

Rapport nº 2022-R-04-FR

Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points

Partie 1. Analyse comparative du traitement des délinquants récidivistes par l'analyse des indicateurs de performance, une enquête auprès des experts et une étude documentaire

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points

Partie 1. Analyse comparative du traitement des délinquants récidivistes par l'analyse des indicateurs de performance, une enquête auprès des experts et une étude documentaire

Rapport nº 2022-R-04-FR

Auteurs : Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S. et Tant, M.

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias

Date de publication : 22/04/2022

Dépôt légal : D/2022/0779/12

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Silverans, P., Nieuwkamp, R., Boudry, E., Delannoy, S. et Tant, M. (2022). Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points – Partie 1. Analyse comparative du traitement des délinquants récidivistes par l'analyse des indicateurs de performance, une enquête auprès des experts et une étude documentaire, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen - Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie.

This report includes a summary in English.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Remerciements

Une partie importante des résultats a été fournie par les experts des pays participants. Nous remercions ceux qui ont répondu. Nous remercions également ETSC qui a bien voulu encourager ses membres à remplir le questionnaire.

Table des matières

Résumé 9
1 Introduction 11
2 Méthode 14
3 Performances de la Sécurité routière 16
3.1 Introduction 16
3.2 Comparaison basée sur les indicateurs de risque les plus récents 16
3.3 Evolution des indicateurs de risque 17
3.4 Pays avec permis à points - Evolution de l'indicateur de risque 21
3.5 Pays sans permis à points - Evolution de l'indicateur de risque 24
3.6 Belgique et ses pays voisins proches 25
3.7 Discussion 25
4 Prévalence des comportements à risque 27
4.1 Comportements observés dans le trafic 27
4.1.1 Excès de Vitesse 27
4.1.2 Conduite sous influence 30
4.1.3 Systèmes de protection – Ceinture de sécurité et Système de retenue pour les enfants 32
4.1.4 Distraction au volant – Utilisation du téléphone portable 34
4.2 Prévalence des comportements auto-rapportés 36
4.2.1 Introduction 36
4.2.2 Excès de vitesse 39
4.2.3 Conduite sous l'influence 41
4.2.4 Système de protection – Ceinture de sécurité et Système de retenue pour les enfants 43
4.2.5 Distraction au volant – Utilisation du téléphone portable 47
4.3 Discussion 48
5 Normes sociales et attitudes dans le trafic 49
5.1 Introduction 49
5.2 Norme individuelle et norme descriptive 51
5.2.1 Excès de vitesse 51
5.2.2 Conduite sous influence 52
5.2.3 Ceinture de sécurité 54
5.2.4 Distraction au volant 55
5.3 Normes subjectives et attitudes 57
5.3.1 Excès de vitesse 57
5.3.2 Conduite sous influence de l'alcool 57
5.4 Degré d'adhésion aux règles et aux sanctions 60
5.5 Evolution de l'adhésion au permis à points – Situation belge 64
5.6 Discussion 66
6 Répression des infractions par la police 67
6.1 Introduction 67
6.2 Objectifs et stratégies de la répression policière 68

6.3 Statistiques officielles sur les contrôles de police 69
6.3.1 Vitesse 69
6.3.2 Alcool 69
6.3.3 Arrestations par la police 71
6.4 Contrôles de police autodéclarés 71
6.4.1 Contrôles de police autodéclarés 71
6.4.2 Arrestations autodéclarées 73
6.5 Risque subjectif d'être pris : risque perçu d'être contrôlé par la police 74
6.5.1 Aperçu 74
6.5.2 Vitesse 77
6.5.3 Alcool 78
6.5.4 Port de la ceinture de sécurité 79
6.5.5 Distraction 80
6.6 Infractions constatées par la police 80
6.6.1 Excès de vitesse constatés 80
6.6.2 Infractions constatées pour conduite sous l'influence de l'alcool 82
6.6.3 Infractions constatées de non-port de la ceinture de sécurité 84
6.6.4 Infractions constatées d'utilisation du téléphone portable 85
6.7 Examen de la répression 88
7 Identification et sanction des récidivistes 89
7.1 Identification des récidivistes 89
7.1.1 Systèmes d'identification des récidivistes 89
7.1.2 Traitement des infractions enregistrées automatiquement 91
7.1.3 Système à points 93
7.2 Sanctions des récidivistes 98
7.2.1 Retrait immédiat du permis de conduire 98
7.2.2 Sévérité des sanctions 101
7.2.3 Cadre juridique pour la sanction des récidivistes 103
7.2.4 Examens de réintégration et programme d'éthylotest antidémarrage 106
7.3 Discussion 107
8 Études d'évaluation 108
8.1 Un premier aperçu, celui de de Schrijver & Van den Berghe (2015) 108
8.2 Un deuxième aperçu, celui de Silverans et al. (2018) 109
8.3 Données de l'enquête d'experts réalisée 110
8.4 Preuves récentes 111
8.5 Conclusions préliminaires fondées sur l'analyse bibliographique 116
9 Conclusion 119
Références 122
Bijlage 1: Expert survey on repeat offender enforcement 125
Liste des tableaux 129
Liste des figures 130

Terminologie

BAC

Alcoolémie (BAC pour « Blood Alcohol Concentration »).

Blessés

Victimes de la route blessées dans un accident de la route (quelle que soit la gravité de la blessure), mais dont la blessure n'est en l'occurrence pas létale.

CARE

La base de données des accidents de la Commission européenne contenant des données officielles sur les accidents des États membres et de quelques pays associés.

CRS - Dispositif de retenue pour enfants

Un ensemble d'éléments, composé d'une combinaison de sangles ou d'éléments flexibles équipés d'une fermeture, d'éléments de retenue réglables, qui peut être attaché au siège d'un véhicule à moteur. Ce dispositif est conçu afin de réduire le risque de blessures encouru par l'enfant en cas de collision ou de décélération abrupte du véhicule.

Comportement observé vs comportement auto-rapporté

Le comportement observé est obtenu par des mesures comportementales où la prévalence ou la fréquence du comportement étudié est directement observée. Le comportement auto-rapporté provient d'enquêtes dans lesquelles les participants s'auto-rapportent sur la mesure dans laquelle ils adoptent un comportement déterminé.

Degré de motorisation

Nombre de véhicules à moteur immatriculés par rapport à la population (souvent exprimé par 1.000 habitants)

DRUID

Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines : projet de recherche européen dans le cadre duquel une étude a été menée entre 2006 et 2011 sur la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments dans 13 pays européens.

ESRA

E-survey of road users' attitudes : une enquête internationale en ligne qui sonde les attitudes et le comportement auto-rapporté par rapport à la sécurité routière, organisée dans 24 pays européens, notamment (pour plus de détails : www.esranet.eu).

Éthylotest antidémarrage

Un dispositif qui empêche le démarrage de la voiture jusqu'à ce que le conducteur ait passé un test de l'haleine négatif.

ETSC

European Transport Safety Council : une organisation qui œuvre pour un meilleur niveau de sécurité en Europe, collecte notamment les données relatives aux différents thèmes en matière de sécurité routière dans les différents pays européens et favorise l'échange de bonnes pratiques.

Eurostat

Office statistique de l'Union européenne qui publie des informations de tous les États membres et quelques pays associés sur une très vaste série de thèmes.

IRTAD

International Traffic Safety Data and Analysis Group : base de données internationale du Forum international des Transports reprenant des données sur les accidents et des données sur les indicateurs de performances dans les pays de l'OCDE.

Mortalité/mortalité routière

Le nombre de tués 30 jours par rapport à la population (souvent exprimé par million d'habitants).

Norme subjective

La perception de ce qui est important pour d'autres d'un comportement déterminé.

OMS

Organisation mondiale de la Santé.

Performances finales en matière de sécurité routière

Le nombre d'accidents et de victimes de la route.

Risque d'être pris objectif vs subjectif

Le nombre réel d'expériences avec des contrôles de police (risque objectif d'être pris) ou le risque perçu d'être contrôlé pour une infraction routière (risque subjectif d'être pris).

Risque d'accident

Le nombre d'accidents par unité d'exposition (souvent exprimé par milliard de véhicules-kilomètres parcourus).

Risque routier

Le nombre d'accidents ou de victimes par unité de longueur de route (par ex. nombre de tués pour 1.000 km d'autoroute).

Tués 30 jours

Victimes de la route qui succombent à leurs blessures sur les lieux de l'accident de la route ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Liste des abréviations pour les pays

AT	Autriche
BE	Belgique
BG	Bulgarie
CH	Suisse
CY	Chypre
CZ	République tchèque
DE	Allemagne
DK	Danemark
EE	Estonie
EL	Grèce
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
HR	Croatie
HU	Hongrie
IE	Irlande
IS	Islande
IT	Italie
LT	Lituanie
LU	Luxembourg
LV	Lettonie
MT	Malte
NL	Pays-Bas
NO	Norvège
PL	Pologne
PT	Portugal
RO	Roumanie
RS	Serbie
SCT	Ecosse
SE	Suède
SI	Slovénie
SK	Slovaquie
UK	Royaume-Uni

Poids des pays et groupe de pays ESRA

Poids national	Poids individuel des pays
Poids Européen = EU24	Poids européen basé sur tous les pays européens participant à l'ESRA2 (2018 - 2020) et de l'ESRA_2019 (N=24*), en tenant compte du poids de chaque pays et de la taille de la population du pays. *N=23 pour un certain nombre de question où les résultats de l'Islande n'ont pu être pris en compte.

Résumé

La question sur laquelle s'appuie cette étude était l'évaluation, sur la base d'une analyse comparative, des systèmes possibles pour identifier et traiter de façon adéquate les récidivistes au moyen de sanctions, de mesures éducatives et d'autres interventions. L'objectif était de comparer la lutte contre la récidive en Europe à l'échelle internationale afin d'élaborer, sur cette base, divers scénarios en vue d'optimiser l'approche des récidivistes en Belgique, y compris les conducteurs qui commettent des infractions mineures à plusieurs reprises sans jamais être traduits en justice.

Dans ce rapport, nous décrivons les résultats de la première phase de cette étude. Une enquête internationale d'experts sur les systèmes actuellement utilisés dans divers pays européens pour identifier et aborder les récidivistes en est la base. La lutte contre la récidive repose sur la gestion des données relatives aux conducteurs qui commettent des infractions et sur la gestion des conséquences associées aux récidives. Ces conséquences comprennent les sanctions, les restrictions du droit de conduire et autres mesures éducatives, d'évaluation et de contrôle pouvant y être associées (par ex. évaluations de l'aptitude à conduire, surveillance des boîtes noires et éthylotest antidémarrage). Tous ces aspects ont été étudiés lors de l'enquête. À cette fin, l'ETSC a invité 31 représentants de groupes PIN nationaux à répondre à l'enquête. Le présent rapport compile les réponses de 16 pays. Bien que le nombre de questions auxquelles il a été répondu et le degré de détail des réponses varient considérablement, les réponses permettent une première analyse de la variation internationale des systèmes d'identification et de sanction des récidivistes.

Le potentiel des mesures doit être évalué dans le contexte du niveau de sécurité routière et de la répression des infractions routières. Par conséquent, dans les premiers chapitres, nous procédons à une analyse comparative européenne des performances belges en matière de sécurité routière, en termes de victimes de la route et de comportement à risque au volant, et des normes sociales dans la circulation. Les chapitres suivants décrivent les contributions des experts internationaux au niveau de la répression routière par la police et des dispositions applicables pour identifier et aborder/sanctionner les récidivistes. Dans la dernière partie de ce rapport, nous analysons les études récemment publiées sur les systèmes à points, en plus de la contribution limitée des experts internationaux sur les études d'évaluation. Dans la mesure du possible, les informations issues de l'enquête d'experts ont également été complétées par des résultats d'études scientifiques récentes.

En 2019, en matière de sécurité routière, la Belgique affiche encore des performances inférieures à la moyenne européenne. Les données disponibles ne permettent pas de tirer des conclusions de l'évolution du niveau de sécurité routière dans les pays avec et sans système à points, même si la période d'instauration a été prise en compte. Cela n'est guère surprenant en soi, dans la mesure où les performances finales en matière de sécurité routière sont déterminées par l'interaction complexe d'une foule de facteurs.

Le tableau est complexe en ce qui concerne le comportement au volant. La Belgique affiche un score relativement médiocre dans un contexte international, en particulier quand il s'agit de la conduite sous influence, tant pour la norme sociale que le comportement au volant. Pour la vitesse, la situation est plus complexe, avec des éléments positifs et des éléments moins bons. La Belgique semble plutôt bien s'en sortir en matière de port de la ceinture de sécurité et de distraction au volant. C'est dans ce contexte qu'il convient d'élaborer des mesures visant à lutter contre la récidive de façon plus appropriée.

Il semble ne pas y avoir d'indicateurs objectifs sur le niveau de répression, ni dans la littérature, ni dans l'enquête d'experts. Toutefois, sur la base d'indicateurs relatifs aux efforts de répression de la police, 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. Dans l'ensemble, 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 de l'enquête d'experts, un certain nombre de pays ont été identifiés avec un système intéressant pour l'identification des récidivistes. Étant donné qu'en Belgique, plusieurs systèmes sont connectés à la base de données MaCH, les exemples de la Slovénie et de la Suisse s'avèrent intéressants pour les analyses ultérieures. 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'utilise pas le permis à points. En Slovénie, un permis de conduire à points a été instauré 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 peut y avoir une possibilité de comparaison suffisante avec le

contexte belge pour tirer des leçons afin d'optimiser davantage la gestion des antécédents et la sanction associée.

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

Une analyse précédente des études d'évaluation (cf. Silverans et al., 2018) conclut que les effets les plus favorables d'un système à points disparaissent dans un délai d'un an et demi à compter de son instauration. Des études scientifiques récentes invitent toutefois à nuancer quelque peu cette conclusion. En Norvège, notamment, le permis à points a présenté des effets positifs durables. 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. Ces nouvelles idées doivent être ajoutées aux facteurs de succès critiques 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.

Sur la base de cette analyse plus approfondie et actualisée de la littérature et des données 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 pour la Belgique, il est nécessaire de procéder à une analyse plus approfondie du fonctionnement de ce système dans la pratique dans divers pays affichant de bonnes performances. Il convient en l'occurrence d'examiner la gestion des antécédents dans des pays dotés d'un système à points (associé ou non à un système élaboré de mesures éducatives comme en Norvège, en Irlande, au Portugal et en Slovénie) et dans des pays dotés d'un système alternatif pour lutter contre la récidive (par exemple 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 jamais tout à fait les mêmes. Dans la deuxième phase de ce projet, nous évaluerons 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.

1 Introduction

Afin d'améliorer la sécurité routière, il est important de cibler les conducteurs qui commettent des récidives sur la route en vue d'adapter leur comportement au volant. Pour identifier ces conducteurs, un enregistrement correct et rapide des infractions routières s'avère nécessaire. L'enregistrement des infractions routières est également appelé « gestion des antécédents ».

Si, en Belgique, il est établi que des conducteurs ont à nouveau commis une infraction routière grave dans un délai légal de trois ans, ils sont sanctionnés plus sévèrement qu'un conducteur qui commet une infraction pour la première fois. En Belgique, les principales infractions sont enregistrées dans la base de données MaCH au niveau des parquets de police. Depuis 2018, on peut également y consulter les perceptions immédiates, les règlements à l'amiable et les condamnations par le tribunal de police. Les condamnations sont également enregistrées dans le Casier judiciaire central, qui reprend également toute condamnation non liée à des infractions routières. Une interdiction de conduire peut être imposée à la fois à titre de mesure préventive et à titre de sanction. En ce qui concerne la mesure préventive, on peut notamment penser à un conducteur en intoxication alcoolique et qui n'est pas autorisé à conduire pendant une période déterminée. Quand une interdiction de conduire est imposée, cette sanction est également incluse dans la base de données Mercurius afin que tous les services concernés (tels que la police intégrée, structurée en deux niveaux) sachent que le conducteur n'est pas autorisé à conduire. Dans la pratique, il n'est pas facile de veiller à ce que toutes les bases de données soient interconnectées correctement.

Un nombre relativement important de pays européens ont adopté le permis de conduire à points (voir Tableau 1). Se pose alors une question, celle de savoir comment les récidivistes sont identifiés et abordés dans les pays dotés d'un tel système à points ainsi que dans les pays qui ne l'ont pas adopté. La comparaison des principaux avantages et inconvénients de l'instauration d'un système à points peut constituer une première étape dans l'évaluation en Belgique des effets escomptés en termes d'amélioration de la sécurité routière et de la gestion des antécédents, d'autant plus qu'il ressort d'une étude antérieure de l'Institut Vias que l'instauration d'un système à points n'aurait qu'un effet très temporaire sur l'amélioration de la sécurité routière (Silverans, Nieuwkamp & Van den Berghe, 2018). À cet égard, il est également important d'avoir une bonne vue d'ensemble de la situation en matière de sécurité routière dans tous ces pays européens afin de mieux évaluer l'impact de l'instauration du système à points, et de prêter une attention particulière aux évaluations nationales.

Tableau 1. Aperçu des personnes interrogées et instauration annuelle du système à points

Pays	Questionnaire complété avant le 15 mars ?	Système à points ?	Instauration annuelle du système à points
Belgique	Oui	Non	N/A
Bulgarie	Non	Oui	2000
Chypre	Oui	Oui	2000
Danemark	Non	Non, mais système analogue	N/A
Allemagne	Non	Oui	1974
Estonie	Non	Non	N/A
Finlande	Oui	Non, mais système analogue	N/A
France	Oui	Oui	1992
Grèce	Oui	Oui	2000
Hongrie	Non	Oui	2001
Irlande	Non	En partie	2002
Italie	Non	Oui	2003
Croatie	Oui	Oui	Inconnu
Lettonie	Oui	Oui	2004
Lituanie	Non	Oui	2004
Luxembourg	Non	Oui	2002
Malte	Non	Oui	2004
Pays-Bas	Oui	Pour les conducteurs débutants, uniquement[1]	2002
Norvège	Non	Oui	2004
Autriche	Oui	Oui	2005
Pologne	Oui	Oui	1998
Portugal	Oui	Oui	2016
Roumanie	Oui	Oui	2002
Slovaquie	Non	Non	N/A
Slovénie	Oui	Oui	1998
Espagne	Non	Oui	2006
République tchèque	Oui	Oui	2006
Royaume-Uni	Non	Oui	1972
Suède	Oui	Non	N/A
Suisse	Oui	Non	N/A

Afin d'évaluer les éventuels systèmes qui permettraient d'identifier les récidivistes et de lutter contre la récidive de façon adéquate, il a été demandé de procéder à une analyse comparative. L'analyse comparative est un processus dans le cadre duquel différents aspects des performances en matière de sécurité routière de plusieurs pays sont comparés. Sur la base d'une comparaison internationale de la lutte contre la récidive en Europe, divers scénarios peuvent être élaborés en vue d'optimiser l'approche des récidivistes, y compris les conducteurs qui commettent des infractions mineures à plusieurs reprises sans jamais être traduits en justice.

