

## Le permis à points en 2006

Le système du permis à points en France a été institué par la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions et appliqué à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1992.

A partir de 2003 les sanctions à l'encontre des conducteurs infractionnistes ont été renforcées (essor du contrôle-sanction automatisé accompagné d'une mobilisation accrue des forces de l'ordre et sanctions plus lourdes pour le non-respect des règles élémentaires).

Le flux de dossiers traités dans le cadre du permis à points s'est alors fortement accéléré : de 1,2 million en 2002, le nombre des infractions traitées est passé à 4,5 millions en 2006 et de 3,1 millions en 2002, le nombre de points retirés est passé à 8 millions en 2006.

### LES NOUVELLES DISPOSITIONS

En application des décisions prises lors des Comités interministériels de la sécurité routière des 24 janvier et 1er juillet 2005, une nouvelle mesure entraînant un retrait de six points a été introduite dans le Code de la route par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Il s'agit de l'obstacle à l'immobilisation d'un véhicule.

L'article L.224-5 du Code de la route ne sanctionnait auparavant l'opposition à une mesure d'immobilisation du véhicule, que pour le seul cas d'immobilisation consécutif à une rétention immédiate du permis de conduire.

Le transfert de cet article dans le chapitre relatif à l'immobilisation et à la mise en fourrière (article L.325-3-1 nouveau du Code de la route) étend le champ de ce délit à l'ensemble des cas d'immobilisation du Code de la route.

Ce délit est désormais constitué chaque fois que le conducteur tente de s'opposer à une mesure d'immobilisation, qu'il s'agisse d'une mesure de sûreté (le véhicule est interdit de circuler car son état ne le permet pas) ou d'une décision prise en vue d'une éventuelle confiscation du véhicule.

Il se distingue de la contravention existante de non-respect d'une mesure d'immobilisation (article R.325-2 du Code de la route) par la nécessité d'un élément intentionnel, par exemple l'opposition délibérée du conducteur à la mise en place d'un dispositif d'immobilisation.

Le nouvel article L.325-3-1 du Code de la route étend également le champ de ce délit à l'opposition à un ordre d'envoi en fourrière.

Par exemple, est constitutif de ce délit le fait pour un conducteur de se précipiter dans son véhicule alors que la grue a commencé à soulever le véhicule, tout en refusant le paiement des frais qui sont dus.

Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

### ÉVOLUTIONS EN COURS

A l'issue du Comité interministériel de la sécurité routière du 8 novembre 2006, le Gouvernement a arrêté un certain nombre de mesures.

Tout d'abord, et ceci à compter de la promulgation de la Loi relative à la prévention de la délinquance, les conducteurs dont le permis de conduire sera invalidé pour solde de points nul pourront, dès la remise du titre invalidé au préfet, engager les démarches visant à obtenir un nouveau titre de conduite. Cette démarche n'est actuellement possible qu'à compter du début du cinquième mois suivant la date de remise du titre invalidé aux services préfectoraux. Le nouveau permis pourra être obtenu au terme d'un délai de six mois.

De plus, à compter du 31 mars 2007, lorsque le capital de points du permis de conduire d'un conducteur sera de six points ou en deçà, il recevra un courrier recommandé pour l'alerter sur cette situation, et l'informer de la possibilité de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière lui permettant de récupérer quatre points sur son permis.

En outre, les conducteurs commettant une infraction entraînant le retrait d'un seul point (excès de vitesse inférieur à 20 km/h ou chevauchement d'une ligne blanche continue), récupéreront automatiquement ce point au terme d'un délai d'un

an, à la condition qu'ils ne commettent pas d'infraction pendant ces douze mois.

A ces mesures, s'ajoutera la possibilité, pour tout conducteur, de connaître, via une connexion à un site Internet spécialement dédié et sécurisé, le solde de point affecté à son permis de conduire, au moment de la consultation. Cette possibilité sera offerte à compter du 1<sup>er</sup> juillet prochain 2007.

Le Parlement a également décidé de créer une progressivité d'acquisition des points sur les permis de conduire probatoires. Actuellement, le solde de points d'un conducteur « novice » passe de six à douze en une seule fois, au terme du délai probatoire de trois ans, si l'intéressé ne commet pas d'infraction durant cette période. A l'avenir, le permis probatoire se verra affecté, au terme de chaque année constituant le délai probatoire (si le conducteur ne commet pas d'infraction dans cet intervalle) de deux points supplémentaires. Les conducteurs ayant suivi un accompagnement anticipé à la conduite se verront créditer de trois points.

## RÉPARTITION DES INFRACTIONS

Tout comme en 2005, le fait marquant en 2006 est la forte augmentation de la part des excès de vitesse pour les infractions ayant entraîné un retrait de points.

Cette part passe de 66 % à 75 % : 3,3 millions d'excès de vitesse ont été sanctionnés par un retrait de points en 2006, soit une augmentation de plus de 1 million par rapport à l'année précédente.

Cette évolution s'explique par la poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé et notamment par la plus grande proportion de radars embarqués, plus efficaces à long terme que les radars fixes.

