

NATIONS UNIES

ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ

UNITED NATIONS

COMMISSION ECONOMIQUE  
POUR L'EUROPE

ЕВРОПЕЙСКАЯ  
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
КОМИССИЯ

ECONOMIC COMMISSION  
FOR EUROPE

SEMINAIRE

СЕМИНАР

SEMINAR

COMITÉ DES TRANSPORTS  
INTÉRIEURS



Distr.  
GÉNÉRALE

Séminaire international sur le  
Comportement agressif sur la route

TRANS/SEM.1/2004/3  
5 janvier 2003

Genève (Suisse), le 5 avril 2004  
Deuxième partie –  
Contrôle/sanctions/rééducation

Original : FRANÇAIS

## **L'exemple français : permis à points et comportement routier**

Intervenant : M. Y. Le Breton, Ministère des transports, France

### **I. Introduction**

En matière de lutte contre l'insécurité routière, les pouvoirs publics français mènent régulièrement des campagnes de communication à large audience qui mettent l'accent sur le comportement du conducteur et de l'usager de la route.

Les slogans retenus soulignent cet aspect essentiel : ainsi, « Savoir conduire, c'est savoir vivre » ou « Conduire, c'est bien se conduire ».

Cette priorité de long terme donnée au thème de la « conduite apaisée » ou « conduite citoyenne » est illustrée également par la mise en œuvre du dispositif du permis à points, inspiré à l'origine de l'expérience acquise dans plusieurs pays étrangers. Son introduction dans la législation française a permis d'allier à la fois répression et prévention de la délinquance routière, dans un cadre éducatif, puisque les conducteurs infractionnistes sont amenés à suivre des stages de sensibilisation à la sécurité routière. Ils ont ainsi l'occasion de prendre conscience de la dimension collective du risque, afin de susciter chez eux un nouveau rapport à la règle et d'éviter la répétition de comportements dangereux.

L'objectif poursuivi est bien en effet de modifier durablement l'altitude des usagers de la route, en traitant notamment la question de l'agressivité de certains à l'égard des autres.

## **II. Le dispositif**

Le permis à points a été institué par la loi du 10 juillet 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions. Le décret du 25 juin 1992, paru au Journal Officiel du 28 juin 1992, instaure le permis à points.

Le système du permis à points ne modifie en rien le dispositif législatif et réglementaire en place, il s'y ajoute. Son objectif est de sanctionner la réitération des comportements dangereux (la répétition des infractions au code de la route).

Le fichier national des permis de conduire a été informatisé pour accepter la gestion du dispositif qui concerne plus de 35 millions de permis de conduire et qui répond aux exigences de la loi sur l'informatique et les libertés.

Conçu comme un dispositif de prévention, le permis à points s'inscrit comme une véritable évolution, dans sa dimension à la fois répressive et éducative par rapport aux réponses traditionnelles pour lutter contre les infractions routières.

Il constitue un axe central du système de sanctions en matière d'infractions graves et représente un maillon d'un système d'accès graduel à la conduite. Cette logique de continuité éducative, avant et au-delà du permis de conduire vient d'être renforcée par la loi du 12 juin 2003 qui accorde une valeur prioritaire d'une part, à la formation des usagers et des conducteurs, et, d'autre part, instaure le régime du permis probatoire pour les jeunes conducteurs.

## **III. Les principes de base du système**

### **1. Un capital initial**

Le permis de conduire est crédité d'un capital initial de 12 points lors de la réussite à l'examen du permis de conduire. Ce capital sera réduit pour les conducteurs novices à 6 au 1<sup>er</sup> mars 2004 dans le cadre du permis probatoire.

### **2. Des retraits de points**

Le capital est susceptible d'être diminué, voire invalidé par des retraits de points. Ceux-ci s'opèrent automatiquement dès que le conducteur commet des infractions qui se matérialisent soit par le paiement de l'amende forfaitaire, soit par une condamnation devenue définitive après épuisement ou abandon des voies de recours.

Lorsque le nombre de points est réduit à zéro, le permis de conduire est invalidé. La personne se voit alors dans l'obligation de repasser son permis de conduire.

### **3. Des possibilités de reconstitution**

Le conducteur a la possibilité de reconstituer totalement ou partiellement son capital initial :

- soit en ne commettant pas d'infractions pendant une durée de trois ans (recouvrement du capital initial),

- soit en suivant un stage de sensibilisation lui permettant de récupérer 4 points. Ce stage ne peut être suivi qu'une fois tous les deux ans pour un même conducteur.