[1] Aux Pays-Bas, le système à points ne s'applique pas aux conducteurs débutants uniquement. Même pour ces conducteurs, seul un nombre limité d'infractions est sanctionné par des points (par ex. accidents en tort, excès de vitesse de plus de 30 km/h hors autoroute, pare-chocs contre pare-chocs et autres types d'infractions spécifiques). Diverses infractions comme le dépassement de la limitation de vitesse de 20 km/h ou la conduite sous l'influence de l'alcool ne sont pas incluses dans le système à points. Bien que le nom de système à points soit officiellement utilisé pour faire référence à ce système spécifique, ce système s'écarte, à presque tous égards, de ce que l'on entend par un système à points (plus complet) dans d'autres pays.

Ce rapport décrit les résultats de la première phase de cette étude. Une vaste enquête internationale d'experts sur les systèmes actuellement utilisés dans divers pays européens pour identifier et aborder les récidivistes en est la base. La gestion des données sur les conducteurs qui commettent des infractions et la gestion des conséquences associées aux récidives, en termes de sanctions, de droit de conduire et d'autres mesures éducatives, d'évaluation et de contrôle alternatives pouvant y être associées (par ex. évaluations de l'aptitude à conduire, surveillance des boîtes noires et éthylotest antidémarrage) sont au cœur de cette première phase de l'enquête.

Le potentiel des mesures doit toutefois être évalué dans le contexte du niveau de sécurité routière et du contrôle des infractions routières. Par conséquent, dans un premier temps, nous présentons une analyse comparative européenne des performances belges en matière de sécurité routière, en termes de victimes de la route et de comportement à risque au volant, et de normes sociales dans la circulation. S'ensuit un résumé des contributions des experts internationaux au niveau de la répression routière par la police et des dispositions applicables pour identifier et aborder/sanctionner les récidivistes. Dans la dernière partie de ce rapport, nous analysons les études récemment publiées sur les systèmes à points, en plus de la contribution limitée des experts internationaux sur les études d'évaluation. Dans la mesure du possible, les informations issues de l'enquête d'experts sont également complétées par des résultats d'études scientifiques.

L'objectif de ce vaste exercice d'analyse comparative était double : d'une part, situer les performances de la Belgique dans la lutte contre la récidive à l'échelle internationale afin d'identifier les points d'attention et les approches potentiellement intéressantes. D'autre part, identifier sur cette base un nombre plus limité de pays ayant adopté des systèmes intéressants ou prometteurs pour lutter contre la récidive. L'objectif de la deuxième phase de l'étude est de mettre l'accent sur le fonctionnement des systèmes dans la pratique. Sur cette base, il sera possible de formuler des recommandations pour optimiser la lutte contre la récidive en Belgique.

2 Méthode

Un questionnaire spécifique a été créé pour cette étude. Il a été diffusé avec l'aide du l'European Transportation Safety Council (ETSC) qui, à son tour, l'a transmis aux experts de 31 pays[2]. Ce questionnaire leur a été envoyé le 3 mars 2021 et devait être renvoyé complété pour le 15 mars. Ce court délai n'a pas permis à tous les pays de fournir les informations en temps voulu.

Le questionnaire compte deux parties principales : la répression routière par la police ainsi que l'identification et la sanction des récidivistes routiers. Les questions relatives à la répression portent sur cinq thèmes : les statistiques sur les contrôles routiers, les statistiques sur les infractions routières, le niveau de sécurité routière, le niveau de répression routière et les objectifs en matière de répression routière. La deuxième partie compte, quant à elle, sept thèmes : les systèmes d'identification des récidivistes, le traitement des infractions constatées automatiquement, les systèmes à points (caractéristiques générales, attribution de points, statistiques générales), le retrait de permis de conduire, la sévérité des sanctions, les mesures éducatives et l'évaluation. Ces questions s'inspirent en partie du questionnaire du projet européen BestPoint (voir l'annexe E dans Klip et al., 2011). Une copie du questionnaire est également jointe en annexe du présent rapport d'étude (voir Bijlage 1: Expert survey on repeat offender enforcement). Ce rapport suit globalement la structure de ce questionnaire. Les pays qui n'ont pas fourni les données dans les temps n'ont pas été repris dans l'analyse.

Le questionnaire a été remis dans les temps par 16 pays (52 %) et au moins une question en a été complétée. Seize experts de l'UE et des États membres associés, membres du panel ETSC, ont répondu au questionnaire. Tous les pays n'ont pas tous été en mesure de répondre à l'ensemble du questionnaire. Les données de la Belgique ont été comparées essentiellement d'une façon descriptive avec celles des autres pays pour lesquels des informations étaient disponibles.

[2] Les publications basées sur ce rapport doivent donc être coordonnées avec l'ETSC.

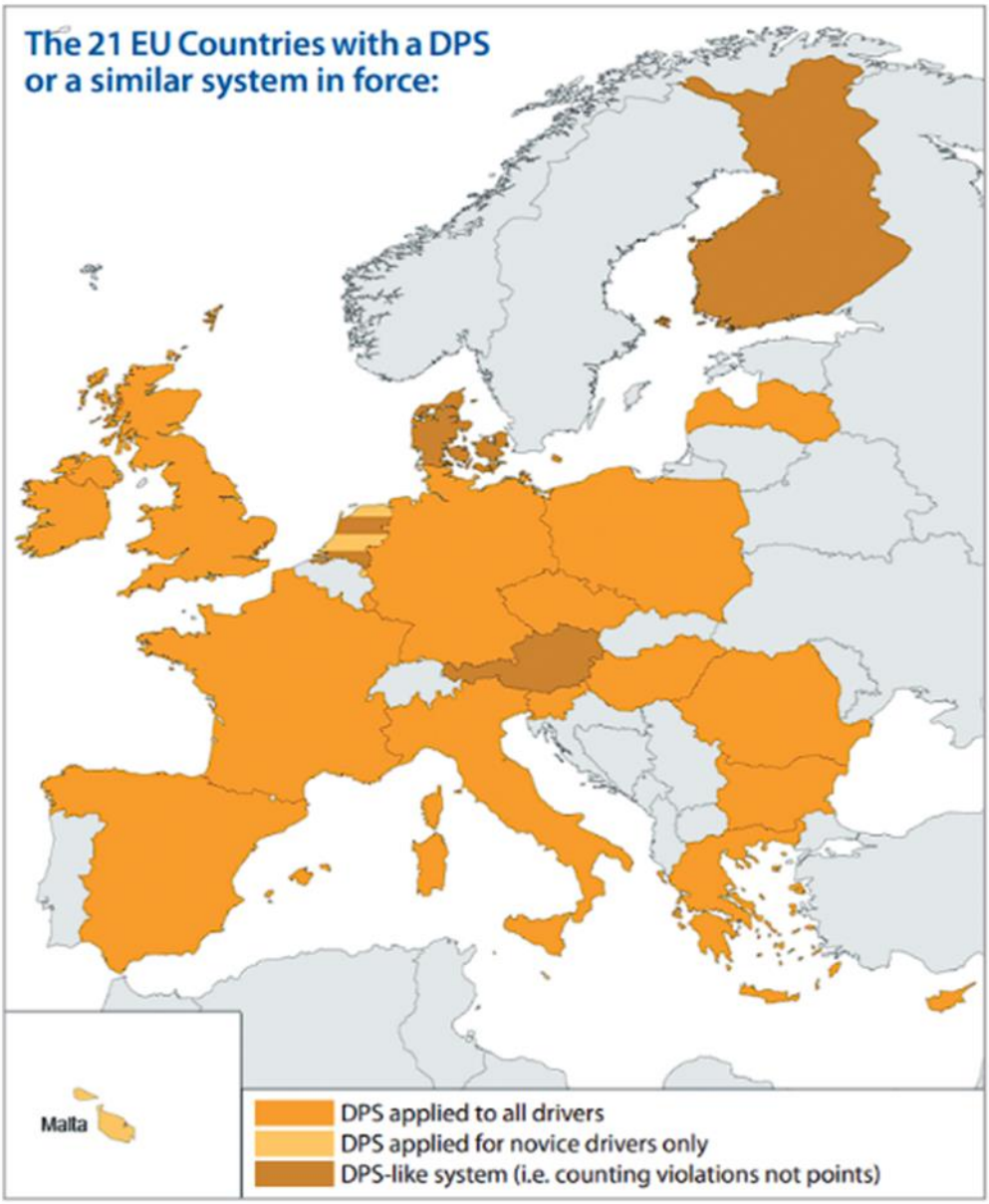


Figure 1. Aperçu des pays dotés d'un système à points (partiel). Source : présentation ETSC de Frank Mutze au Forum flamand de la sécurité routière, le 12 février 2021

La Figure 1 donne un aperçu graphique des pays européens dotés d'un système à points, selon la situation de février 2021, voir également le Tableau 1 présentant un aperçu des pays avec et sans système à points et la date d'instauration de ce système.

Les réponses des experts ont été systématiquement encodées dans une fiche Excel standardisée. Les résultats sont toujours présentés dans des tableaux ne reprenant que les pays pour lesquels des données sont disponibles.

3 Performances de la Sécurité routière

3.1 Introduction

Les performances d'un pays en matière de sécurité routière sont le plus souvent appréciées à partir de variables telles que le nombre d'accidents et le nombre de décès liés à la route. L'indicateur « tués 30 jours », soit le nombre de victimes de la route ayant succombé à leurs blessures sur place ou dans les 30 jours, est particulièrement utilisé dans les analyses de sécurité routière étant donné qu'il est seul à être récolté de manière systématique et à faire l'objet d'une définition homogène à travers les pays Etats-Membres de l'Union Européenne (UE). Les données relatives au nombre d'accidents ou à la sévérité des blessures font quant à elles l'objet de définitions différentes selon les pays, et sont donc peu comparables. Elles souffrent par ailleurs d'un taux de sous-enregistrement plus important que le nombre de tués, sous-enregistrement qui varie fortement d'un pays à l'autre (Dupont & Van Cutsem, 2015 ; Schoeters et al., 2018).

Dans le cadre de ce rapport, nous nous concentrerons sur les données liées aux décès. Cependant, il est peu adéquat de comparer le nombre absolu des tués sur les routes entre pays dont la population et le degré de motorisation diffèrent fortement. Les pays ayant une population plus importante auront par définition un nombre de décès plus élevé. De même, cet indicateur sera plus élevé dans les pays dont la population est exposée de manière plus intensive au « risque » routier (en utilisant davantage les transports motorisés et l'infrastructure routière). Et l'indicateur de risque le plus utilisé est la mortalité routière exprimée en nombre de « tués 30 jours par million d'habitants ». Cet indicateur est souvent utilisé du fait que ces données sont disponibles dans pratiquement tous les pays (Schoeters et al., 2018).

3.2 Comparaison basée sur les indicateurs de risque les plus récents

La mortalité routière en Belgique, mesurée en termes de tués sur les routes par million d'habitants, est supérieure à la moyenne des 31 pays européens (27 États membres de l'UE, l'Islande, la Norvège, la Suisse et le Royaume-Uni). Notre pays se situe à la 20ième place, ce qui correspond à un recul de deux places depuis 2018, en comptabilisant 56 tués sur la route par million d'habitants. Elle affiche ainsi le moins bon score par rapport à ses voisins les plus proches géographiquement. Le Royaume-Uni et les Pays-Bas sont parmi les meilleurs élèves avec une mortalité inférieure à la moyenne (27 et 34 respectivement), suivi par le Luxembourg (36) et l'Allemagne (37). La France (50) fait mieux que la Belgique avec une mortalité égale à la moyenne européenne (51). Les deux pays les plus performants sont l'Islande (16) et la Norvège (20). Les pays qui enregistrent une mortalité plus élevée que la Belgique sont exclusivement des pays de l'Europe de l'Est et du Sud, la Bulgarie (90) et la Roumanie (96) en tête.

Concernant les pays ne possédant pas de système de permis à points (en bleu foncé dans le graphique), il est pertinent de relever que, mis à part la Slovaquie et la Belgique, ceux-ci performent relativement bien par rapport à la moyenne européenne puisqu'il s'agit de la Suède, de la Suisse et des Pays-Bas (respectivement à la troisième, quatrième et huitième place) et de la Finlande et l'Estonie (13ième et 14ième place).

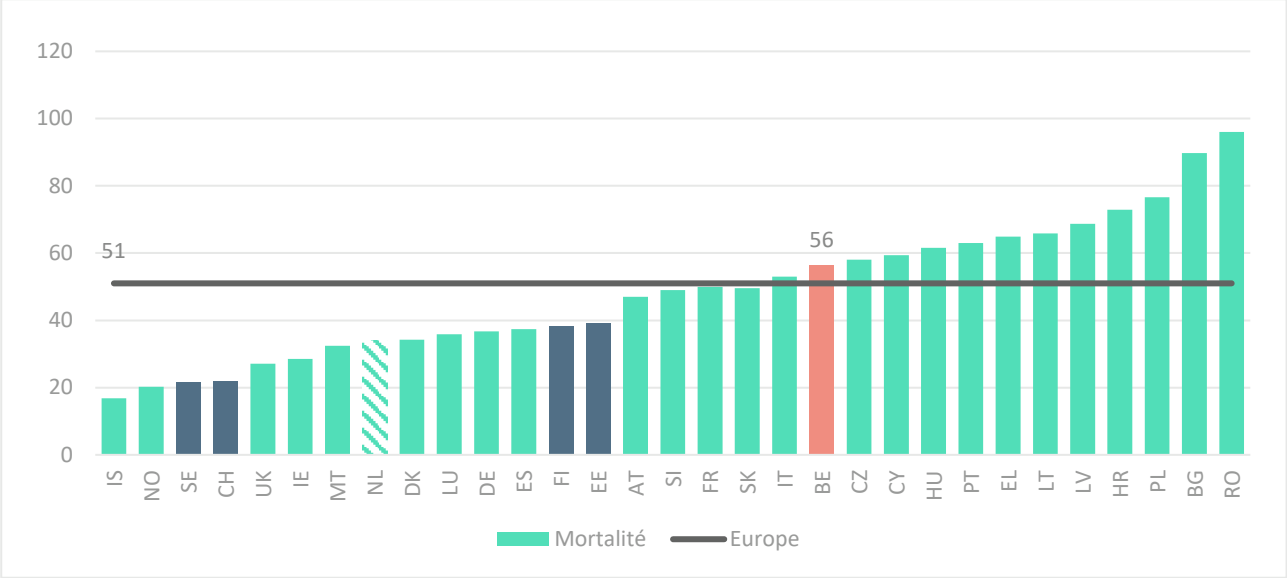


Figure 2. Nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 31 pays européens. Source : Commission européenne, CARE, IRTAD et Eurostat 2019

3.3 Evolution des indicateurs de risque

L'évolution du risque de décès sur les routes permet également de tenir compte d'un contexte temporel plus large et d'examiner si des tendances apparaissent entre les différents pays. La figure 3 présente l'évolution de la mortalité pour trois périodes différentes : 5 ans, 10 ans et 15 ans, en commençant en 2005.

En 2005, la mortalité sur la route en Belgique s'élevait à 108 tués par million d'habitants. Le pays occupait la 17ième place des 31 pays européens, au-dessus de la moyenne européenne (92). Dans les 15 années qui ont suivi, la mortalité a globalement diminué, tant pour la Belgique (de 48%) que pour l'ensemble des pays européens (moyenne de 49%). Ce sont l'Islande *[3], les pays Baltes, le Luxembourg* et l'Espagne qui ont connu les plus fortes diminutions. L'Islande a ainsi connu une diminution de 75% de sa mortalité sur la route. Tandis que l'Espagne (103) et le Luxembourg (102), qui présentaient une mortalité proche de celle de la Belgique en 2005, ont connu une diminution de 64% et 65% respectivement sur les 15 dernières années. La République de Malte* et la Roumanie sont les pays ayant connu la plus faible diminution en 15 ans (22% respectivement).

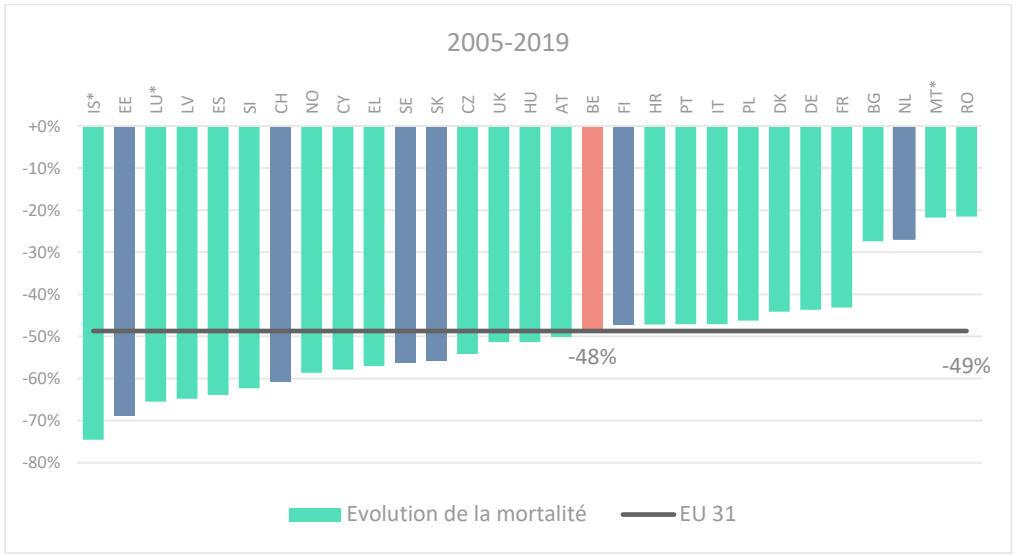
Parmi les pays présentant les meilleures performances sur ces 15 dernières années, quatre sont des pays n'ayant pas de système de permis à point : l'Estonie (- 69%), la Suisse (- 61%), la Suède (- 56%) et la Slovaquie (- 56%). La Finlande qui ne possède pas non plus de système de permis à point, a connu une diminution similaire à celle de la Belgique (- 47%).