Avec une part de 11 %, viennent ensuite les infractions aux règles de circulation composées principalement de l'usage d'un téléphone mobile au volant, du franchissement d'une ligne continue et de la circulation en sens interdit.

A 5 %, se situent les règles de priorité, non-respect du stop ou d'un feu rouge, de même que les non-ports de la ceinture de sécurité et du casque. Toutefois ces infractions sont en baisse notable, respectivement de 18 % et 25 % par rapport à 2005.

La part relative des infractions liées à l'alcoolémie se maintient à 3 % avec une augmentation des

conduites en état alcoolique, + 10% (+ 13 000 infractions).

## CLASSIFICATION PÉNALE

Depuis décembre 2004, les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h commis sur des voies où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h, sont désormais punis d'une amende prévue pour les contraventions de la 3<sup>ème</sup> classe. Cette disposition est applicable hors agglomération, mais aussi en agglomération, lorsque la vitesse maximale autorisée est plus importante que celle du droit commun.

Ce déclassement contraventionnel a réduit l'amende de 90 à 45 €. Mais cette évolution réglementaire a généré un effet d'aubaine par un développement exponentiel des contraventions de la 3<sup>ème</sup> classe : 900 000 en 2005 pour 1,7 million en 2006, soit 38 % de l'ensemble des contraventions.

Les contraventions de 4<sup>ème</sup> classe demeurent majoritaires (ceinture, feu rouge, vitesse) et en légère augmentation.

Les contraventions de 2<sup>ème</sup> classe progressent de 8 %. Il s'agit principalement de l'usage du téléphone mobile.

Les délits, en majorité des conduites en état d'ivresse, sont en progression de 100 000 en 2005 à 104 000 en 2006.

Les contraventions de 5<sup>ème</sup> classe sont en régression. Il s'agit principalement des excès de vitesse de 50 km/h et au-delà.

## LES RETRAITS DE POINTS

Le nombre de retraits de points, en progression constante depuis deux ans : + 44 % en 2004 et + 16 % en 2005 marque le pas en 2006 avec seulement + 7 % : 8 000 000 points retirés en 2006 pour 7 460 000 en 2005.

Avec le développement du contrôle-sanction automatisé, les infractions engendrant un retrait de un point sont devenues majoritaires et occupent le premier rang (60 % contre 45 % en 2005). Il s'agit essentiellement des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

La multiplication des retraits à un point et la baisse des retraits à trois et quatre points (non-port de la ceinture de sécurité et feu rouge notamment) expliquent que la hausse générale du nombre de

points retirés (+ 7 %) est moins importante qu'en 2005 (+ 16 %).

Les infractions passibles d'un retrait de 2 points, usage d'un téléphone mobile au volant et excès de vitesse entre 20 et 30 km/h, sont en progression, mais leur part relative diminue.

Les infractions à 3 points, non-port de la ceinture de sécurité et excès de vitesse d'au moins 40 km/h chutent. Il en est de même des infractions à 4 points (non-respect d'un feu rouge ou d'un stop) et pour les excès de vitesse de 30 à 40 km/h.

Les infractions à 6 points, excès de vitesse de plus de 50 km/h et alcoolémie, progressent et passent de 155 097 en 2005, à 161 576 en 2006.

## CONDUCTEURS SANCTIONNÉS

Comme les années précédentes, si les hommes sont majoritairement représentés dans les dossiers de retrait de points (70 %), la tendance est à une augmentation de la part des femmes : 30 % en 2006 contre 27 % en 2005.

La progression par rapport à 2005 est pratiquement du simple au double pour les femmes avec + 40 % de dossiers traités passant de 970 000 à 1 350 000. Celle-ci est de + 20 % chez les hommes évoluant de 2 600 000 à 3 100 000.

La part des dossiers concernant la tranche d'âge des moins de 26 ans continue à s'amenuiser : rappelons qu'elle était de 22 % en 2004 pour 14 % aujourd'hui.

Corrélativement, la part des dossiers traités pour les plus de 50 ans progresse : 19 % en 2004, 24 % en 2005 et 27 % en 2006.

Si la modification de la pyramide des âges avec un vieillissement pérenne de la population française semble être l'une des explications, la méthode consistant à désigner les grands-parents en lieu et

place des jeunes conducteurs, pratique illégale qui tend à se développer, est un élément nouveau qui explique cette tendance.

## PERMIS DE CONDUIRE INVALIDÉS

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une augmentation significative depuis 2002. Cette évolution tient à la fois à l'augmentation des contrôles routiers et au renforcement des barèmes de retraits de points.

Même si le nombre de conducteurs n'ayant plus de point reste relativement marginal (moins de 2 pour 1000 des conducteurs titulaires du permis de conduire en France), son évolution mérite une attention particulière.

Au cours de l'année 2006, on compte 68 866 dossiers de permis de conduire invalidés (au solde nul de points) soit une augmentation de 27 % par rapport à 2005. 94 % de ces permis sont détenus par des hommes. La variation pour les hommes est de + 25 % alors qu'elle atteint + 63 % pour les femmes.