#### 4. Un volet pédagogique

##### i) La Conception des Stages

- les principes de base

Il s'agit de permettre aux stagiaires de réactualiser leurs connaissances sur la sécurité routière et de leur faire mieux prendre conscience de la dimension interactive et sociale de la conduite, afin de modifier leur comportement de transgression.

Il s'agit aussi de susciter un moment privilégié pendant lequel on puisse parler de sécurité routière sans que les conducteurs infractionnistes se sentent jugés, coupables, ou infantilisés, mais où ils se perçoivent comme des acteurs à part entière du système de circulation.

- le fonctionnement des stages et leur contenu

- les stages de sensibilisation sont assurés :

- dans les centres agréés par l'Etat (664 centres agréés au 1<sup>er</sup> janvier 2003)
- par une équipe de deux formateurs qui ont reçu une formation spécialisée de 2 mois (le nombre de formateurs est de 526 au 1<sup>er</sup> janvier 2003)
  - un psychologue diplômé
  - un spécialiste de l'enseignement de la conduite

- les stages ont une durée de 16 heures répartie sur deux jours

##### ii) Contenu : 4 modules

- Module tronc commun : données générales de sécurité routière (accidentologie, a vision, temps de réaction, sensibilisation aux grands types d'infractions).

Ce module peut comporter une phase pratique d'observation et d'analyse de la conduite en circulation.

- Module vitesse : faire comprendre et expliquer les dangers de la vitesse comme facteurs d'accident par l'analyse approfondie de cas d'accidents.
- Module alcool : faire connaître les données sur l'alcool, la dépendance, les suites physiologiques et pénales par l'analyse de cas d'accident.
- Module poids lourds : apport de connaissances spécifiques à partir d'une étude de cas d'accident mettant en cause un ou des poids lourds.

#### **IV. Bilan après onze années de fonctionnement**

##### 1. La légalité des permis à points

Elle a été constatée tant par les juridictions administratives (arrêt du Conseil d'Etat du 23 octobre 1993) que par les juridictions de l'ordre judiciaire (arrêt de la Cour de Cassation du 6 juillet 1993).

La Cour Européenne des Droits de l'Homme a conclu par un arrêt du 23 septembre 1998 rendu à l'unanimité, que le système du permis à points français était conforme aux exigences de la convention.

##### 2. L'efficacité de la procédure

###### i) Les retraits de points

Au 1<sup>er</sup> juillet 2003, le nombre de conducteurs sanctionnés depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1992 est supérieur à 10,5 millions, à qui près de 29 millions de points ont été retirés.

Pour l'année 2002, près de 1,2 millions de conducteurs ont perdu plus de 3,1 millions de points.

97 200 conducteurs ont perdu la totalité de leurs points entre 1993 et juillet 2003. Et en 2002 ils ont été 13 600 à voir leur capital réduit à zéro.

Entre 1997 et le 1<sup>er</sup> juillet 2003, 4,9 millions de conducteurs ont vu leur capital reconstitué du fait qu'ils n'ont pas commis d'infractions pendant trois années successives. En 2002, ils ont été 847 000 à bénéficier de cette mesure.

###### ii) Qui sont les contrevenants ?

Ce sont principalement les hommes : 956 000 en 2002, soit plus de 80 % de l'ensemble des infractionnistes. Les femmes, au nombre de 232 000 ne représentent que moins de 20 %.

Les jeunes, dans la tranche d'âge 18-25 ans, sont les plus impliqués dans les accidents de la circulation. En ce qui concerne les retraits de points, ils représentent 23 % des dossiers traités, alors même qu'ils ne constituent que 10,2 % de la population totale.

###### iii) Les catégories d'infractions commises

Ce sont les excès de vitesse qui sont la première source de retrait des points, 570 000 en 2002, représentant 47 % de l'ensemble des infractions traitées dans le cadre du permis à points.

Vient en seconde position le non-port de la ceinture ou du casque, avec 309 600 infractions relevées en 2002, représentant 26 % de l'ensemble des infractions.

L'alcool ne vient qu'au troisième rang avec 96 000 infractions en 2002, représentant moins de 10 % des infractions traitées.

iv) Les stages de sensibilisation

Ce sont en moyenne près de 40 000 contrevenants qui suivent chaque année les stages de sensibilisation à la sécurité routière. Ce sont majoritairement des hommes (de 75 à 85 % suivant les études réalisées dans ce domaine). Les jeunes dans la tranche d'âge 18-25 ans représentent entre 10 et 35 % des effectifs.