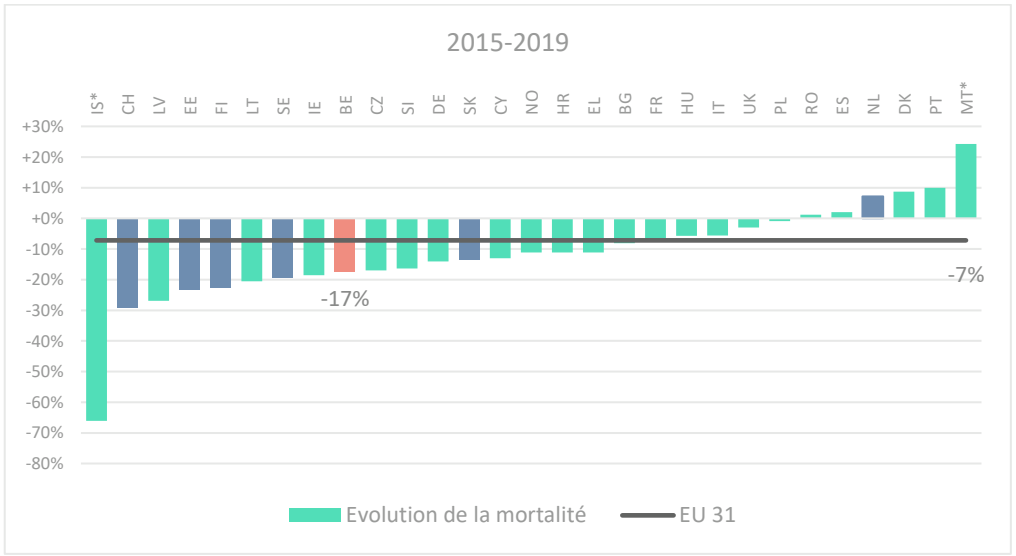
La deuxième période allant de 2010 à 2019 montre que le nombre de décès a plus fortement diminué en Belgique (- 29%) comparé à la moyenne européenne (- 24%). Parmi les pays les plus performants, nous trouvons la Norvège (- 53%), la Suisse (- 48%), le Luxembourg* (- 45%), la Grèce (- 43%) et l'Irlande (-39%). Les pays baltes présentent à nouveau une diminution de la mortalité plus élevée que la moyenne européenne, - 71% pour la Lituanie et - 69% pour la Lettonie. Les Pays-Bas sont le seul pays à connaître une hausse de la mortalité (4%) sur cette période de 10 ans.

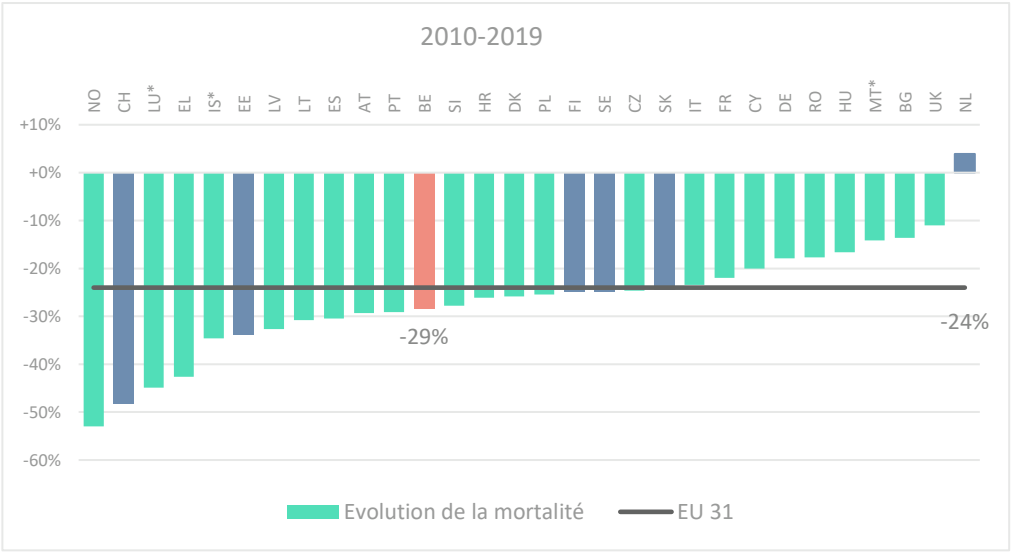
Au cours des cinq dernières années (entre 2015 et 2019), la Belgique a connu une réduction plus forte (-17%) que le niveau européen (- 7%). L'Islande* (- 66%), le Luxembourg* (- 45%), la Suisse (- 29%) et les trois pays baltes ont connu une baisse plus significative. L'évolution de la Suisse est intéressante à souligner car rien qu'entre 2018 et 2019, la mortalité a pratiquement diminuée de 20%. La Suède et L'Irlande ont une diminution similaire à la Belgique (- 19% respectivement). Dans six pays, le nombre de tués au cours de cette période a même augmenté, dont trois pays en particulier : le Danemark (9%), le Portugal (10%) et Malte*

[3] Les pays marqués d'un astérisque sont des pays dont les performances s'appuient sur de très faibles chiffres. Elles sont toutefois prises en compte dans le calcul de la moyenne européenne.

(24%). A noter que pour le Danemark, outre l'absence de suivi systématique de quelques recommandations du plan d'action national, l'assouplissement d'un certain nombre de règles pourrait expliquer cette situation. De plus, il apparaît que la distraction et la vitesse sont parties prenantes dans un grand nombre d'accidents mortels, et qu'il y a de plus en plus de cyclistes impliqués dans les accidents mortels de la route (ETSC, 2020b). Concernant les Pays-Bas, la hausse observée depuis 2010 et confirmée pour la période 2015-2019 a incité le gouvernement néerlandais à entreprendre des actions et à implémenter un nouveau plan stratégique visant à investir de manière durable dans des mesures d'infrastructures efficaces (ETSC, 2020b). Les effets de ce plan ne semblent pas encore observables. A noter également que la hausse des décès aux Pays-Bas est liée à la hausse du nombre de cyclistes tués sur la route (avec une hausse de près de 2% par an depuis 2010) alors que le nombre de décès des usagers de la route motorisés tend à stagner (ETSC, 2020a).







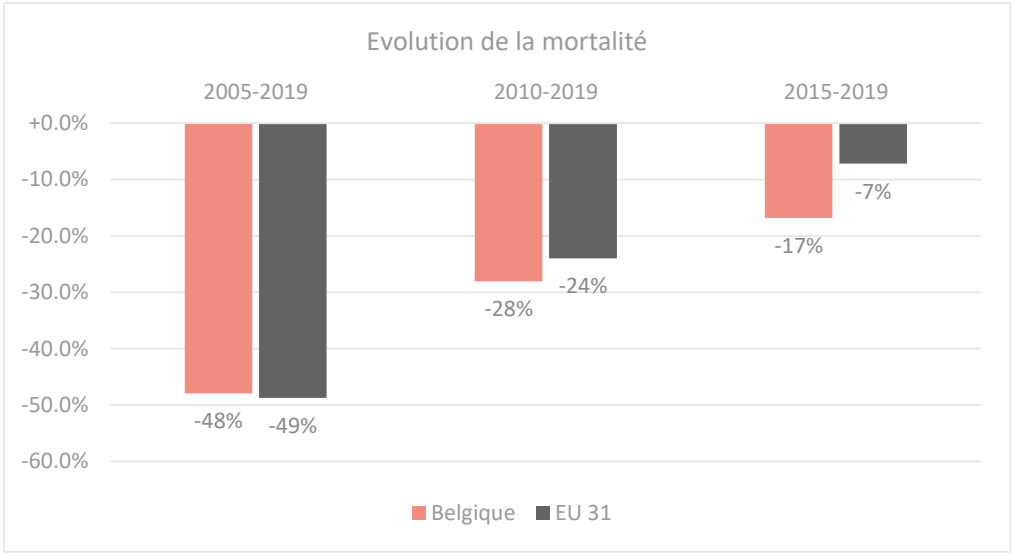


Figure 3. Evolution du nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 31 pays européens (2005-2019, 2010-2019, 2015-2019). Source : Commission européenne & Care 2020

Note : Les pays marqués d'un astérisque sont des pays dont les performances s'appuient sur de très faibles chiffres. Elles sont toutefois prises en compte dans le calcul de la moyenne européenne.

La moyenne belge du taux de mortalité comparée à la moyenne européenne montre que depuis 2013, le nombre de tués de la route stagne en Europe alors que la Belgique enregistrait encore des baisses relativement importantes entre 2015 et 2016 (-13% par rapport à -2% en Europe) et entre 2016 et 2017 (-9% par rapport à -2% en Europe). Mais en 2018 une stagnation est également observée en Belgique (-1%), avec une hausse notable en 2019 (6%). Ces tendances sont observables dans le figure 4.

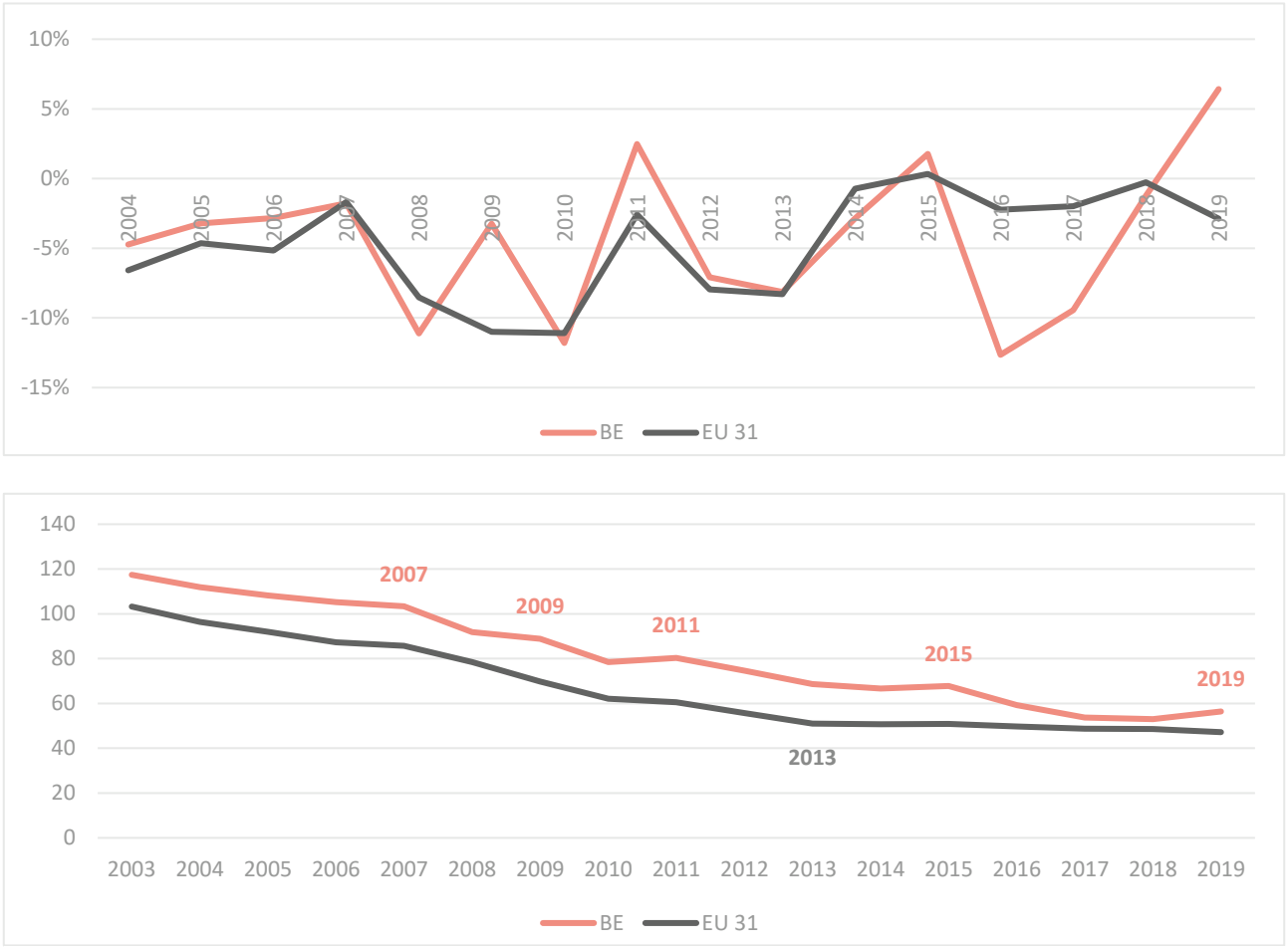


Figure 4. Evolution du nombre de tués 30 jours par million d'habitant, Belgique et moyenne Européenne (31 pays) de 2003 - 2019. Source IRTAD et EUROSTAT

3.4 Pays avec permis à points - Evolution de l'indicateur de risque

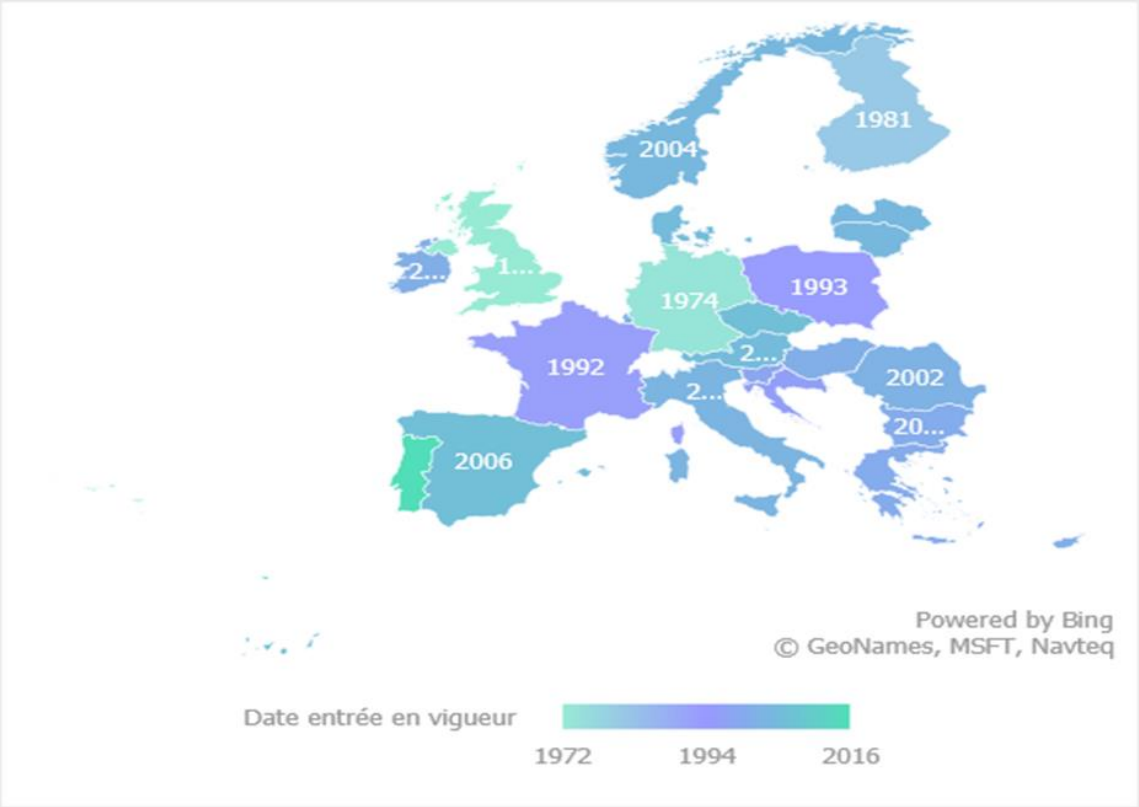


Figure 5. Cartographie des pays avec système de permis à points et dates d'entrée en vigueur

Pour compléter la mise en perspective des évolutions de la mortalité sur la route en Europe entre pays avec ou sans permis à points, il est opportun de prendre un contexte temporel plus large afin d'examiner les potentiels moments-clés d'évolution. Sur les 31 pays comparés (27 pays Etats membres avec la Suisse, la Norvège, l'Islande et e Royaume Uni), ce ne sont pas moins de 24 pays qui ont instauré un permis à point (voir le tableau 1 reprenant l'ensemble des pays avec ou sans points et date d'instauration). Les figures 6 à 9 suivantes montrent les courbes d'évolution du nombre de morts par million d'habitants depuis 1970 (certains pays ne disposant pas de données aussi anciennes) à 2019 pour les pays possédant un système de permis à points. Dans un souci de lisibilité, les pays ont été regroupés par ordre chronologique d'instauration du permis à points.

Dans ces différentes figures, il apparaît que certains pays sont déjà plus performants que d'autres, et ce, dès 1970. Ainsi la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni connaissent déjà dans les années 70 un taux de mortalité inférieur à la moyenne européenne. Dès la seconde moitié des années 80, les Pays-Bas rejoignent également ce groupe, suivi par la Suisse dans les années 90.

Pays ayant introduit le permis à points entre 1972 et 1999

La figure 6 présente l'évolution pour les six pays ayant introduit en premier le permis à points, c'est-à-dire avant les années 2000. En 1972 et 1974, le Royaume-Uni et l'Allemagne sont les premiers pays à introduire le permis à points. Une baisse de la mortalité n'est pas tout de suite observée après l'introduction du permis à points. Ce n'est qu'à partir de 1978 qu'une baisse de la mortalité est à nouveau amorcée.

Le Royaume-Uni, qui présente l'un des taux les plus bas de mortalité sur la route, a connu une baisse de la mortalité depuis 1972 (année où fut introduit une première fois le permis à points), baisse qui s'est renforcée à partir de 1990. Concernant la France et la Slovénie qui présentent la plus haute mortalité en 1970, celle-ci est également en baisse à partir de 1975, avec quelques importants soubresauts pour la Slovénie fin des années 70 et fin des années 80.