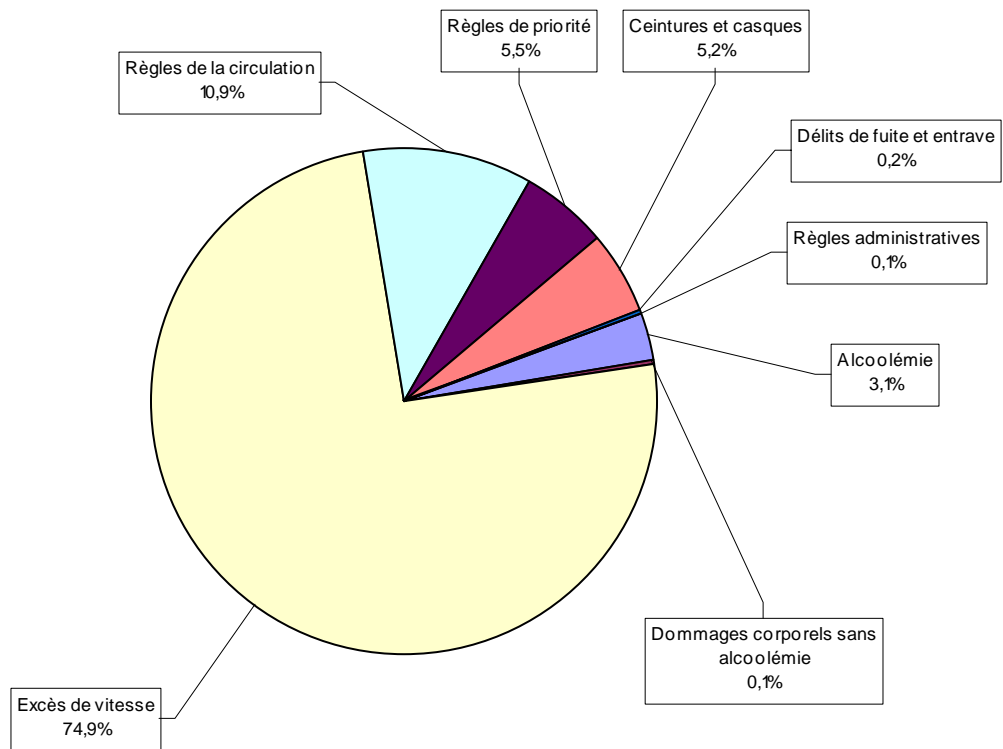
## LES RÉTABLISSEMENTS DU NOMBRE INITIAL DE POINTS

En 2006, 1,14 million de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de points. C'est un chiffre en nette progression, + 39 % par rapport à 2005 (816 000) et 2004 (825 000), consécutives à des augmentations respectives de 6 % et 10 % pour les années 2003 et 2002.

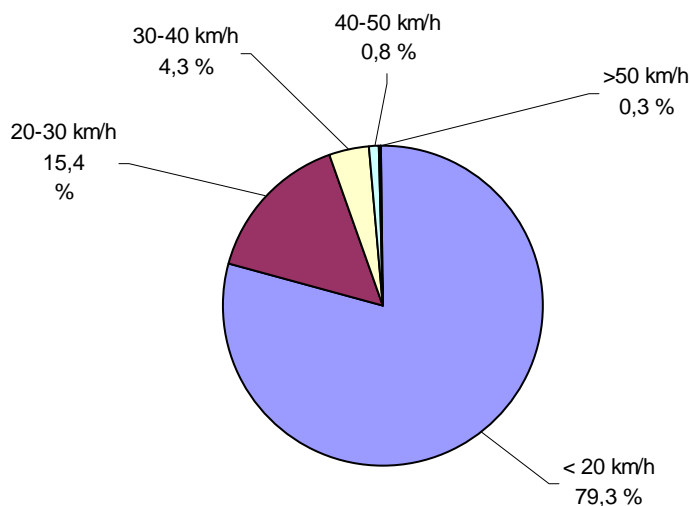
## Répartition des dossiers traités par sexe et par âge en 2006



## Répartition des infractions inscrites au SNPC en 2006



## Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 2006



## LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS/LES STAGES/LES CENTRES

### La reconstitution du nombre de points

La reconstitution du capital de points du conducteur s'effectue selon les trois modes suivants :

- en ne commettant pas d'infraction entraînant retrait de point pendant un délai de trois ans ;
- en suivant un stage spécifique de sensibilisation à la sécurité routière ;
- par la ré-attribution de points après un délai de dix ans.