Interrogés à l'issue du stage, les participants déclarent à plus de 85 % que le stage est bénéfique. 73 % environ ont l'intention de modifier quelque chose dans leur comportement.

Interrogés dans les deux années qui suivent le stage, les attitudes déclarées sont les suivantes: 71 % prennent conscience des risques sur la route, 26 % comprennent mieux le bien fondé des sanctions et 21 % informent leur entourage des problèmes de sécurité routière. Les comportements sociaux semblent avoir également évolué : 71 % insistent sur la modération de leur vitesse, 32 % ont modéré leur consommation d'alcool avant de conduire et 42 % déclarent porter plus régulièrement la ceinture de sécurité.

A partir de ces résultats et des études réalisées dans le domaine, on peut faire l'hypothèse que le système mis en place et en particulier les stages de sensibilisation ont un effet positif, sans ignorer cependant la question de la récidive.

v) La récidive

Le récidiviste a été identifié dans de nombreuses études comme un transgresseur relativisant la loi et justifiant dès lors sa transgression, la transformant en norme réelle, au dessus de la norme prétendue. Il se décrit comme « bon conducteur » sachant maîtriser son véhicule, et dès lors s'estime moins dangereux pour les autres que le conducteur « ordinaire ».

Le fichier national des permis de conduire permet de comptabiliser les conducteurs qui récidivent après avoir commis une première infraction entraînant retrait de points. On constate statistiquement que 75 % des conducteurs auteurs d'une infraction ne récidivent pas. Le fichier recense actuellement quelques deux millions de récidivistes, une étude des dossiers montre que 1 200 000 comportent deux infractions, 400 000 comportent trois infractions, 146 000 comportent quatre infractions et 100 000 comportent plus de quatre infractions.

En ce qui concerne les stages réalisés et les stagiaires qui ont obtenu des reconstitutions partielles de leur capital de points, nous disposons des chiffres suivants :

- 6 à 7 % des personnes ayant suivi un premier stage de sensibilisation ont récidivé depuis 1993. Ainsi sur 110.000 infractionnistes qui ont suivi un premier stage, 6.430 ont suivi deux stages, 440 trois stages et 20 quatre stages
- Pour les cas d'invalidation du permis de conduire, 4,4 % ont déjà vu leur capital de points réduit à zéro depuis la mise en œuvre du permis à points

Enfin, lorsqu'on interroge les personnes ayant suivi un stage, sur leur réitération d'infractions, 20,6 % , répondent qu'elles ont été verbalisées une ou plusieurs fois dans les 2 ans suivant le stage.

## **V. Impact du système sur le comportement routier du conducteur**

### *1) Les résultats obtenus sur les premières années*

Au cours des six premiers mois qui ont suivi l'entrée en vigueur du permis à points, comparés à la période identique en 1991, les résultats enregistrés en vies épargnées ont été excellents : 587 morts en moins.

Ce résultat est toujours présent au bout d'un an. En effet, au 1<sup>er</sup> juillet 1993, on dénombre 736 vies épargnées et 15 176 blessés évités. La baisse du nombre d'accidents corporels, - 9 806, est appréciable. Tous les observateurs s'accordent à attribuer la plus grande part de l'amélioration constatée au permis à points. La simultanéité de son entrée en vigueur avec le recul de l'insécurité routière est évidente.

En fin d'année 1995, le nombre de tués est toujours en diminution, mais dans une proportion plus modeste : - 1,4 % par rapport à 1994. Le nombre de blessés graves décroît fortement de : - 3,1 %. Par contre, celui des blessés légers évolue défavorablement : + 1,3 % . Le bilan en 1995 est de 8 412 tués – 121 vies ont été épargnées.

Par la suite, il devient difficile d'estimer l'impact du dispositif mis en place. Le renforcement de certaines mesures prises récemment (perte de 3 points pour le non-port de la ceinture ou du casque, de 2 points pour l'utilisation du portable et de 6 points pour les alcoolémies comprises entre 0,5 et 0,8 g/l de sang) sont cependant susceptibles de renforcer à nouveau l'efficacité du permis à points.