Parmi les pays représentés dans la figure 6, il est surprenant de constater que la Pologne a connu un taux de mortalité qui globalement n'a fait qu'augmenter depuis les années 70, avec une diminution vers le milieu des années 80. Dans les années 90, nous observons à nouveau une hausse du taux de mortalité. Pendant cette décennie, ce pays a connu une croissance relativement élevée du parc automobile (Eurostat, 2021) et en 1998, le permis à points a été introduit. Quant à la France et à la Slovénie, elles présentent une évolution similaire avec, dans les années 70, les plus hauts taux de mortalité du groupe de pays mais qui n'ont fait que baisser depuis (avec quelques soubresauts début des années 90 et fin des années 2000 pour la Slovénie) pour atteindre des taux similaires à l'Allemagne et au Royaume-Uni en 2019).

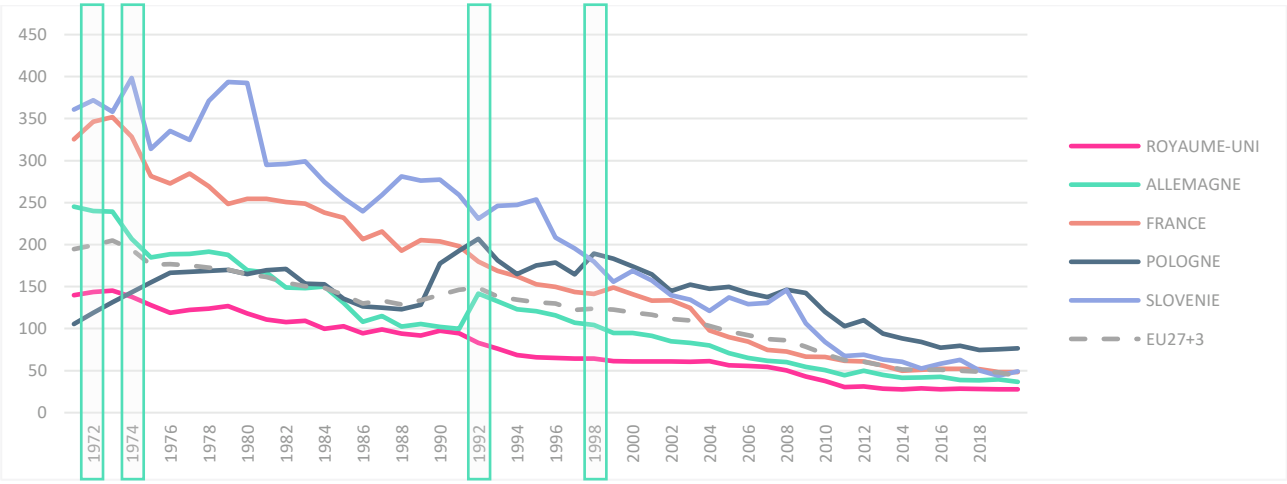


Figure 6. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec permis à points (introduction entre 1972 et 1999). Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021

Pays ayant introduit le permis à points entre 2000 et 2016

Dans la première décennie des années 2000, ce ne sont pas moins de 17 pays qui ont introduit un système de permis à points dans leur législation. La première série (figure 7) reprend les pays ayant introduit le permis à points entre 2000 et 2002.

En 1970, la Bulgarie, la Grèce et la Roumanie affichent les plus bas taux de mortalité. La Bulgarie et la Grèce se caractérisent par une hausse constante de leur taux de mortalité jusqu'au début des années 90 pour la Bulgarie et fin des années 90 pour la Grèce. Pour ces deux pays, ce n'est qu'à partir des années 2000 (voir fin 2000) qu'une baisse est amorcée. A partir de 2010, le taux de mortalité est inférieur à celui de 1970 pour la Grèce et équivalent pour la Bulgarie. Concernant la Roumanie, celle-ci affichait entre 1970 et 1990 la plus basse mortalité suivie d'une très forte hausse en 1990. Cette hausse peut être expliquée par un changement dans la méthode de comptage et/ou une hausse du parc automobile national (en d'autres mots, plus de véhicules sur les routes).

L'Irlande a amorcé une baisse de la mortalité dès les années 70 pour arriver à l'un des taux les plus bas de l'ensemble de pays européens en 2019. Pour l'ensemble de ces pays, la baisse du taux de mortalité avait été enclenchée avant l'introduction du permis à points. A l'exception de la Hongrie, la diminution s'est confirmée dans les années suivantes (avec quelques hausses sporadiques).

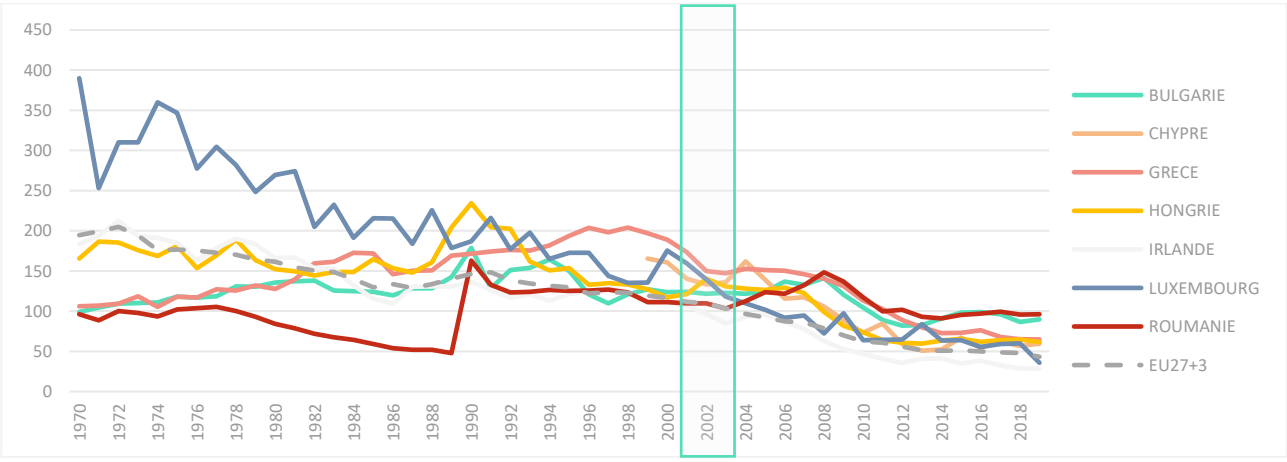


Figure 7. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec permis à points (introduction entre 2000 à 2002). Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021

La deuxième (figure 8) et troisième (figure 9) séries correspondent aux pays ayant introduit le permis à points entre 2003 et 2005 et entre 2006 et 2016. Les pays présentant les meilleures performances sont la Norvège (permis à points depuis 2004) et l'Espagne (permis à points depuis 2006), avec des taux de mortalité inférieurs à la moyenne européenne. La Lituanie et la Lettonie (permis à points depuis 2004) ont connu une importante hausse de la mortalité à la fin des années 80. A partir de 2007, on observe pour ces deux pays une très forte chute du taux de mortalité pour arriver à des taux proches de la moyenne européenne.

Le Portugal, dernier pays européen à avoir introduit le permis à points, présentait les plus hauts taux de mortalité (avec la Slovénie, la France, la Lituanie et la Lettonie) jusqu'au début des années 90. L'introduction du permis a point au Portugal est suivie d'une hausse de la mortalité sur les routes.

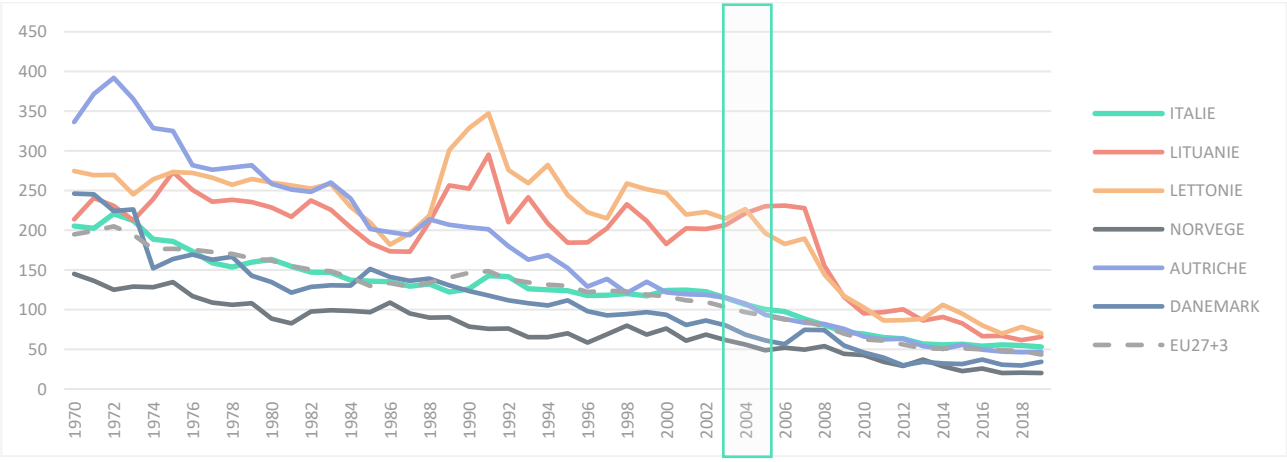


Figure 8. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec permis à points (introduction entre 2003 et 2005). Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021

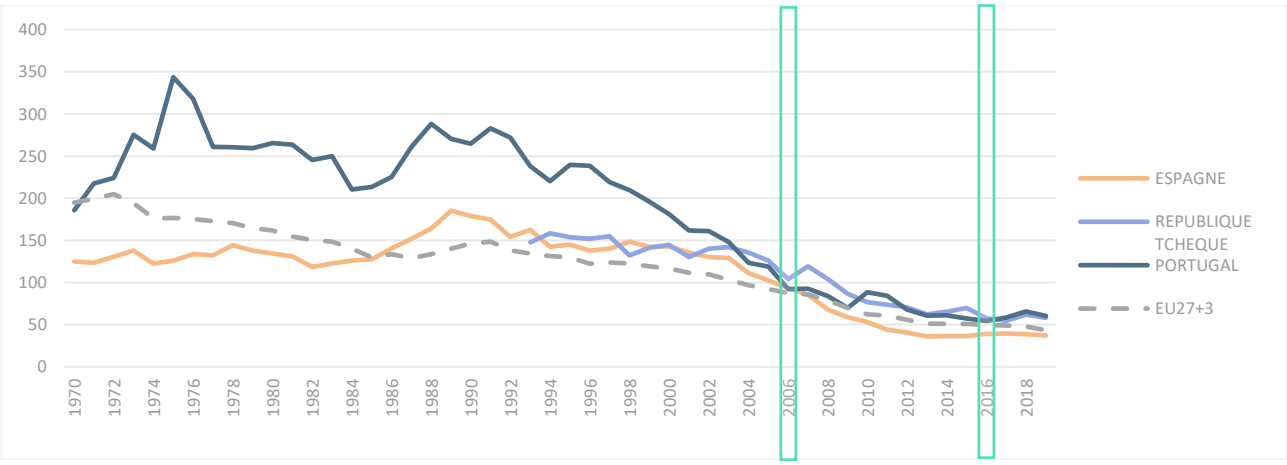


Figure 9. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec permis à points (introduction entre 2006 et 2016). Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021

3.5 Pays sans permis à points - Evolution de l'indicateur de risque

Trois pays européens n'ont pas introduit de système de permis à points : la Belgique, la Suède et la Slovaquie. La Finlande n'a, à proprement parler, pas de système de permis à points. Il existe toutefois un système pouvant y ressembler (Klipp et al., 2011). L'objectif n'étant pas précisé dans la loi (introduite en 1981) et les experts finlandais contactés dans le cadre de cette étude ayant indiqué ne pas avoir de permis à points, nous avons opté pour inclure ce pays dans les pays sans système de points. Comme les Pays-Bas n'ont qu'un système de points limité pour les conducteurs novices, nous avons également inclus les Pays-Bas dans ce graphique.

Comme présenté précédemment pour l'ensemble des pays européens, la tendance générale des pays sans permis à points est clairement à une baisse du nombre de tués sur la route. La Belgique présente les plus mauvaises performances en 1970. Sa position s'améliore dès 1972, avec une baisse continue de la mortalité jusque dans les années 90, pour ensuite se rapprocher de la moyenne européenne et atteindre le niveau le plus bas en 2018. Un niveau qui reste néanmoins plus élevé que celui de la Suède, la Slovaquie et la Finlande.

Dès les années 70, la Suède, la Finlande et les Pays-Bas ont amorcé une baisse de la mortalité, la Suède enregistre même les meilleures performances avec une mortalité plus faible que la moyenne européenne. Ces trois pays font partie, avec la Norvège, la Suisse et le Royaume-Uni, des pays présentant les meilleurs résultats en 2018. Cela étant, depuis 2013, une hausse du taux de mortalité est observable aux Pays-Bas. L'Estonie, le dernier pays à compléter le groupe de pays sans permis à points, présente un taux de mortalité parmi les plus faibles début des années 70, pour ensuite connaître une hausse considérable début des années 90, hausse similaire observée dans d'autres pays baltes et qui peut s'expliquer par une croissance du parc automobile. Depuis les années 90, la mortalité ne fait que diminuer en Estonie, avec des soubresauts réguliers jusqu'à la fin des années 2000.

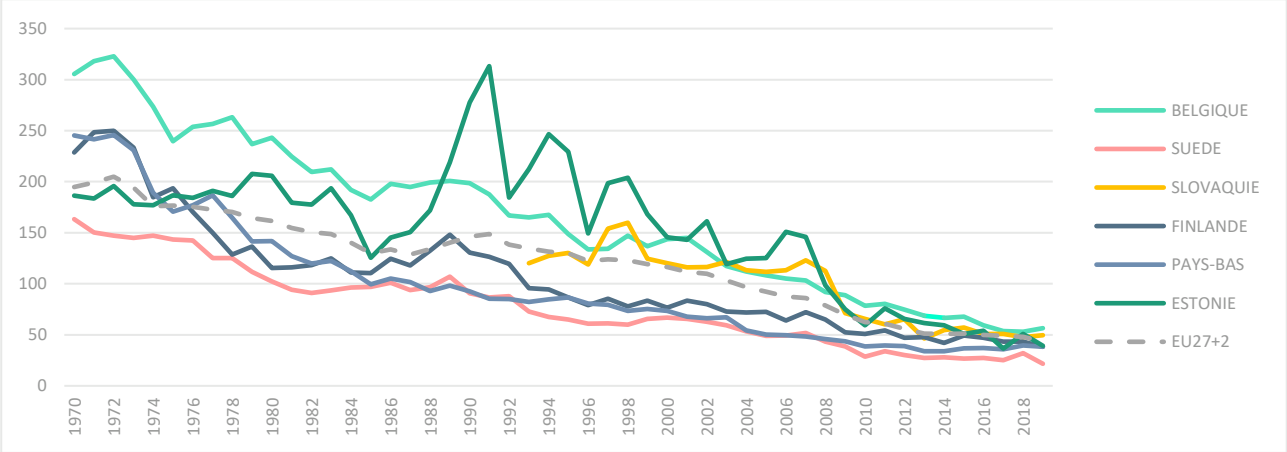


Figure 10. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays sans permis à points. Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021

3.6 Belgique et ses pays voisins proches

La figure 11 montre que, même si les positions relatives des pays les uns par rapport aux autres ont eu tendance à rester identiques sur cette longue période, l'écart séparant ces performances s'est réduit avec le temps. Globalement, la Belgique occupe une mauvaise position par rapport à ses pays voisins. Elle enregistrait en 1970 un taux de mortalité plus élevé que le Luxembourg et la France. Ces deux derniers pays se sont néanmoins rattrapés au début du millénaire et occupent une meilleure place que la Belgique en 2019.

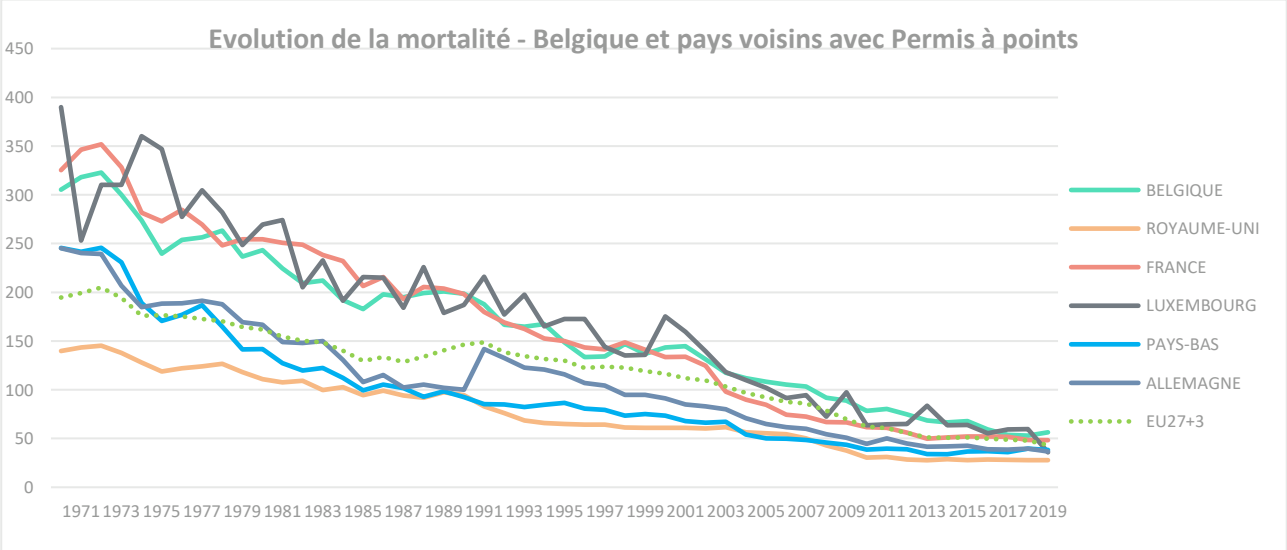


Figure 11. Comparaison de l'évolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec et pays sans permis à points. Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021

3.7 Discussion

Sur la base de la comparaison européenne des chiffres officiels de la mortalité sur les routes, nous pouvons tirer quelques conclusions préliminaires :

- En 2019, avec un taux de mortalité de 56 décès par million d'habitants, la Belgique se situe au-dessus de la moyenne européenne. Sont encore moins performants que la Belgique, un certain nombre de pays d'Europe méridionale et orientale qui enregistrent une mortalité liée au trafic supérieure. Nos

voisins proches s'en tirent mieux, principalement le Royaume-Uni et les Pays-Bas qui sont parmi les pays les plus performants.