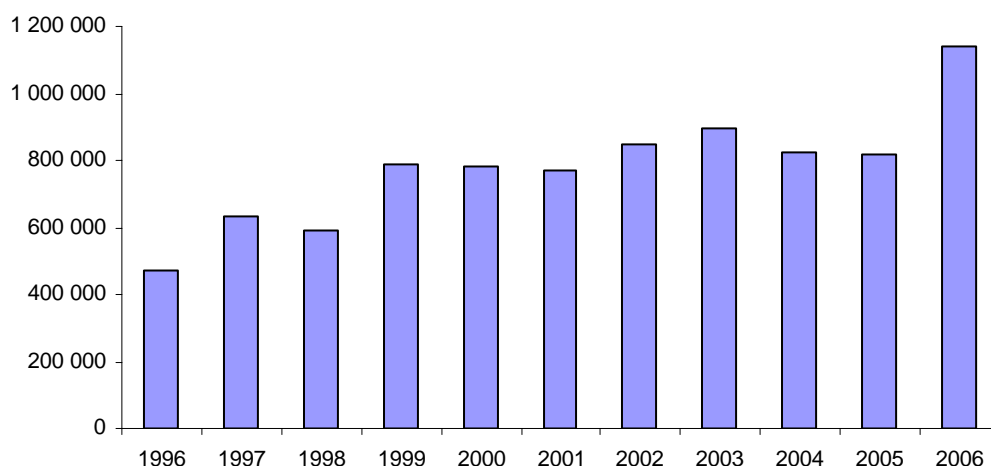
En 2006, l'application de la règle des trois années passées sans commettre d'infraction ayant entraîné retrait de points a bénéficié à 1 140 305 conducteurs, soit une augmentation de + 39,76 % par rapport à 2005. Cette hausse représente une rupture en comparaison des diminutions

enregistrées successivement en 2005 (- 1,2 %) et 2004 (- 7,9 %). Cette variation est la plus forte après celle spectaculaire enregistrée en 1996 (+ 854,2 %). Elle se situe au niveau de celles enregistrées en 1997 (+ 34,81 %) et en 1999 (+ 33,16 %).

Le volet prévention du système du permis à points a joué pleinement son rôle pour ces conducteurs qui ont veillé à adopter une conduite plus apaisée et respectueuse des règles, soucieux de préserver leur permis si utile socialement et professionnellement.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution depuis 1996.

## Évolution du nombre de conducteurs ayant bénéficié de la règle des trois années



### Les conducteurs titulaires d'un permis probatoire

Depuis l'instauration du permis probatoire le 1<sup>er</sup> mars 2004, en application de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et de son décret d'application n° 2003-842 du 11 juillet 2003, tout nouveau titulaire du permis de conduire voit son capital initial doté de six points pour une période probatoire de trois ans (ou deux ans s'il a suivi la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite dite aussi conduite accompagnée). Cette disposition s'applique aux conducteurs novices, mais également aux conducteurs qui ont obtenu un nouveau permis, suite à une invalidation de leur permis par perte totale des points ou une annulation judiciaire de leur permis.

Au cours de cette période probatoire, le conducteur a l'obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, dans un délai de quatre mois, s'il perd trois, quatre, ou cinq points en une seule fois. Il peut aussi, dans certains cas, perdre ses six points en une seule fois et voir son permis invalidé. Ce fut le cas pour 387 conducteurs en 2006.

En 2006, le service du Fichier national du permis de conduire a adressé 43 283 lettres 48N à des conducteurs en période probatoire du permis de conduire les enjoignant à suivre ce stage obligatoire. Or, selon les statistiques fournies par les préfetures, seuls 17 661 conducteurs concernés ont suivi ce stage. Manifestement, cette déperdition, dont il conviendra d'analyser les causes, est importante. L'information donnée est-elle suffisamment claire ? Est-elle suffisamment diffusée à chaque étape clef du processus : pendant la formation et lors de la délivrance du titre ?

### Les stages

Trois types de stages sont répertoriés par les préfetures. Ils proposent le même programme de formation. Ils sont organisés dans les mêmes structures, mais les profils des stagiaires sont identifiés de façon distincte :

#### Les stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points »)

Ces stages regroupent les conducteurs engagés dans une démarche volontaire de récupération de points (stagiaires « volontaires ») ainsi que les conducteurs en période probatoire du permis de conduire soumis à l'obligation de stage, qu'ils soient conducteurs novices ou conducteurs en période probatoire suite à une invalidation ou annulation de leur permis (« stagiaires obligatoires »).

Au total en 2006, 6 007 stages « permis à points » ont été organisés.

#### Les stages en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale

336 stages ont été répertoriés en 2006.

#### Les stages « mixtes » (regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires dits « justice » : stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale ou en peine complémentaire ou en sursis avec mise à l'épreuve)

4 741 stages mixtes ont été recensés en 2006.

Au total, 11 084 stages se sont déroulées durant l'année 2006.

## Les stagiaires

Quatre profils de stagiaires sont identifiés dans les statistiques établies par les préfetures :

### Les stagiaires « permis à points » « volontaires » et « obligatoires »

L'année 2006 se caractérise par une augmentation pour ces deux catégories de stagiaires :

– 134 115 **stagiaires « volontaires »** contre 99 795 en 2005, soit une progression de + 34,39 %, moins forte qu'en 2005 (+ 48 %) et surtout qu'en 2004 (+ 92,50 %),

– 17 661 **stagiaires « obligatoires »** contre 5 689 en 2005, soit une progression remarquable de + 210,44 %. Mais ce chiffre devrait être beaucoup plus élevé comme indiqué précédemment.