### *2) L'impact des stages à caractère psycho-éducatif*

Le système de modules mis en place actuellement correspond à un premier niveau de sensibilisation devant répondre aux besoins de conducteurs commettant tous types d'infractions. Les résultats obtenus à partir d'études n'ayant pas un caractère strictement scientifique (recueil de données déclaratives, absence de groupe témoin, etc.) sont néanmoins satisfaisants. Il apparaît désormais nécessaire de mettre en place un suivi sur plusieurs mois voire plusieurs années avec, par exemple, des évaluations d'attitudes périodiques. Et, bien entendu, il convient d'utiliser le cadre méthodologique adéquat, en disposant d'un échantillon témoin de conducteurs n'ayant pas suivi le stage et récupérant au bout de trois années son capital de points.

Par ailleurs, des études plus fines auprès de sous-groupes de conducteurs infractionnistes qui ne sont pas pris en compte et traités dans le système actuel sont à mener. Elles concernent principalement : les conducteurs alcoolisés, les récidivistes à la vitesse, ceux pour qui le permis est annulé ou invalidé plusieurs fois, les conducteurs roulant sans permis et/ou sans assurance, etc.

## **VI. La crédibilité du dispositif**

Un audit interministériel conduit au cours de l'année 2001 a permis de chiffrer à plus de 50 % le taux de déperdition entre les infractions constatées entraînant retrait de points et celles qui sont effectivement traitées par le service du fichier national des permis de conduire. Ce taux a mis en évidence un fonctionnement qui ne permet d'atteindre que très imparfaitement le but que s'était fixé le Législateur en 1989. Cette déperdition provient de la complexité de la procédure, se

répartissant entre des causes juridiques (irrégularité de l'information préalable du contrevenant, prescription de l'action publique, classement sans suite...) et des problèmes liés à la chaîne informatique de traitement (multiplicité des fichiers et des procédures, défaut de traitement des rejets...). Un projet interministériel a été mis en œuvre dès 2002. Les applications informatiques du fichier national des permis de conduire ont été revues et améliorées afin de réduire le taux des rejets qui est aujourd'hui amélioré à 70 %. Les causes juridiques ont été partiellement résolues avec la loi du 12 juin 2003 et la forfaitisation des amendes pour les quatre premières classes d'infractions.

## **VII. Le permis probatoire**

Institué par la loi du 12 juin 2003 et le décret du 11 juillet 2003, ce nouveau dispositif entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> mars 2004. La population concernée sera principalement constituée des nouveaux conducteurs (environ 900.000 par an), mais également des conducteurs dont le permis sera invalidé par perte de points (de l'ordre de 13.000 par an) ou annulé par décision judiciaire.

Tout nouveau titulaire se verra ainsi attribuer 6 points (au lieu de 12 actuellement) pour une période probatoire de trois ans (ramenée à deux ans pour le conducteur qui a suivi l'apprentissage anticipé de la conduite). Au terme du délai de probation le conducteur qui n'aura pas commis d'infractions entraînant retrait de points verra son capital passer à 12 points. En cas d'infraction dans ladite période le délai de trois ans court à nouveau à la suite du règlement juridique de cette infraction. Si au cours de ce délai probatoire une infraction conduisant au retrait de 3 points ou plus (sans dépasser 6 auquel cas le permis perd sa validité) le titulaire du permis aura obligation de se soumettre au stage de sensibilisation existant dans le cadre de la procédure actuelle. Cette dernière mesure devrait concerner à terme plus de 90 000 conducteurs.

Cette période probatoire de 3 ans, pendant laquelle le conducteur novice devra particulièrement respecter les règles du code de la route afin d'acquérir l'intégralité de son capital de points, correspond à la période pendant laquelle le nombre d'accidents survenant aux conducteurs novices est multiplié par trois.

## **VIII. Conclusion et évolution du système**

Le système du permis à points mis en œuvre depuis 1992, conjugué avec d'autres mesures, a contribué à réduire sensiblement le nombre de morts et de blessés sur les routes de France. Le comportement des conducteurs s'est amélioré, grâce à la prise de conscience des risques sur la route et du bien fondé des sanctions qui accompagnent les manquements à la règle.

Les nouvelles mesures prises récemment par le gouvernement (loi du 12 juillet 2003), instaurant notamment un permis probatoire pour les conducteurs novices, devraient permettre à leur tour d'infléchir le phénomène de l'insécurité routière et de favoriser l'émergence de nouveaux comportements plus citoyens.

---