- Bien que la mortalité routière en Belgique ait pratiquement diminué de moitié en 15 ans, sa position reste néanmoins pratiquement inchangée, voire elle se dégrade, entre 2005 (17ème place sur 31 pays) et 2019 (20ème place sur 31 pays).
- Au cours des 15 dernières années, l'Islande et les pays baltes ont connu une baisse particulièrement remarquable. La mortalité en Belgique a évolué plus favorablement que dans les pays voisins plus performants que sont les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Cela n'a toutefois pas suffi pour gommer le retard. Cependant, au cours des cinq dernières années, nous avons connu une évolution plus favorable que les autres pays européens.

A la suite des comparaisons de l'évolution de la mortalité entre pays avec système de permis à points et sans système de permis à points, il nous est difficile de tirer conclusions claires. Un ensemble de facteurs additionnels (tels que des stratégies de contrôles, de campagnes de sensibilisations …) doivent être pris en considération pour pouvoir interpréter l'évolution des performances des pays avec et sans permis à points. Seuls l'indice de mortalité ne permet pas de déterminer si les pays avec ou sans permis à points sont plus performants. Par exemple, la Suède, qui n'a pas de permis à points, est l'un des pays européens les plus performants.

Concernant les pays avec permis à points, la baisse de la mortalité avait été amorcée avant l'introduction du permis. Et il est néanmoins pertinent de noter que pour certains d'entre eux, l'introduction du permis à point a été suivie d'une légère hausse de la mortalité. Tel est le cas pour la Hongrie, la Lituanie, la République Tchèque et la Slovénie. Afin d'interpréter ces légères hausses, il serait nécessaire d'analyser s'il y a eu des changements structurels au sein des pays (hausse du parc automobiles, …) et si des mesures ont été introduites pendant cette période et lesquelles.

4 Prévalence des comportements à risque

4.1 Comportements observés dans le trafic

4.1.1 Excès de Vitesse

Alors que c'est l'un des comportements dangereux le plus souvent rapporté par les automobilistes (voir figure 18), la vitesse excessive et inappropriée est malheureusement un facteur majeur dans un grand nombre d'accidents. Elle est responsable d'environ un tiers des collisions mortelles et elle constitue un facteur aggravant dans la plupart des accidents. La réduction de la vitesse des véhicules pourrait dès lors avoir un effet significatif sur la sécurité routière : « Si la vitesse moyenne était réduite d'un seul km/h sur toutes les routes d'Europe, ce sont 2.100 vies qui pourraient être sauvées » (ETSC, 2019b).

Mais les excès de vitesse ne consistent pas uniquement à rouler plus vite que la limite de vitesse autorisée. Ils couvrent également le fait de ne pas adapter la vitesse du véhicule aux conditions locales telles que la météo ou le volume de trafic. Des informations sur le trafic basées sur les conditions, ainsi que des limitations de vitesse variant en fonction des conditions météorologiques et du trafic, sont également nécessaires pour informer et faire accepter les mesures de sécurité routière (Holocher & Holte, 2019).

Que ce soit conscient ou non, cinq raisons principales ont été identifiées pour rouler trop vite : s'adapter à la vitesse du trafic environnant, être pressé, le plaisir de la vitesse, l'ennui et le comportement inconscient. De plus, la vitesse à laquelle un conducteur décide de rouler peut également dépendre d'autre facteurs : de son attitude à l'égard des excès de vitesse (la façon dont il perçoit le risque, dont il respecte les règles… mais aussi de son tempérament), des caractéristiques de la route et des possibilités offertes par le véhicule (Van den Berghe et Pelssers, 2020).

Une vitesse excessive ou inadaptée entraîne donc un plus grand nombre d'accidents et des accidents plus graves. Et plus la vitesse augmente, plus le risque d'accident est élevé, et plus la gravité de ces accidents grimpe (Van den Berghe et Pelssers, 2020). Or, selon l'EU, entre 40% et 50% des conducteurs dépassent les limites de vitesse, dont 10% à 20% excède la limitation de plus de 10 km/h (European Commission, 2018). En agglomération, et pour les pays qui effectuent les mesures de comportement, ce sont entre 35% et 75% des observations de vitesse des véhicules qui ont supérieures à la vitesse légale (ETSC, 2019b). Cependant pour interpréter ces chiffres, il faut prendre en compte les limitations de vitesse et les conditions de trafic de chaque pays. Les mesures comportementales sont généralement effectuées sur des tronçons relativement rectilignes où il n'y a pratiquement aucune contrainte de circulation ou d'infrastructure empêchant les conducteurs de dépasser la limite de vitesse (Van den Berghe et Pelssers, 2020).

En termes de taux de mortalité, 55 % de tous les décès sur la route dans l'UE se produisent sur des routes rurales (hors autoroutes). Toutefois, il est pertinent de souligner que très peu de mesures sont prises pour réduire les vitesses moyennes sur ces types de route. En outre, il est intéressant de souligner que les pays appliquant des limites de vitesse entre 70 et 80 km/h sur les routes rurales sont plus fréquemment des pays présentant des taux de mortalité inférieurs à la moyenne européenne (ETSC, 2019b).

En Belgique, les mesures de comportements effectuées depuis 2003 par l'institut Vias, mesurent la vitesse libre des conducteurs dans certaines zones (présélectionnées pour leur aménagement routier). Il s'agit de la vitesse choisie par les conducteurs quand ils ne sont confrontés à aucune contrainte en termes de quantité de trafic ou d'infrastructure. Elle est mesurée sur des routes rectilignes, où il n'y a pas de trafic congestionné, de ralentisseurs de vitesse, de carrefour ou de virage serré à proximité. Elle est un bon indicateur du risque pris par les conducteurs au volant. Une vitesse moyenne libre proche ou supérieure à la limitation de vitesse indique la présence de nombreux infractionnistes et donc une situation dangereuse sur les routes (Pelssers & De Vos, 2020). Les résultats de la dernière mesure effectuée en 2015 sont repris ci-dessous, dans le texte.

Selon le PIN Flash 36 de l'ETSC (2019), près de 75% des excès de vitesses observées ont lieu dans les zones à 50 km/h (« en agglomération »). Seuls certains pays mesurent les vitesses sur les routes urbaines à l'échelle nationale, et entre 35 % et 80% des observations de vitesse des véhicules sont supérieures à la vitesse légale. Selon les données fournies par les pays participants à l'enquête « experts » menée dans le cadre de cette étude, en agglomération, pas moins de 80% des vitesses observées sont supérieures à la vitesse légale en Pologne, 59% au Portugal (véhicules légers), 51% en Slovénie, 41% en République Tchèque, 41% en Autriche, 38% à Chypre, 37% en Croatie, 36% en Belgique, 36% en Suisse, 33% en Suède (voir Tableau 2).

Les Rapport PIN FLASH 36 de l'ETSC (2019b) permettent de compléter le tableau pour les autres pays : 68% en Irlande (routes urbaines nationales), 52% en Grande-Bretagne, 50% au Danemark, 49% en Norvège, 43% en République tchèque, 35% en Suède et 10% en Irlande (routes résidentielles) (ETSC, 2019b). Étant donné la diversité des sources et méthodologies utilisées, les interprétations fournies en regard du tableau 2 doivent être prises avec précaution.

Seuls l'Autriche, la Belgique, l'Irlande et la Suisse ont des données disponibles pour les zones 30 km/h. En Belgique, les mesures les plus récentes datent de 2015. Il est ressorti de ces mesures que le pourcentage d'excès de vitesse était le plus élevé dans les environnements scolaires (sans adaptations infrastructurelles) dont la limitation de vitesse est de 30 km/h. Près de 90 % des conducteurs y roulaient trop vite (avec une vitesse moyenne de 43km/h) (ETSC, 2019b; Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016). En Autriche, pas moins de 68% des vitesses observées des véhicules étaient supérieures à la limite dans les zones 30 km/h en 2018-2020 (voir Tableau 2). Pour la Suisse, ce sont 54% des automobilistes qui ne respectent pas la limitation de 30km/h. Et selon les données fournies par ETSC (2019b), en Irlande 62 % des vitesses observées des véhicules étaient supérieures à la limite de vitesse de 30 km/h sur les routes résidentielles en 2016 et la vitesse moyenne observée était de 36 km/h.

A nouveau, en Belgique, hors agglomération, le pourcentage d'excès de vitesse le plus élevé a été relevé sur les routes à 90 km/h à deux voies (57 %) et le pourcentage le plus bas sur les routes à 90 km/h à une seule voie (29 %). Sur les routes limitées à 70 km/h, 41 % des conducteurs ont roulé trop vite, ce qui est analogue au pourcentage d'excès de vitesse sur les routes à deux bandes limitées à 120 km/h (40 %). Sur les autoroutes, le pourcentage d'excès de vitesse s'élevait à plus de la moitié (53 %) (Schinckus & Schoeters, 2018; Temmerman, 2016).

Tableau 2. Mesures Comportementales dans le Trafic pour les pays ayant participé à l'enquête des experts 2021. Souce: Institut Vias

Code Pays	En agglomération	Année	Hors agglomération	Année	"Autoroutes/voies rapides"	Année
BE	36%	2015	41% (routes à deux bandes limitées à 120km/h 57% (routes à deux voies limitées à 90km/h) 29% (routes à une seule bande limitées à 90km/h) 41% (routes limitées à 70km/h)	2015	53%	2015
CY	38%	2019	19%	2019	64%	2019
FI			29.2%	2018	36.4%	2018
FR	Roads through small towns: 39% Entrances and exits of medium-sized cities : 38% Arterial roads in downtown areas of medium-sized cities : 20%	2019	2 or 3 lane roads outside built-up areas (80km/h since 2018) : 34%	2019	Connecting highways (130km/h): 20% Alternate highways (110km/h) : 27% 2x2 lane roads (110km/h) : 27%	2019
HR	37%	2019	45%	2019	21%	2018
AT	68,1% for speed limit 30 & 40,9% for speed limit 50	2018 - 2020	speed limit 70: 41,1%// speed limit 100: 13,2%	2018 - 2020	speed limit 130: 21,2%	2018 - 2020
PL	80%	2015	35%	2015	58%	2015
PT	Through Roads, Speed limit 50km/h – Light vehicles – 59.1% Heavy vehicles – 46.4% During the day – light vehicles – 56.0% - Heavy vehicles – 44.1% During the night – light vehicles – 68.3% e Heavy vehicles – 51.1% Urban Roads, speed limit 80 km/h – Light vehicles – 36.2% Heavy vehicles – 12.2% During the day – light vehicles – 33.7% Heavy vehicles – 11.1% During the night – light vehicles – 41.3% Heavy vehicles – 14.3%	2013	Light vehicles – 36.4% Heavy vehicles – 3.3% During the day – light vehicles – 32.9% Heavy vehicles – 1.9% During the night – light vehicles – 48.9% Heavy vehicles – 6.8%	2013	Light vehicles – 46.4% Heavy vehicles – 0.8% During the day – light vehicles – 46.4% Heavy vehicles – 0.8% During the night – light vehicles – 40.8% Heavy vehicles – 1.0%	2013
RO	/		/		/	
SI	51 % drivers drive above speed limit (daytime) and 64 % (nighttime).	2018	13 % drivers drive above speed limit (daytime) and 20 % (nighttime)	2018	13 % drivers drive above speed limit	2018
CZ	40.6 %	2020	35.8 %	2020		
SE	33%	2020	49%	2020	60%	2020
CH	Speed limit = 30km/h: 54% & 50km/h: 36%	2019	18%	2019	31%	2019

4.1.2 Conduite sous influence

Selon l'OMS, l'Europe et ses états membres sont la région du monde avec le plus haut taux de consommation d'alcool, taux de consommation qui n'a pas changé depuis 2010 et un cinquième de la population âgée de 15 ans et plus a une consommation excessive d'alcool au moins une fois par semaine (OMS, 2019).

La consommation d'alcool ou de drogue affecte nos aptitudes à la conduite notamment en entraînant une augmentation du temps de réaction, une baisse de la vigilance, de l'acuité visuelle et une baisse des capacités de jugement et de réflexes (Meesmann et al., 2017). Il est estimé que près de 2% des kilomètres parcourus en EU sont effectués avec un niveau illégal de concentration d'alcool (BAC) et qu'environ 25% des décès sur les routes sont liés à la consommation d'alcool (ETSC, 2019a). En 2018 et dans 23 pays de l'UE, ce sont 2.654 personnes qui ont été enregistrées dans les registres de police comme tuées dans des collisions liées à l'alcool au volant. Entre 2010 et 2018, cette mortalité a diminué de 25%. Quinze pays européens ont été particulièrement performants pour réduire les décès liés à l'alcool au volant (ETSC, 2019a).

La conduite sous l'influence reste l'une des principales causes de l'insécurité routière en Belgique. La dernière mesure nationale de comportement "Conduite sous influence de l'alcool 2019 » (Brion, Meunier, & Silverans, 2019) a mis en évidence que près de 1,9% des conducteurs belges roulaient avec une alcoolémie supérieure à la limite légale de 0,22 mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré (AAE) (l'équivalent de 0,5 g d'alcool par litre de sang). Ce taux est en diminution depuis 2015, où il était à 2,7%.

Tableau 3. "Conduite sous influence alcool et drogues » : Mesures comportementales dans le trafic pour les pays ayant participé à l'enquête « experts » 2021. Source : Institut Vias

BE	1.9%		2018
FI	0.12%		2017
NL	2.30%[4] les soirs et nuits de weekend		2019
PL	1.47% (DRUID 2007-2009[5]); percentage of tested drivers with alcohol concentration level above the legal limit - 0.7%		2019
PT	Data for 2013 0.5 g/l a 0.79 g/l – 0.8% 0.8 g/l a 1.19 g/l – 0.7% >1.19 g/l – 0.3%	Male: 0.5 g/l a 0.79 g/l – 0.9% 0.8 g/l a 1.19 g/l – 0.8% >1.19 g/l – 0.5% Female: 0.5 g/l a 0.79 g/l – 0.4% 0.8 g/l a 1.19 g/l – 0.4% >1.19 g/l – 0.0%	2013
SI	Share of causer of traffic accidents under the influence of alcohol was 10,8% in 2020, share of positive drivers under influence of alcohol was 3%		2020
CZ	0.6 %		2020
SE	0.25%		2019

Les données collectées auprès des pays participants à l'enquête « experts » menée dans le cadre de cette étude permettent de fournir, pour certains d'entre eux, des données plus récentes (dates fournies dans le Tableau 3 ci-dessus). La comparabilité des données reste néanmoins limitée du fait que peu d'informations ont été fournies en termes de méthodologie. Les taux du Portugal sont similaires à ceux de la Belgique : 1,8% d'automobilistes contrôlés avec un taux supérieur à la limite légale (BAC Standard 0,5g/l). Les Pays-Bas[6] présentent un taux largement supérieur à la moyenne belge avec 2,3% des conducteurs contrôlés positifs avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale (BAC standard 0,5g/l) pour les nuits de weekend. Pour la Finlande, la Suède et la République Tchèque, ce sont des taux nettement inférieurs qui ont été rapportés : 0,12% en Finlande (BAC standard 0,5g/l), 0,25% en Suède (BAC standard 0,2g/l) et 0,6% en République Tchèque (BAC standard 0,0g/l).

[4] Les résultats pour les Pays-Bas doivent être interprétés avec précautions, les mesures de comportements se faisant principalement les soirs et nuits de week-ends.
[5] Veuillez noter que les données recueillies datent de 2007-2009 et sont quelque peu dépassées.
[6] Les précautions sont de mises pour l'interprétation des données néerlandaises.

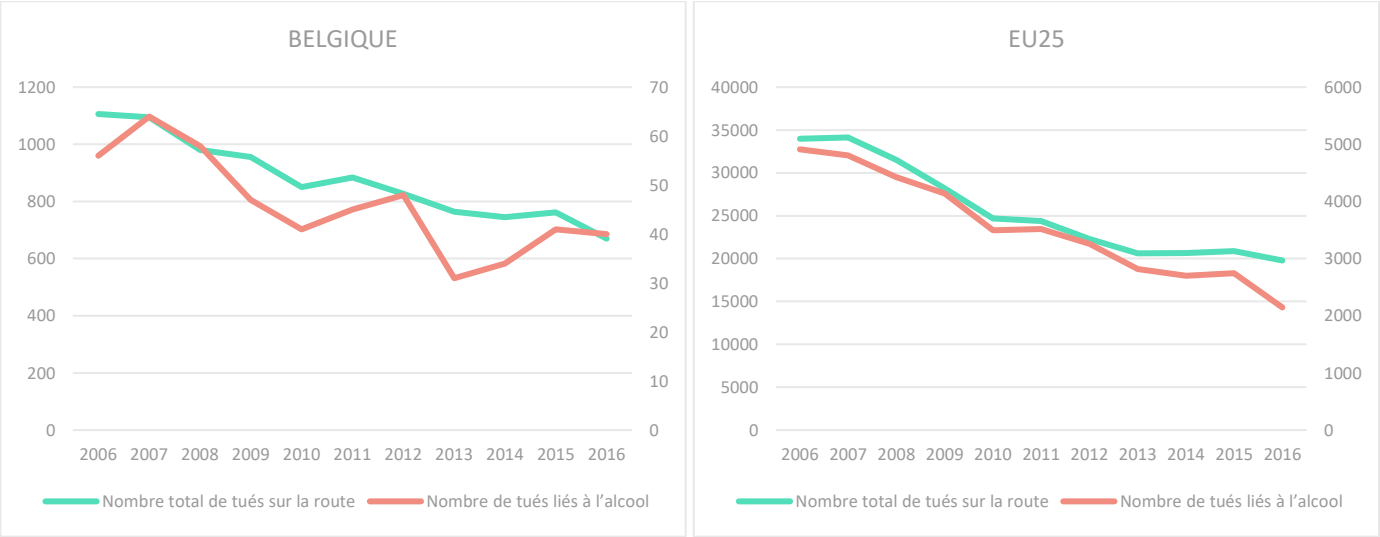


Figure 12. Évolution du nombre total de tués sur la route et du nombre de tués sur la route liés à l'alcool, Belgique et UE des 25 (2006-2017). Source : Statbel & ETSC, 2018

Note : Moyenne de l'UE des 28 sans IT, PT et MT dont les données n'étaient pas disponibles.