A ce total, il y a lieu d'ajouter 11 328 stagiaires non ciblés par les préfetures en tant que « volontaires » ou « obligatoires », ce qui porte le nombre total des stagiaires « permis à points » à un effectif global de 163 104, soit une progression de + 54,62 %.

Très vraisemblablement, se trouve parmi ces derniers une part non négligeable de « stagiaires obligatoires » manquant à l'appel, ce qui tendrait à réduire l'écart indiqué plus haut entre le nombre de conducteurs ayant reçu la lettre 48N les obligeant à suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière et ceux l'ayant effectivement suivi.

Enfin, les données recueillies ne permettent pas de différencier parmi les stagiaires « obligatoires » les conducteurs novices de ceux dont le permis a été annulé par le juge ou invalidé après perte totale de points et qui se trouvent en période probatoire du permis. Mais les informations fournies lors des échanges avec les animateurs des stages montrent bien que de plus en plus de jeunes suivent ces stages de sensibilisation à la sécurité routière sur les causes et les conséquences des accidents de la route.

La progression continue du nombre de stagiaires « permis à points » s'explique bien entendu par le renforcement de la réglementation (échelle des points élargie et durcie, instauration du permis probatoire), la montée en puissance du système du contrôle-sanction automatisé, le déploiement des radars fixes et mobiles.

### Les stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale

Le nombre de ces stagiaires reste relativement stable : 12 490 en 2006, 12 557 en 2005, 12 599 en

2004. Il semble qu'un palier s'établisse après une inflexion brusque en 2004 par rapport à 2003 (– 38,7 %).

### Les stagiaires en peines complémentaires ou dans le cadre du sursis avec mise à l'épreuve

On dénombre en 2006 5 517 stagiaires répondant à cette catégorie contre 6 811 en 2005, soit une baisse de – 19 %.

Au total, 181 111 stagiaires ont bénéficié d'une formation spécifique visant à la modification de leur comportement sur la route.

## Les centres agréés

Au 31 décembre 2006, les préfetures ont fait état de 1 422 centres agréés contre 1 204 au 31 décembre 2005, soit une hausse de + 18,11 % succédant à un accroissement de 20,7 % en 2005 et de 24,3 % en 2004.

Cependant, il ressort de ces statistiques une grande variabilité dans l'activité des centres. En effet, seul un centre sur trois organise régulièrement des stages dans l'année et nombreux sont ceux qui n'en ont réalisé aucun.

### Les contrôles des centres agréés

Conformément aux dispositions de l'article R. 223-9 du Code de la route, les délégués à l'éducation routière et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ayant bénéficié d'une formation spécifique contrôlent les obligations réglementaires imposées aux centres agréés par les articles R.223-5 à R. 223-8.

L'année 2006 a été marquée par une augmentation importante de ces contrôles : 156 contrôles contre 39 en 2005, soit une augmentation de + 300 %, sous l'impulsion de la circulaire du 1<sup>er</sup> août 2005 adressée aux Préfets. Cependant, l'objectif fixé dans cette circulaire d'un contrôle par an par centre est encore loin d'être atteint, même si l'on prend en compte uniquement le nombre de centres réellement en activité.

### La ré-attribution de points après un délai de dix ans

Aux termes du troisième alinéa de l'article L. 223-6 du Code de la route, les points retirés du fait de contraventions passibles d'une amende forfaitaire sont ré-attribués au titulaire du permis de conduire à

l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date à laquelle la condamnation est devenue définitive ou du paiement de l'amende forfaitaire correspondante.

En 2006, 1 681 conducteurs ont bénéficié de cette disposition contre 1 157 conducteurs en 2005 et 891 en 2004.

Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer utilement depuis 2000, l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

