereuses.

7° Obliger les constructeurs automobiles à doter tous leurs véhicules de caméras embarquées ou caméras de tableau de bord. Appliquer également cette mesure aux deux roues.

8° Systématiser à l'ensemble des pays européens, situés en dehors de l'UE, le principe de la boîte noire obligatoire à bord de tous les véhicules tel que prévu pour tous les nouveaux véhicules qui seront construits sur le territoire de l'UE, à partir du 6 juillet 2022. Appliquer cela aux deux roues pour lesquels cette mesure ne sera pas d'application.

9° Cesser de commercialiser des véhicules dont la puissance fiscale dépasse l'entendement. Mesure délicate qui pose la question de la liberté individuelle, au moment d'acquérir son véhicule, et du potentiel tarissement de la manne fiscale inhérent à l'adoption de cette dernière.

Dans la mesure néanmoins de l'adoption du système du permis à points, et le CEG réaffirme ses réserves à cet égard, nous sommes d'avis qu'il devrait être prolongé en aval par les mesures suivantes :

1 .Permettre aux conducteurs d'intenter un recours

Le CEG est enclin qu'on s'inspire davantage du modèle de permis à points anglais que du modèle français afin que les décisions de retrait ou de gain de points reviennent aux autorités judiciaires et non pas à la police: cela permettrait de garantir un débat contradictoire au cours duquel le conducteur pourra se défendre et se justifier devant un tribunal.

2. Prévoir un régime spécifique pour les jeunes conducteurs et les chauffeurs professionnels

Vias recommande d'identifier les catégories conducteurs à risques. Nous l'avons vu, les jeunes conducteurs représentent une catégorie particulièrement encline à commettre des infractions. Par conséquent, plusieurs pays leur accordent un crédit de points moins important. La Belgique pourrait suivre cette voie si elle adopte un permis à points.

Par ailleurs, les chauffeurs professionnels devraient pouvoir bénéficier de règles plus souples compte tenu de la probabilité beaucoup plus importante de commettre une infraction. Comme nous l'avons vu, cela se fait déjà dans certains pays.

Le CEG partage cette analyse.

3 .Lutter contre les avertisseurs de radars

La Belgique pourrait s'inspirer de l'expérience française afin d'anticiper d'éventuelles conséquences fâcheuses à l'introduction du permis à points.

En effet, depuis 2011 et suite à un accord avec les autorités françaises, l'Association française des fournisseurs et utilisateurs de technologie d'aides à la conduite s'engage à ne pas indiquer la localisation précise des radars ainsi que des contrôles routiers effectués par les forces de l'ordre.

Si les avertisseurs ne signalent plus les radars, ils continuent à signaler des "zones temporaires de danger". Cette mesure, bien que laissant place à une certaine interprétation sémantique, a permis aux autorités françaises de quelque peu contrer les effets négatifs induits par ces avertisseurs.

Si la Belgique venait à adopter le permis à points, le CEG considère qu'il serait judicieux qu'elle procède de la même manière.

En tout état de cause, le CEG plaide pour que le débat parlementaire autour de ce projet puisse être serein et examiner toutes les données tant quantitatives que qualitatives avant de décider si oui ou non la Belgique est mûre pour ce système, mais le centre d'études se montre défavorable en l'état .

Sources :

- https://www.vias.be/publications/Verwachte%20effect%20van%20puntensystemen/Effets_attendus_des_systemes_a_points.pdf
- <https://www.dekamer.be/digidoc/DPS/K2050/K20501813/K20501813.pdf>
- <https://www.passetoncode.fr/blog/permis-de-conduire/permis-a-points/>
- <https://hal-upec-upem.archives-ouvertes.fr/hal-01634378/document>
- https://www.researchgate.net/publication/320921967_Effects_of_a_penalty_point_system_on_traffic_violations
- <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X12000273>
- https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1595882
- <https://www.argusdelassurance.com/reglementation/analyse/rapide-tour-du-monde-des-permis-a-points.81416>
- <https://www.lalibre.be/debats/ripostes/faut-il-appliquer-le-permis-a-points-en-belgique-5288d1f93570ea593dbd95eb>