Concernant la conduite sous influence de stupéfiants, le plus grand projet européen[7] sur la prévalence des drogues illicites dans la population de conducteurs a été collectée grâce au projet DRUID et remonte à 2007-2009 (voir Houwing et al., 2011). Au cours de ce projet, quelques 50.000 conducteurs de voitures particulières et d'utilitaires légers de 13 pays européens ont été testés sur 23 substances psychoactives, dont l'alcool, le cannabis, la cocaïne et les médicaments comme les benzodiazépines. L'alcool était en moyenne la substance psychoactive la plus commune lors de cette étude, suivie par les drogues et les médicaments dangereux pour la conduite (voir répartition dans le Tableau 4) (Schoeters et al., 2018).

Tableau 4. Prévalence observée de la conduite sous l'influence des drogues et des médicaments dangereux pour la conduite : pourcentage de conducteurs dans la population globale répartis en groupes s'excluant mutuellement selon la consommation d'une ou plusieurs substances et pourcentage global par substance, Belgique et Europe (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011

	Substances Psychotives	Belgique	Moyenne Européenne
Drogues Usage unique	Cannabis (THC)	0.35%	1.32%
	Cocaïne	0.2%	0.42%
	Amphétamines, ecstasy	-	0.08%
	Opiacés illicites (ex: Héroïne)	0.09%	0.07%
Médicaments Usage unique	Benzodiazepines	2.01%	0.9%
	Drogues Z (zopiclone, zolpidem)	0.22%	0.12%
	Opiacés médicinaux	0.75%	0.35%

Pour 13 pays européen ayant participé à l'étude DRUID, la prévalence moyenne de la conduite sous l'influence de drogues était estimée à 1,9%. Pour la Belgique, ce pourcentage est nettement plus bas que la moyenne européenne : 0,64%. C'est en Estonie qu'il est le plus élevé (7,64%, dont près de 6% pour le Cannabis) et aux Pays-Bas (2,17%, dont 1.7% pour le Cannabis).

En revanche pour la consommation de médicaments au volant, la Belgique passe en tête avec 2,98%, suivi du Portugal (2,84%), de la Finlande (1,71%) et de la Norvège (1,69%). C'est en Pologne (0,17%), aux Pays-Bas (0,6%) et en République tchèque (0,83%) que les résultats sont meilleurs (taux faibles). Selon les derniers chiffres collectés en Serbie (2020), 0,4% des accidents sont liés à la conduite sous influence de drogues et médicaments, dont 16% des conducteurs étaient testés positifs sur base d'examens médicaux.

Dans la suite de ce rapport, nous nous concentrerons principalement sur les résultats de comportements auto-déclarés pour la conduite sous influence d'alcool et de drogue.

[7] Le projet DRUID et les mesures collectées dans le cadre de ce projet datent de 2007-2009 et sont quelque peu obsolètes. Pour des mesures plus récentes et relatives aux comportements auto-déclarés, veuillez vous référer à la section 4.2.3 du présent rapport.

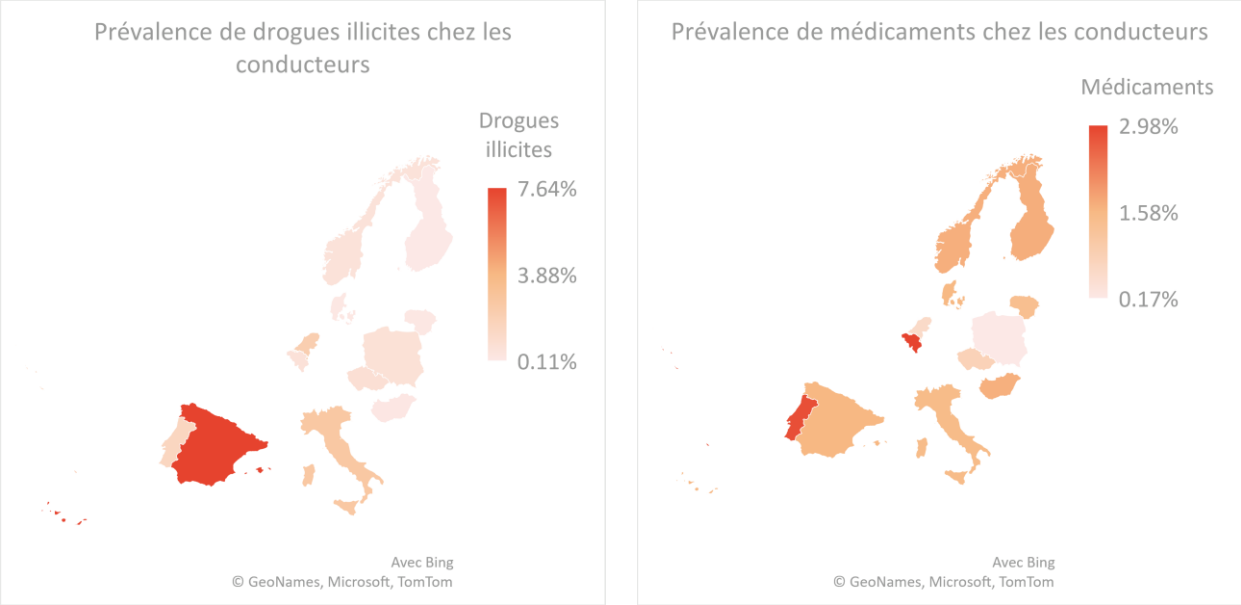


Figure 13. Pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de médicaments ou de drogues illicites (usage unique), 13 pays européens (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011

4.1.3 Systèmes de protection – Ceinture de sécurité et Système de retenue pour les enfants

La ceinture de sécurité reste le dispositif de sécurité le plus efficace des véhicules pour sauver la vie des passagers de véhicule en cas d'accident. En 2018, le rapport de situation internationale sur la sécurité routière de l'Organisation Mondiale de la santé (OMS) souligne que le non-usage de la ceinture de sécurité et de dispositif de retenue approprié pour les enfants (Child Restraint System - CRS) sont deux des cinq principaux comportements qui augmentent le risque de blessure ou de décès lié à la circulation (OMS, 2018). Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation approprié de CRS jouent un rôle essentiel dans la réduction du risque de décès ou de blessure lié à un accident de la route, ainsi que dans la gravité des accidents. Le risque de décès pourrait être réduit de 45-50% pour les conducteurs et passagers avant si la ceinture de sécurité était utilisée, de 25% à 44% pour les passagers arrière. L'utilisation d'un CRS pour les enfants permettrait quant à lui de diminuer le risque de décès de 50% à 60% (OMS, 2018; Nakamura et al., 2020). En Belgique, la part des personnes non attachées ayant été impliquées dans un accident mortel sur autoroute entre 2014-2015 représente 33% des conducteurs, 20% des passagers avant et 52% des passagers arrière[8]. Il est également pertinent de mentionner que les observations de comportements indiquent que le pourcentage de port de la ceinture de sécurité est plus élevé sur autoroute que sur la plupart des autres types de voies (Slootmans & Daniels, 2017).

[8] Au moment de l'interprétation de ces chiffres, nous devons garder à l'esprit qu'il s'agit d'un faible échantillon. Pour les passagers à l'arrière, par exemple, nous ne disposons d'informations sur le port de la ceinture que pour 33 personnes. Néanmoins, ces chiffres nous indiquent que le non-port de la ceinture de sécurité reste problématique sur les autoroutes (Slootmans & Daniels, 2017).

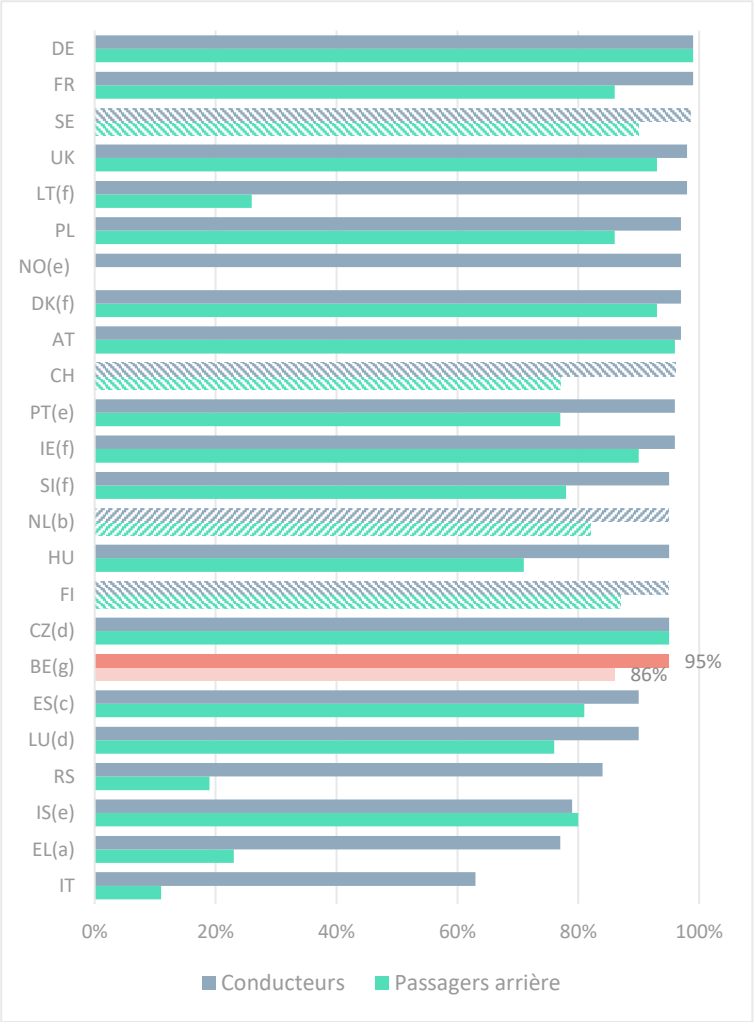


Figure 14. Port de la ceinture pour les conducteurs et passagers arrière ; Source : IRTAD (2020)

Note : (1) Pour certains pays, les données disponibles sont plus anciennes que 2019 : (a) 2009, (b) 2010, (c) 2012, (d) 2015, (e) 2017, (f) 2018, (g) 2015-2017. (2) Pas de données disponibles pour les passagers arrière en Norvège.

Depuis 1991, la législation quant à l'utilisation de la ceinture de sécurité a été adaptée en Europe : tous les passagers d'une voiture doivent porter leur ceinture de sécurité si leur siège en est équipé (Directive 91/671/EEC). Les enfants jusqu'à l'âge de 10 ans ou jusqu'à la taille de 135cm[9] doivent être retenus par un dispositif homologué adapté à leur taille et à leur poids. De plus, les sièges installés vers l'arrière ne peuvent pas être placés sur le siège du passager avant, à moins que l'airbag ne soit désactivé. Cette législation a été transposée en droit national par tous les pays de l'Union européenne, avec différentes dates d'entrée en vigueur.

Malheureusement, malgré l'obligation légale du port de la ceinture, il est estimé que seuls 90% des conducteurs européens portent leur ceinture en conduisant, et seulement 71% des passagers arrière (ETSC, 2016). D'autres mesures légales ont été entreprises pour améliorer l'utilisation de la ceinture, notamment en intégrant des avertisseurs (sonores et/ou lumineux) à tous les sièges pour non-port de la ceinture.

Il existe peu de données comparables en termes de mesures comportementales dans le trafic. En Belgique, depuis 2003, les mesures de comportements dans le trafic sont effectuées en observation directe de l'usage de la ceinture de sécurité des conducteurs et des passagers avant. Ce n'est qu'à partir de 2015 que le port de la ceinture à l'arrière a pu être observée dans le trafic. Les données ont donc été complétées par les infractions

[9] Certains pays ont tiré cette législation jusqu'à la taille de 150cm. De plus, dans certains pays, les enfants doivent obligatoirement être installé à l'arrière jusqu'à un certain âge.

constatées par la police. Au niveau européen, les dernières données disponibles proviennent de l'IRTAD et datent d'avant 2019 pour une large majorité des pays.

Dans la figure 14, le pourcentage de port de la ceinture est comparé entre tous les pays pour lesquels les résultats d'une mesure du port de ceinture étaient disponibles dans la base de données IRTAD (2019). Les pourcentages se rapportent à la mesure de port de la ceinture la plus récente. La base de données ne fournit pas d'informations sur les méthodes de collecte utilisées pour ces observations. Il ressort de la comparaison que les pourcentages relatifs au port de la ceinture pour le conducteur sont très proches les uns des autres : dans la plupart des pays, plus de 9 conducteurs sur 10 bouclent la ceinture de sécurité. Seules l'Italie (63%) et la Grèce (77%) affichaient des pourcentages plus faibles. La Belgique se situe légèrement au-dessus de la moyenne (95%), mais n'avait, à ce moment-là, pas d'aussi bons résultats que les pays les plus performants, à savoir la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Suède, où le port de la ceinture de sécurité est évalué à 99%.

Pour les passagers arrière, le port de la ceinture est inférieur par rapport aux passagers avant dans tous les pays. Les résultats sont également plus éloignés les uns des autres. Certes, avec 86%, la Belgique est dans la moitié supérieure, mais il a encore une marge d'amélioration par rapport aux meilleurs élèves (pays d'Europe du Nord, Allemagne et Royaume-Uni) où 9 occupants sur 10 portent également la ceinture à l'arrière.

4.1.4 Distraction au volant – Utilisation du téléphone portable

La distraction au volant, que ce soit par des tâches visuelles, auditives, cognitives ou les trois à la fois, impacte considérablement nos aptitudes à nous concentrer sur la route. Nous ne pouvons pas à la fois consacrer toute notre attention à une tâche visuelle, comme conduire la voiture, et à une tâche auditive, comme une conversation téléphonique. Bien que notre cerveau passe très rapidement d'une tâche à l'autre nous donnant l'illusion que nous pouvons réaliser efficacement deux tâches à la fois, en réalité, il n'en est rien (Slootmans & Desmet, 2019). Le téléphone portable est une source de plus en plus importante de distraction au volant (bien qu'il ne soit pas le seul).

Globalement, les taux de prévalence de la distraction au volant varient fortement d'une étude à l'autre. Ces grandes différences peuvent s'expliquer par le fait que ces études utilisent différentes méthodes de recherche et différentes définitions de la distraction (SWOV, 2013 cité dans Slootmans et Desmet, 2019). Les analyses internationales mettent en évidence que les automobilistes passent 25% à 30% de leur temps de conduite à des activités détournant l'attention (Ranney, 2008 ; SWOV, 2013 ; Klauer et al., 2006 ; Stutts et al., 2005 ; DaCoTa, 2012 cités dans Slootmans & Desmet, 2019).

Selon l'Observatoire Européen de la Sécurité Routière, ce sont entre 1% et 11% des conducteurs qui utilisent leur téléphone en conduisant (ERSO, 2018). Cette prévalence varie fortement d'un pays à l'autre, et les mesures comportementales disponibles datent parfois de 5 ans ou plus. Par conséquent, dans l'enquête envoyée aux différents experts des pays européens pour cette étude, nous avons demandé s'il leur était possible de fournir la prévalence observée de l'utilisation du téléphone au volant. Il apparaît que les taux les plus élevés ont été observés en Italie, en Grèce (9%, chiffres de 2009) et en Croatie (8%). Le taux le plus faible a été observé en Angleterre et en Écosse (1,6%). Les chiffres concernant les Pays-Bas sont explicités ci-après : "Pendant la mesure de 2020, 91% des conducteurs observés n'ont pas utilisé activement un appareil (passer un appel ou toucher un écran). Les appels à la main ont été effectués par 4 % d'entre eux : 1 % avaient le téléphone à l'oreille et 3 % l'avaient dans la main ou sur le volant. L'écran a été utilisé par 2% et 3% ont effectué un appel en mains libres ». (Aarts et al., 2020).

Tableau 5. Prévalence de l'utilisation du téléphone en main pendant la conduite pour sept pays Européens. Sources : (*) Institut Vias (2021), ERSO (2018) et (**) Riguelle & Roynard (2014)

Pays	hand-held mobile phone
BE (2014) **	3.3%
AT (2020)*	4% (Téléphone sans équipement mains libres + saisie de message)
CH (2020)*	3%
CZ (2011)	2.7%
CZ (2020)*	2.20%
EL (2009)*	9%
ES (2018)	3.0%
FR (2019)*	3.20%
GB + SCT (2014)	1.6%
HR (2016)*	8%
IE (2013)	4.0%
IT (2011)	9%
NL (2020)*	9% - utilisation du kit main-libre inclus
PL (2015)*	3%

Selon l'état des lieux dressé par Slootmans et Desmet (2019), les jeunes conducteurs sont ceux qui s'adonnent plus souvent à des activités détournant l'attention. Il s'agit généralement de formes de distractions de nature technologique, comme l'utilisation du téléphone portable, mais aussi d'autres types de comportements détournant l'attention (comme l'actionnement des essuie-glaces ou de l'air conditionné, l'attention portée à des personnes ou des événements à l'extérieur du véhicule…) sont plus souvent adoptés par des jeunes.

Au niveau belge, la mesure effectuée en 2013 (Riguelle et Roynard, 2014) a fait ressortir que 8% des conducteurs observés ont exercé une action potentiellement source de distraction pendant la conduite. Pour 3,3% d'entre eux, il s'agissait de l'utilisation du téléphone portable.

En termes de prévalence, l'étude a évalué que :

- 3,2% des conducteurs observés étaient distrait par un GSM : 2,0% circulaient tout en téléphonant et 1,2% manipulaient leur téléphone.
- L'utilisation du GSM au volant varie fortement en fonction du type de véhicule. Les conducteurs de camionnette (5,6%) et de camion (6,3%) présentent nettement plus souvent ce comportement que les automobilistes (2,7%) (Slootmans & Desmet, 2019).