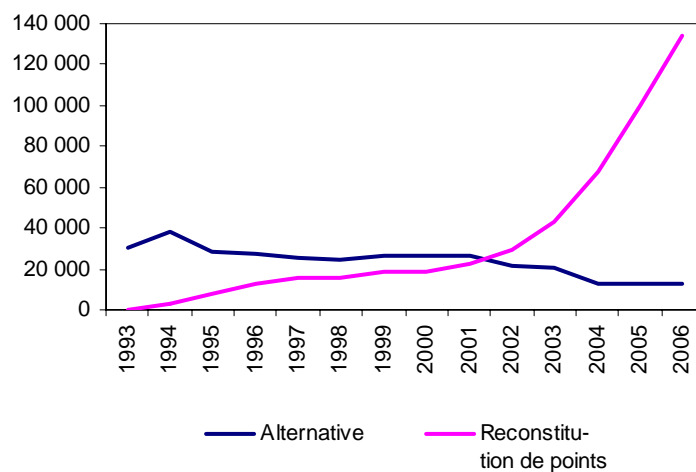
Thèmes	Années						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Dossiers traités	1 204 372	1 214 175	1 187 101	1 660 016	2 527 678	3 572 806	<b>4 477 798</b>
Points retirés	3 175 619	3 180 578	3 100 966	4 458 497	6 442 660	7 461 475	<b>8 000 105</b>
Permis invalidés	11 758	13 410	13 601	20 967	39 413	54 242	<b>68 866</b>
Rétablissement du quantum initial	779 656	768 398	847 126	896 167	825 624	815 952	<b>1 140 305</b>
Nombre de dossiers « conducteurs en période probatoire »	-	8 343	24 928	16 765	NS	17 393	<b>43 283</b>
Stages en « alternative »	468	495	407	257	175	246	<b>336</b>
Stages « mixtes » (alternative + permis à points)	1 939	2 080	1 965	2 270	1 641	1 613	<b>4 741</b>
Stages « permis à points »	698	887	1 127	1 582	3 567	5 805	<b>6 007</b>
Stagiaires dans le cadre de « l'alternative »	26 016	26 971	21 267	20 570	12 599	12 557	<b>12 490</b>
Stagiaires « permis à points »							
– « volontaires »	18 631	19 931	21 054	35 028	67 449	99 795	<b>134 115*</b>
– « obligatoires »	-	2 600	8 236	8 325	NS	5 689	<b>17 661*</b>
Stagiaires « justice »	-	-	-	-	302	6 811	<b>5 517</b>
Nombre de centres agréés	580	607	664	786	977	1 204	<b>1 422</b>
Contrôles effectués	6	21	14	12	27	39	<b>156</b>

NS : non significatif. \* : + 11 328 stagiaires « permis à points » non identifiés « volontaires » ou « obligatoires ».

Source : DSCR – Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière.

Le graphique ci dessous illustre l'évolution du nombre de stagiaires ayant suivi des stages dans le

cadre de l'alternative et en « reconstitution de points » depuis 1993.





## ANALYSE DES INFRACTIONS EN FONCTION DE LEUR DATE DE COMMISSION

Les différentes analyses qui ont été faites ci-dessus concernent les infractions en fonction de la **date où elles ont été enregistrées** dans le fichier national du permis de conduire (FNPC).

Les analyses qui vont suivre partent d'un autre point de vue : il s'agit d'étudier les infractions en fonction de la **date de la commission de l'infraction**.

Ces analyses ont été réalisées à partir d'une exploitation du fichier national du permis de conduire par le CETE du Sud-Ouest, avec le concours du SETRA et la collaboration du ministère de l'Intérieur (DLPAJ).

Ces exploitations permettent notamment de connaître, année par année et par type d'infraction, comment se répartit le nombre de décisions respectives. En reliant ces données aux infractions constatées par les forces de l'ordre au cours de la même période, il est possible de calculer le taux d'enregistrement des infractions et d'approcher ainsi la mesure de l'efficacité de la procédure de retrait de points.

Cet info-centre permet également d'étudier le phénomène de la récidive, en calculant le taux d'infraction pour les conducteurs ayant tous leurs points et le taux de récidive pour ceux qui n'ont pas tous leurs points et d'éclairer ainsi le comportement des usagers.

### Le taux d'enregistrement du SNPC

En la matière, la référence est constituée par l'audit interministériel dont les résultats ont été publiés en novembre 2001. Des principales conclusions relatives à l'efficacité de la procédure de retrait de points, on retiendra trois phénomènes : une assez forte déperdition (taux d'enregistrement des infractions inférieur à 50 % en moyenne), une tendance à l'amélioration (43 % en 1999 et 49 % en 2000) et enfin le constat d'une variabilité selon le type d'infractions.

En l'état des données disponibles, un rapprochement a pu être fait entre les procès-verbaux dressés et les infractions qui ont fait l'objet d'une décision de retrait de points pour des infractions fréquentes.

La tendance à l'amélioration de l'enregistrement se poursuit donc, puisque l'on observe en 2004 et 2005 des taux d'enregistrement généralement compris entre 60 et 70 %, pour les infractions considérées.

Nature de l'infraction	PV dressés		Infractions info-centre		Taux d'enregistrement	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Excès de vitesse entre 20 et 30 km/h (PTAC <= 3,5 T)	489 794	476 570	723 933	687 051	67,7%	69,4%
Excès de vitesse entre 30 et 40 km/h	193 214	148 184	312 139	295 386	61,9%	50,2%
Non-respect de l'arrêt au feu rouge fixe ou clignotant	175 439	153 747	233 144	236 248	75,2%	65,1%
Non-respect de l'arrêt absolu à un stop ou une intersection	82 458	84 095	128 358	141 967	64,2%	59,2%
Conduite d'un véhicule avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l (sang)	42 772	49 091	67 739	80 622	63,1%	60,9%

Source : DLPAJ (données PV) et Info-centre (ONISR-SETRA).

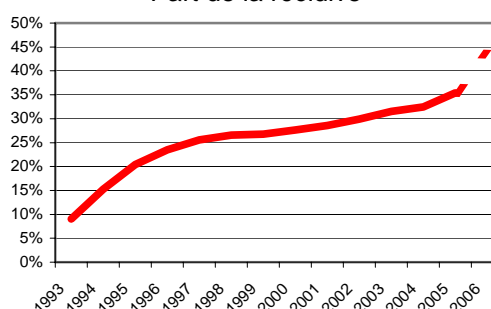
## La part des infractions commises en état de récidive

Jusqu'en 2006, la récidive concerne des conducteurs qui, dans les trois années qui précèdent, ont déjà commis une infraction. La prise en compte s'effectue très précisément de date à date à compter de la date de l'infraction de récidive.

En constante progression depuis la création du permis à points, la part de conducteurs récidivistes par rapport à l'ensemble des infractionnistes a augmenté modérément entre 1997 et 2002 pour passer de 25 % à 30 % au cours de cette période. Depuis 2002, on observe une accélération de l'accroissement de cette part qui est passée de 30 % à 35 % entre 2002 et 2005, et les projections indiquent qu'elle pourrait dépasser 40 % en 2006.

Ce changement depuis 2002 s'explique par l'impact du contrôle-sanction automatisé.

Part de la récidive



## Le taux de récidive des infractionnistes

On s'intéresse maintenant au taux d'infraction des conducteurs ayant tous leurs points et de ceux qui ne les ont pas (taux de récidive). Pour cela il faut que nous connaissions le nombre de conducteurs n'ayant pas tous leurs points : ceci peut être fait de manière approchée en utilisant les données sur le nombre de récidivistes, le nombre de permis invalidés et le nombre de permis rétablis après trois ans sans infractions. C'est ce que donne le tableau ci-dessous.