4.2 Prévalence des comportements auto-rapportés

4.2.1 Introduction

Le comportement à risque des usagers de la route correspond à tout comportement qui accroît le risque d'accident et sa gravité pour les usagers de la route. Les comportements à risque qui sont abordés dans ce chapitre sont les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues, l'utilisation ou non de dispositifs de retenu (ceinture), et la distraction au volant (utilisation du téléphone au volant). Pour chaque comportement, la prévalence est abordée sur la base d'un comportement auto-rapporté. Toutefois, les données auto-rapportées doivent être interprétées avec la prudence car la désirabilité sociale[10] peut jouer un rôle dans les réponses fournies par les répondants.

L'ensemble des résultats des comportements auto-rapportés présentés dans ce chapitre sont les résultats de l'étude ESRA2 menée en 2018 et en 2019 auprès de 24 pays européens. Ces comportements auto-déclarés au cours des 12 derniers mois mettent en lumière que ce sont les infractions aux limitations de vitesse qui sont les plus fréquemment rapportées par les répondants européens (74%). Suivent l'utilisation du téléphone portable au volant pour consulter un message ou les réseaux sociaux (32%). Et près de 22% des répondants ont également rapporté avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool.

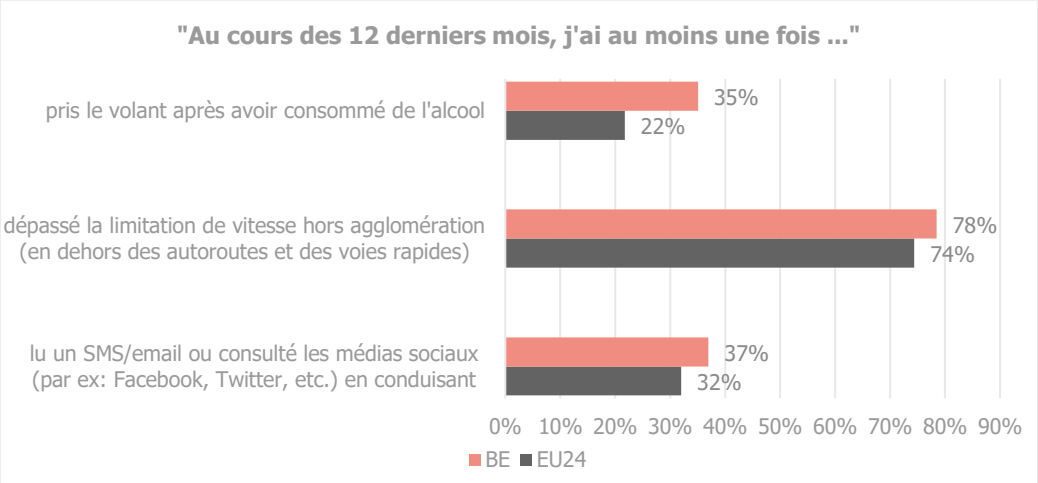


Figure 15. Prévalence des comportements dangereux auto-déclarés des conducteurs européens (% de conducteurs qui rapportent avoir eu ce comportement au cours des 12 derniers mois). Moyenne pondérée de 24 pays

Comme présenté précédemment, la Belgique occupe une place plutôt médiocre comparée à ses voisins européens en termes de mortalité. Afin de pouvoir examiner sa position en termes de comportements dangereux dans le trafic, la figure suivante (15) montre les résultats des auto-déclarations des répondants des les trois pays le plus performants (Norvège, Suède et Suisse) et des trois pays au performances similaires à la Belgique (France, Italie et République Tchèque) en termes de mortalité en 2019. Pour rappel, la Suède et la Suisse n'ont pas de système de permis à points.

Il est étonnant de constater que les résultats pour la Belgique pour les comportements auto-déclarés au cours des 30 derniers jours sont similaires à ceux d'autres pays ayant des performances meilleures qu'elle en termes de taux de mortalité. En ce qui concerne la conduite sous influence d'alcool, la Suisse présente un taux similaire à la Belgique, voir légèrement supérieur pour la prise de volant après consommation d'alcool (34% vs 33%). Tandis que la France qui présente une mortalité inférieure à la Belgique en 2019 (48 contre 56), a également des taux similaires à la Belgique pour les comportements auto-déclarés au sujet de la conduite sous influence d'alcool et de drogues.

La République Tchèque qui a une mortalité supérieure à la Belgique en 2019, présente des taux largement inférieurs concernant les comportements auto-déclarés sur la conduite sous influence de drogue ou d'alcool. Ce résultat est fortement lié à la tolérance zéro (BAC standard : 0,0g/l) appliquée dans le pays. La Norvège et

[10] La désirabilité sociale est un terme utilisé pour décrire la tendance des individus à donner des réponses qu'ils pensent socialement désirables ou socialement en adéquation avec des normes ou valeurs sociales ou culturelles.

la Suède, aux taux de mortalité les plus bas en 2019, ont les taux les plus faibles de conduite sous influence auto-déclarées.

Concernant la vitesse, autre cause principale d'accidents et de blessures de la route, l'ensemble des résultats des pays sélectionnés sont plus similaires, et les prévalences relativement élevées. Or, une vitesse inappropriée ou excessive a été reconnue comme l'un des facteurs de risque les plus importants qui influencent le nombre d'accidents de la route et la gravité des blessures (Elvik, 2005 ; Kweon et al, 2005, cités par Shen, 2012 in Dupont & Van Cutsem, 2015). La moyenne européenne pour ces comportements, tout régime de vitesse confondu, est de 62%. Seule l'Italie affiche des taux inférieurs à la moyenne européenne pour l'ensemble des régimes de vitesse évalués.

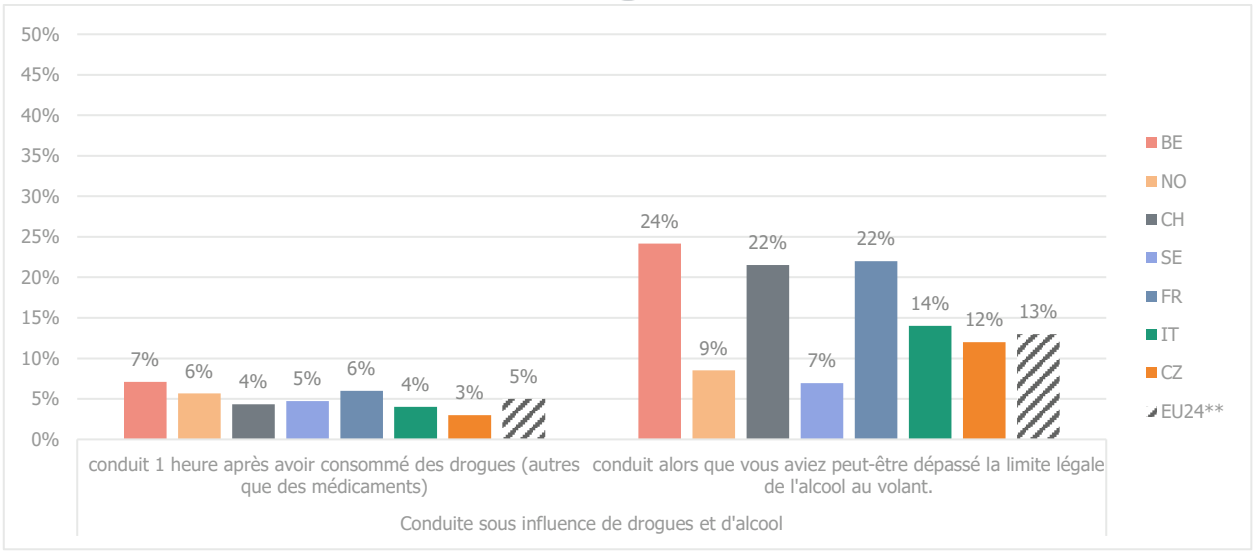
En agglomération, la Belgique et la République Tchèque présentent les plus hauts taux de répondants rapportant ne pas avoir respecter les limitations de vitesse avec 62% et 68% respectivement (moyenne européenne étant de 56%). Cependant, dès que les automobilistes sont en dehors de l'agglomération (mais pas sur autoroutes ou voies rapides), c'est l'ensemble des pays sélectionnés, à l'exception de l'Italie, qui présente des taux supérieurs à la moyenne européenne (67%) : la Norvège (78%), la Suède (78%), la République Tchèque (78%), la France (75%) et la Belgique (72%).

Malgré l'obligation légale du port de la ceinture en Europe, il est estimé, en 2016, que seuls 90% des conducteurs portent toujours leur ceinture en conduisant. Or l'utilisation de la ceinture de sécurité et de système de retenue adapté pour les enfants jouent un rôle vital lors d'accident (Nakamura et al., 2020). Les comportements auto-déclarés font apparaître que, potentiellement, ce sont moins de 90% des automobilistes qui portent leur ceinture en conduisant. En particulier, en République Tchèque (28%), en Italie (25%) et en Suisse (21%), les taux sont plus élevés que la moyenne européenne (17%). La Belgique (14%) a un taux inférieur à la moyenne européenne. La France et la Norvège présentent les meilleurs résultats. Concernant le transport des enfants non-exemptés (spécificités légales en fonction du pays) de l'utilisation de système de retenue adapté, à nouveau, les répondants italiens rapportent plus fréquemment ne pas utiliser de système adapté (18% contre 15% pour la moyenne européenne).

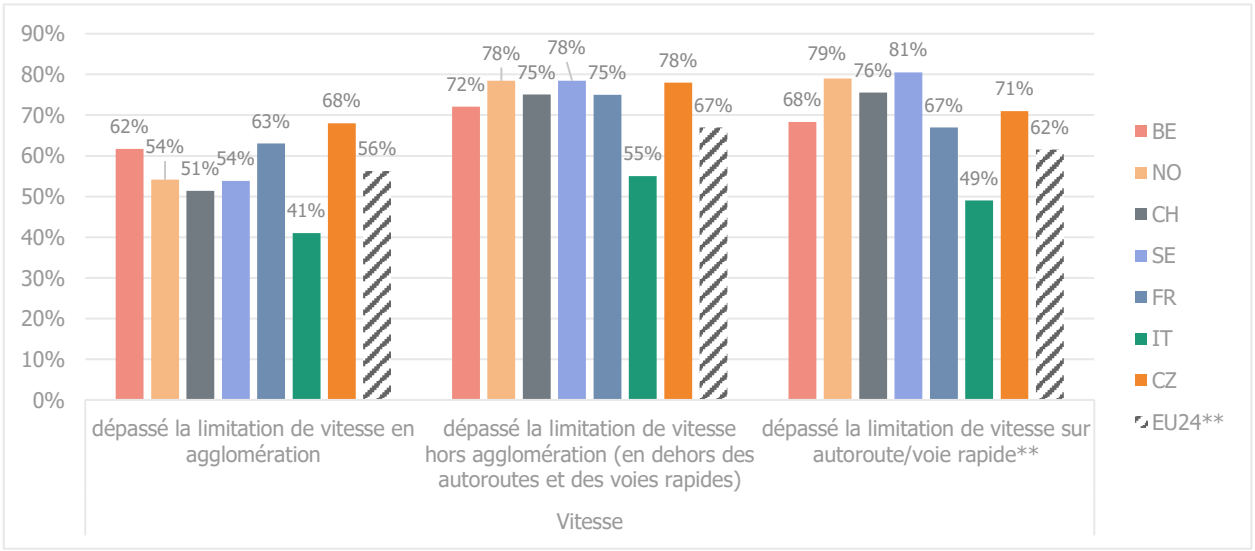
Finalement, la prévalence de la distraction au volant, que ce soit par l'utilisation du téléphone pour consulter des messages ou les réseaux sociaux ou encore pour téléphoner sans kit main-libre, indique un positionnement quelque peu défavorable pour la Norvège et la Suède. Ces deux pays présentant des taux plus élevés que la moyenne européenne pour les deux comportements évalués, en particulier la Norvège qui a un taux de 36% (contre 24% pour EU24) concernant l'utilisation du téléphone pour lire ou consulter un message/réseau social. La Belgique occupe une meilleure place pour l'usage du téléphone sans kit main-libre pour téléphoner (22%) mais est au-dessus de la moyenne européenne pour le second comportement (28%).

% « au cours des 30 derniers jours, j'ai au moins une fois ... »

(a)



(b)



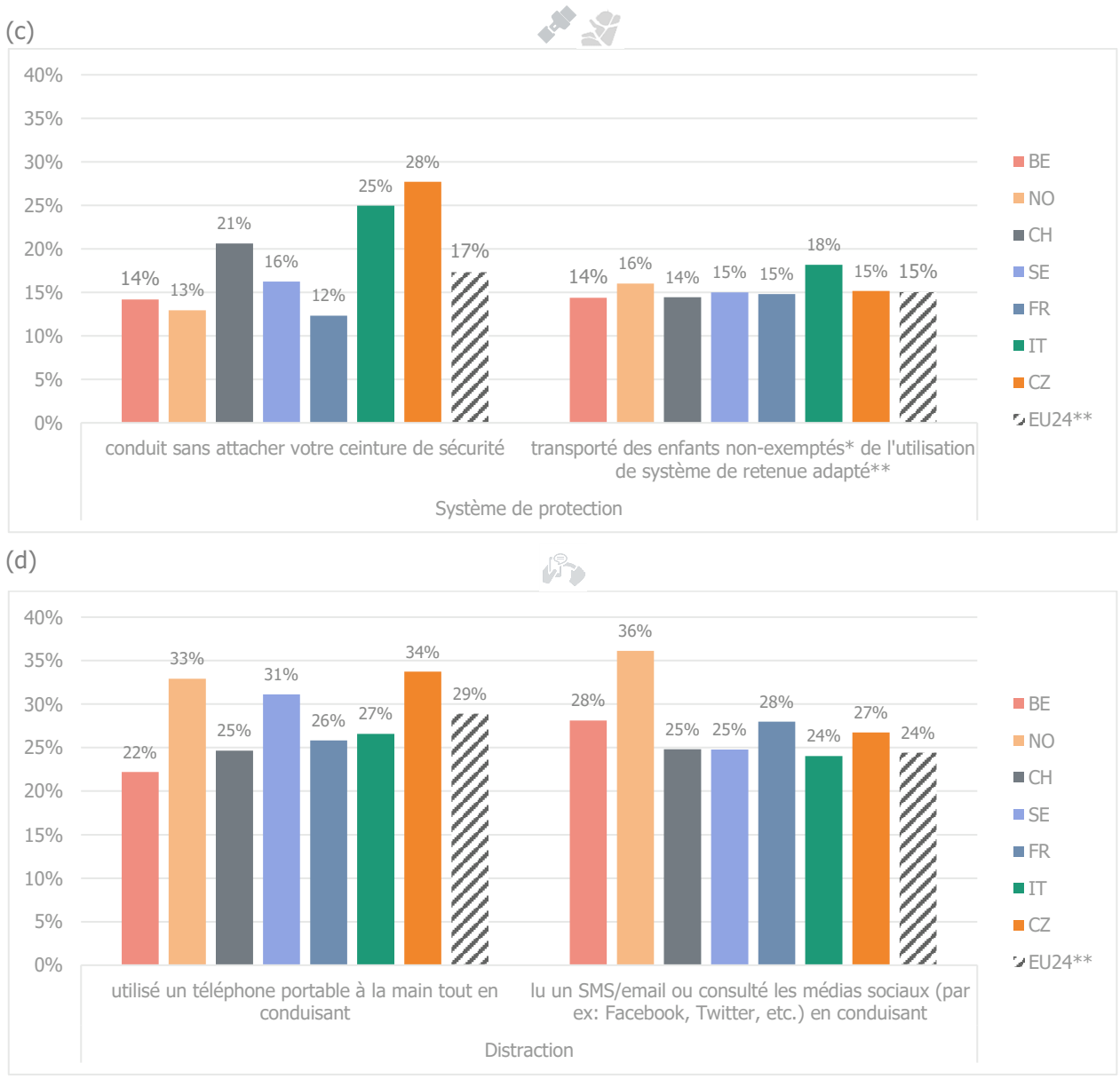


Figure 16. Prévalence auto-rapportée des comportements dangereux : pourcentage des conducteurs qui ont indiqué avoir au moins une fois au cours des 30 derniers jours pour sept pays européens : (a) conduit sous influence d'alcool ou de drogues, (b) dépassé les limitations de vitesse, (c) conduit sans attaché leur ceinture ou utilisé un système de retenue adapté pour enfants et (d) utilisé leur téléphone portable au volant. Source : ESRA2 (2018 - 2020)

4.2.2 Excès de vitesse

Au niveau européen, l'enquête ESRA2 a permis d'évaluer trois régimes de vitesse en analysant les comportements auto-rapportés au cours des 30 derniers jours : en agglomération, hors agglomération (sauf autoroutes) et sur autoroutes. La Belgique se situe au-dessus de la moyenne européenne concernant les excès de vitesse en agglomération avec 62% des répondants belges contre 56% moyenne EU24 et hors agglomération (sauf autoroutes) avec 72% contre 67% de moyenne EU24. Pour les comportements auto-déclarés sur autoroutes, la Belgique performe également moins bien que la moyenne européenne : 68% contre 62%.

Dans l'ensemble, l'Islande et la Finlande enregistrent les pourcentages d'excès de vitesse auto-rapportés les plus élevés en agglomération, et la Grèce et l'Italie les pourcentages les plus faibles. L'Islande présente à

nouveau des taux élevé, en première place en agglomération et en quatrième place hors agglomération pour les excès de vitesse. Le taux de réponse des répondants luxembourgeois indique que le pays occupe la première place hors agglomération et sur autoroutes (avec un régime de 130km/h sur autoroutes, réduite à 110 km/h par temps de pluie ou autres précipitations). Le Luxembourg est également un des pays avec les plus faibles risques objectifs et subjectifs d'être pris pour excès de vitesse (pour plus de détails, voir la section 6.5).

La Bulgarie enregistre quant à elle les pourcentages les plus faibles d'auto-déclarations pour les trois régimes de vitesse. La Serbie dévoile également de bonnes performances en agglomération et sur autoroutes, l'Italie rejoint le peloton de queue en agglomération, hors agglomération et sur autoroutes.