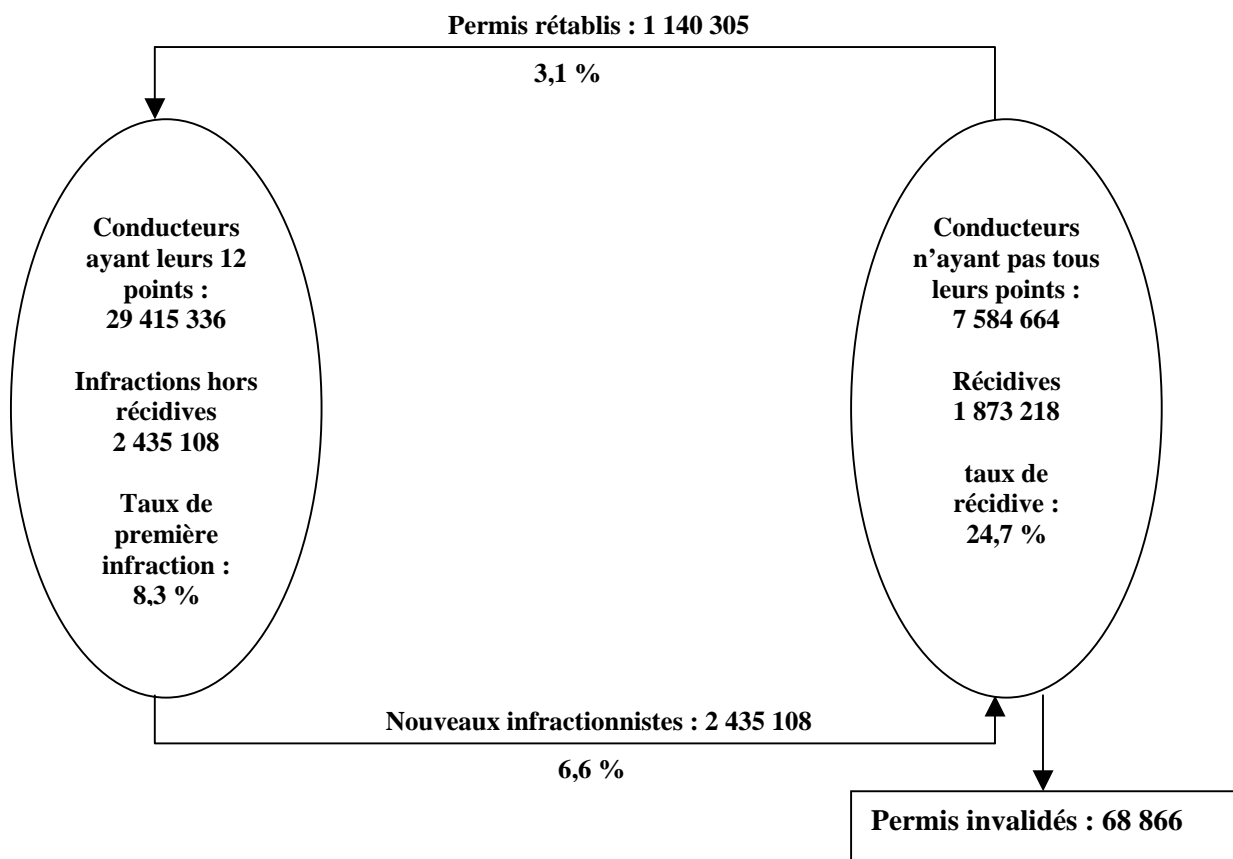
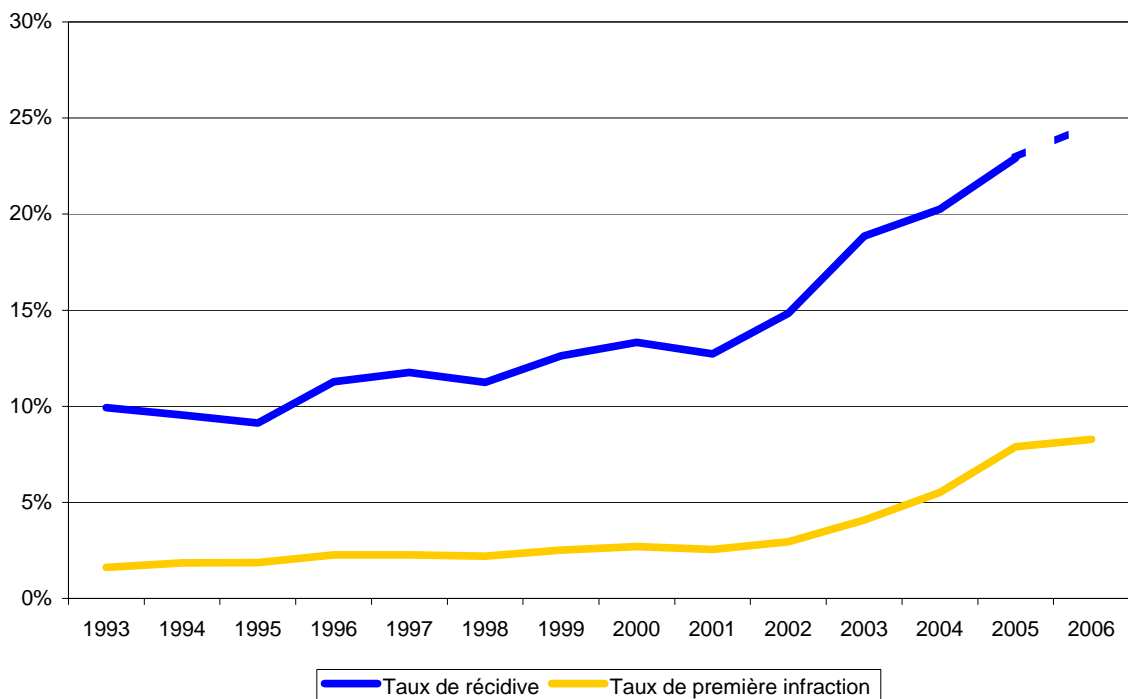
	Total infractions	Total récidives	Nouveaux infractionnistes	Permis invalidés	Permis rétablis	Conducteurs n'ayant pas 12 points
	(1)	(2)	(3)= (1)-(2)	(4)	(5)	(6)= (3)-(4)-(5)
1993	644 751	58186	586 565	603	0	585 962
1994	777 371	118535	658 836	3 295	0	1 241 503
1995	824 447	168322	656 125	5 213	49 408	1 843 007
1996	1 034 690	242944	791 746	8 443	471 441	2 154 869
1997	1 055 241	269879	785 362	10 387	635 532	2 294 312
1998	1 037 404	275807	761 597	11 055	593 129	2 451 725
1999	1 186 984	318072	868 912	10 548	789 827	2 520 262
2000	1 279 427	353695	925 732	11 758	779 656	2 654 580
2001	1 224 156	349585	874 571	13 410	768 398	2 747 343
2002	1 437 209	429536	1 007 673	13 601	847 126	2 894 289
2003	2 004 723	631852	1 372 871	20 967	896 167	3 350 026
2004	2 669 453	867248	1 802 205	39 413	832 298	4 280 520
2005	3 800 841	1344725	2 456 116	54 242	815 952	5 866 442
2006*	4 308 326	1 873 218	2 435 108	68 866	1 140 305	7 584 664

\* Les données de l'année 2006 sont estimées à partir des infractions enregistrées au 31 décembre 2006.

Source : DLPAJ (données PV) et Info-centre (ONISR-SETRA).

(1) et (2) Comptabilisation des infractions ayant entraîné le retrait d'un point ou plus.

Dans le graphique ci-après, le taux de récidive correspond au rapport entre le nombre de récidivistes et le nombre de conducteurs qui n'ont pas 12 points. Ce taux est comparé au taux de première infraction, c'est-à-dire le rapport entre le nombre d'infractionnistes nouveaux et le nombre de conducteurs ayant 12 points (le nombre de conducteurs conduisant au moins occasionnellement est évalué par l'ONISR à 37 millions).



Le système du permis à points est généralement caractérisé par un plus fort taux de récurrence comparé au taux d'infraction des conducteurs ayant tous leurs points.

Par contre le nombre de permis invalidés est très faible de l'ordre de 0,5 %. Ces données incitent à

penser qu'il y a une population d'infractionnistes réguliers qui ont une forte tendance à récidiver, mais qui savent modifier leur comportement pour éviter la sanction finale qu'est l'invalidation de leur permis. Globalement le système du permis à points fonctionne assez bien.