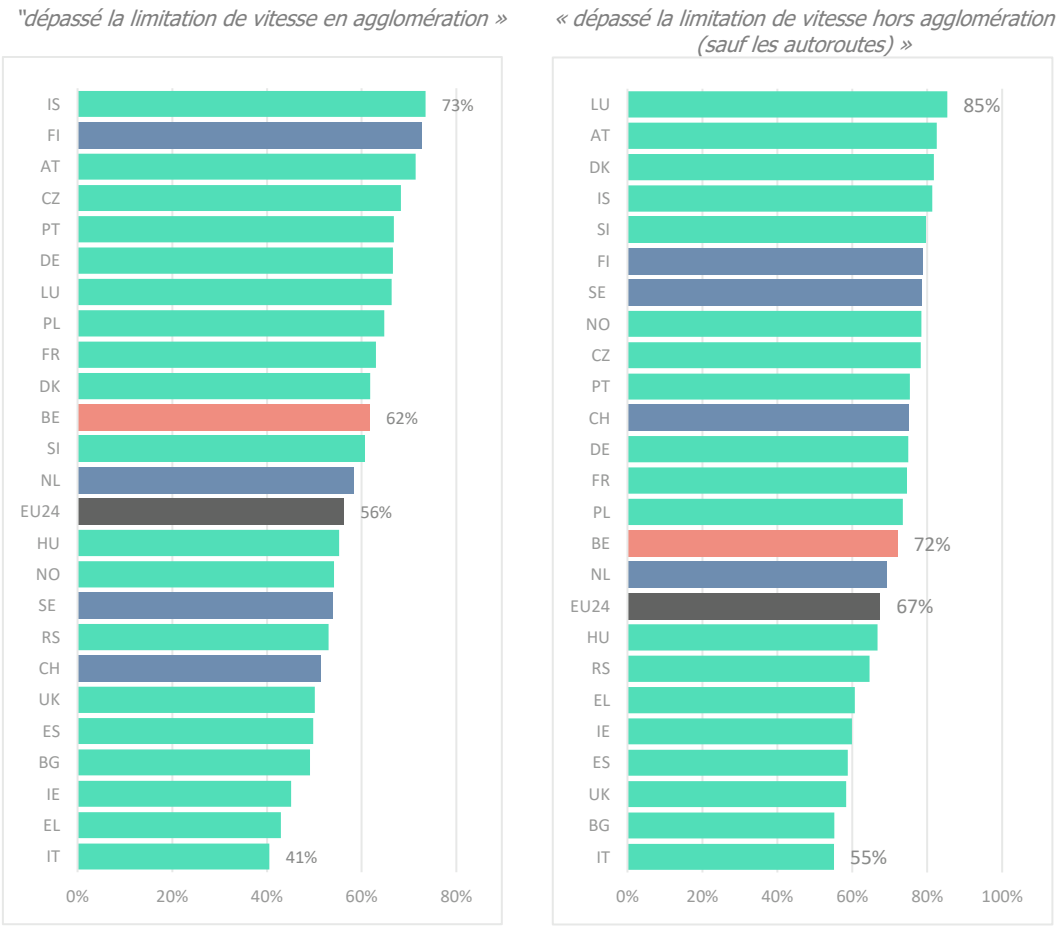


Figure 17. Prévalence auto-rapportée de l'excès de vitesse : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir au moins une fois dépassé la limitation de vitesse au cours des 30 derniers jours, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

Note : (a) Les données pour l'Islande ont été adaptée à la législation nationale.

Sur autoroutes, la Suède est le second pays avec la prévalence la plus élevée d'excès de vitesse auto-rapportés (81%), juste après le Luxembourg. La Norvège vient fermer le peloton de tête avec 79% des répondants qui déclarent ne pas respecter les limites de vitesse sur autoroutes. Il s'agit par ailleurs d'un des pays où la limitation de vitesse est la plus faible sur autoroutes (100 km/h, alors qu'en Suède c'est 110 km/h). Les Pays-Bas et la France sont proches de la moyenne européenne et des prévalences belges pour les trois régimes de vitesse.

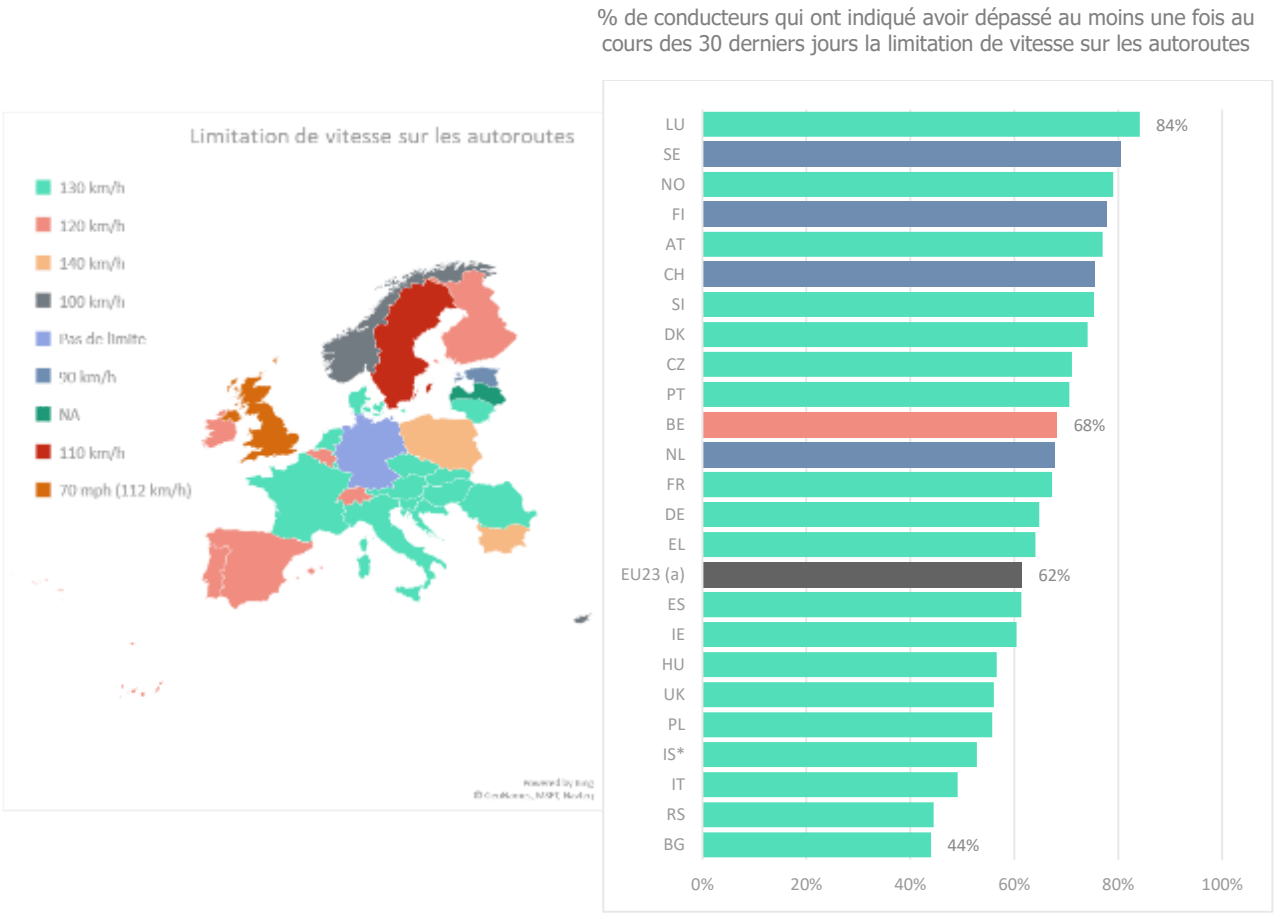


Figure 18. Prévalence auto-rapportée de l'excès de vitesse : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir au moins une fois dépassé la limitation de vitesse sur autoroutes/voies rapides au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA2 (2018-2019)

4.2.3 Conduite sous l'influence

Conduite sous influence de l'alcool

Sur la base du comportement auto-rapporté, nous constatons que la Belgique affiche un très mauvais score en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. Dans le cadre de l'enquête ESRA2 (2018 - 2020), la question suivante a été posée : « Au cours des 30 derniers jours, combien de fois avez-vous pris le volant avec une alcoolémie probablement supérieure à la limite légale autorisée ? ». Ce sont 24 % des Belges interrogés qui ont répondu par l'affirmative (« au moins une fois ») (Figure 19). Ce taux est plus élevé que lors de la mesure de 2016. Ce pourcentage n'est pas seulement bien supérieur à la moyenne européenne (13%), il est également le troisième pourcentage le plus élevé. Seuls le Luxembourg (31%) et l'Islande (26%) présentent des taux plus élevés. Parmi les autres pays présentant des taux élevés, on trouve la France (22%) et la Suisse (22%, taux plus élevé que lors de la mesure de 2016).

Depuis 2016, la Finlande[11] (4.1%) a perdu sa première place au profit de la Hongrie (3,9%). Les pays d'Europe du Nord et de l'Est présentent des prévalences plus basses, ceci pouvant s'expliquer par l'augmentation des contrôles de l'alcoolémie au volant entreprises par certains pays, tels que la Pologne, et qui semblent porter leurs fruits. De plus, certains[12] de ces pays ont introduit une limite d'alcoolémie à 0.2 g/l pour tous les

[11] La Finlande est l'un des pays (avec l'Estonie et la Pologne) à avoir une stratégie des plus active en matière de contrôles d'alcoolémie au volant (ETSC, 2018).
[12] La République Tchèque, la Hongre, la Roumanie, la Slovaquie, l'Estonie, la Pologne, la Suède, la Norvège et la Serbie (ETSC, 2019a).

conducteurs (contrairement à la Belgique qui a une limite d'alcoolémie de 0.5 g/l (ETSC, 2018) pour tous les conducteurs exceptés les conducteurs professionnels et les conducteurs novices – moins de deux ans de permis).

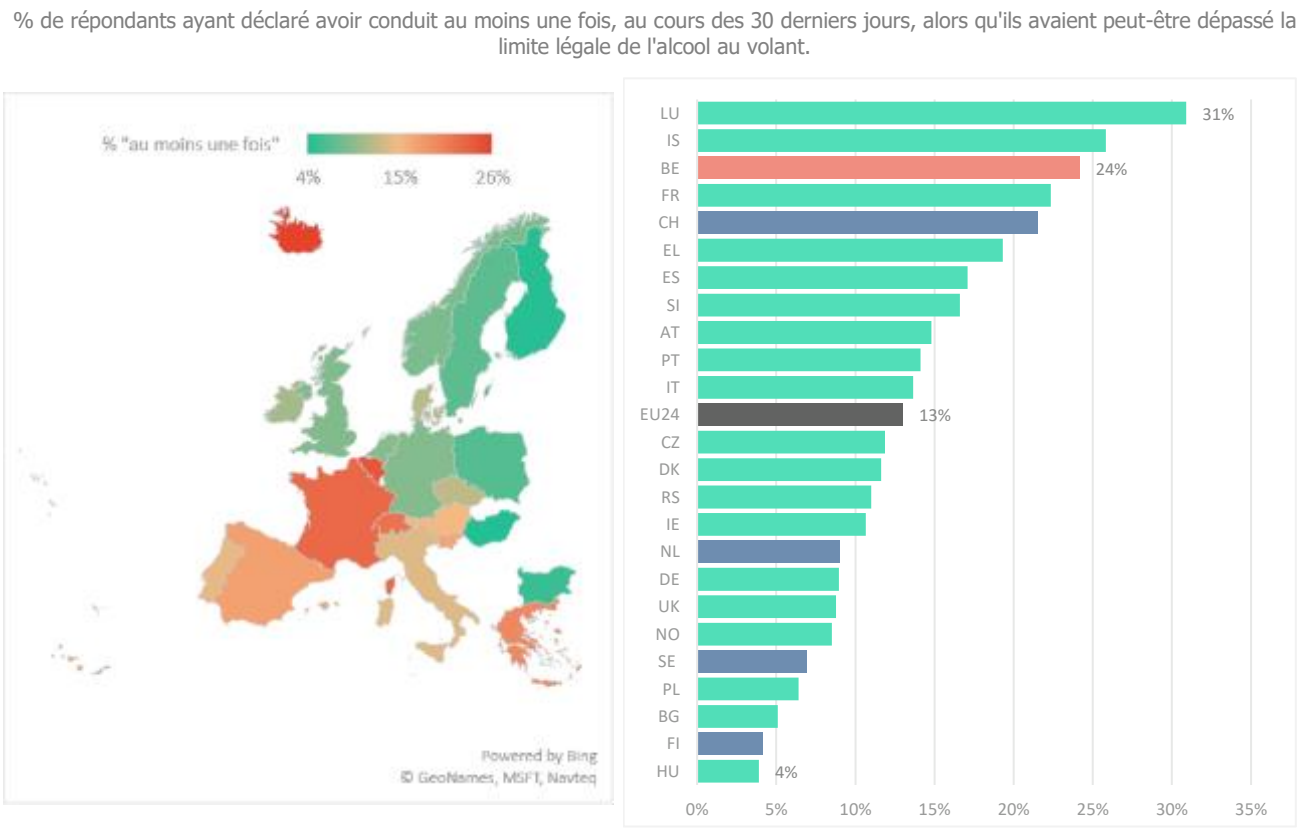


Figure 19. Prévalence auto-rapportée de l'alcool au volant : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir conduit alors qu'ils avaient peut-être dépassé la limite légale de l'alcool au volant, au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA (2018-2020)

Conduite sous influence de drogues

L'enquête ESRA menée entre 2018 auprès de 24 pays européens donne des informations sur la conduite sous l'influence de drogues sur la base du comportement auto-rapporté. En moyenne, 5% des personnes interrogées dans cette étude ont indiqué avoir conduit sous l'influence de drogues au cours des 30 derniers jours (Figure 20). Le pire résultat pour cette affirmation est présenté par l'Islande avec 11%, suivi par cinq autres pays, dont la Belgique affichant 7%. La Finlande affiche quant à elle le meilleur résultat (2%), suivi de la Hongrie et de la République Tchèque.

Selon Achermann Stürmer (2019), une relation positive, bien que plus faible, existe entre le taux d'auto-déclarations de drogues au volant et la prévalence des drogues illicites dans les enquêtes routières. Comme pour l'alcool, le taux de drogue au volant et la prévalence des drogues sont particulièrement faibles en Finlande, en Hongrie, en République tchèque et en Pologne. Au Danemark, en Suède et surtout en Belgique, on constate que les données ne sont pas congruentes. Alors que la prévalence de la conduite sous influence de drogue mesurée dans les enquêtes routières est très faible dans ces pays, le taux d'auto-déclarations de conduite sous l'emprise de la drogue est quant à lui relativement élevé.

En outre, par rapport à l'enquête ESRA menée en 2016, le taux de drogue au volant autodéclaré a considérablement diminué en Espagne et en Pologne, alors qu'il a augmenté en Belgique. L'évolution de la Belgique est conforme aux résultats d'autres enquêtes nationales, comme par exemple l'enquête nationale sur l'insécurité de l'institut Vias (2019) (Acherman Stürmer, Meesnmann, & Berbatovci, 2019).

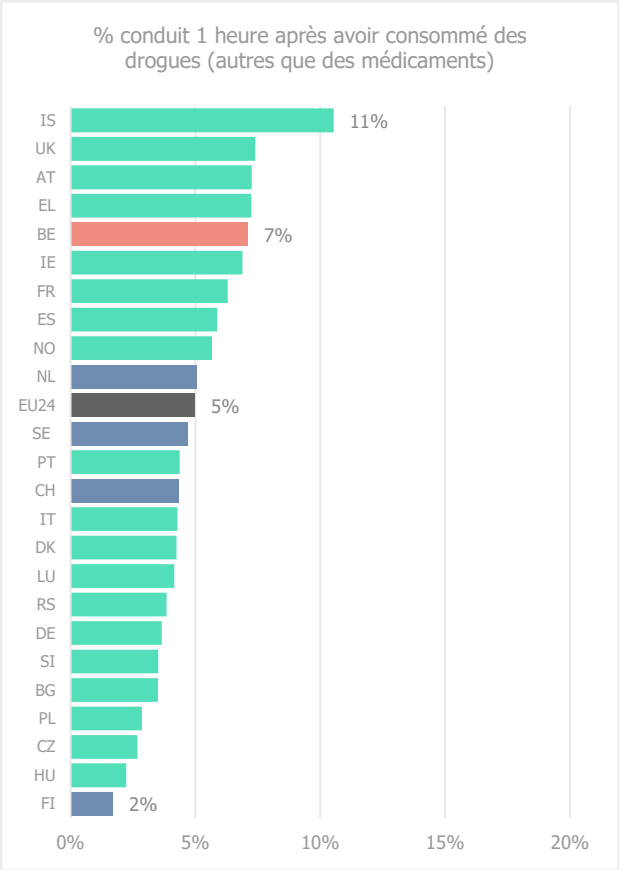


Figure 20. Prévalence auto-rapportée de l'alcool au volant : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir conduit 1 heure après avoir consommé des drogues, au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA2 (2018-2019)

4.2.4 Système de protection – Ceinture de sécurité et Système de retenue pour les enfants

En termes d'utilisation de la ceinture de sécurité, l'enquête ESRA2 permet à nouveau de comparer les performances entre pays. Au cours de cette enquête, il a demandé aux personnes interrogées à quelle fréquence, au cours des 30 derniers jours, elles n'ont pas porté leur ceinture de sécurité en tant que conducteur (a) et elles ont voyagé sans mettre la ceinture de sécurité en étant sur le siège arrière (b). En tant que conducteurs, ce sont 14% des répondants belges qui ont déclaré avoir « au moins une fois conduit sans attacher leur ceinture de sécurité » comme passager avant. Ce taux est en-dessous de la moyenne européenne de 20% et largement derrière la Serbie avec 34%, la Grèce et la République Tchèque (31% respectivement). Le Luxembourg et l'Irlande (10% respectivement) et le Royaume-Uni (12%) sont les pays qui performent le mieux.

Concernant les passagers arrière, 75 % des répondants croates affirment ne pas avoir porté leur ceinture de sécurité, 62% en Italie et 60% en Hongrie. La Belgique (30%) est légèrement en-dessous de la moyenne européenne (37%). Deux pays d'Europe du Nord (Danemark et Norvège) et nos voisins proches (Royaume-Uni, Luxembourg, Allemagne et France) affichent de meilleurs scores, néanmoins avec des taux de 20% en moyenne.

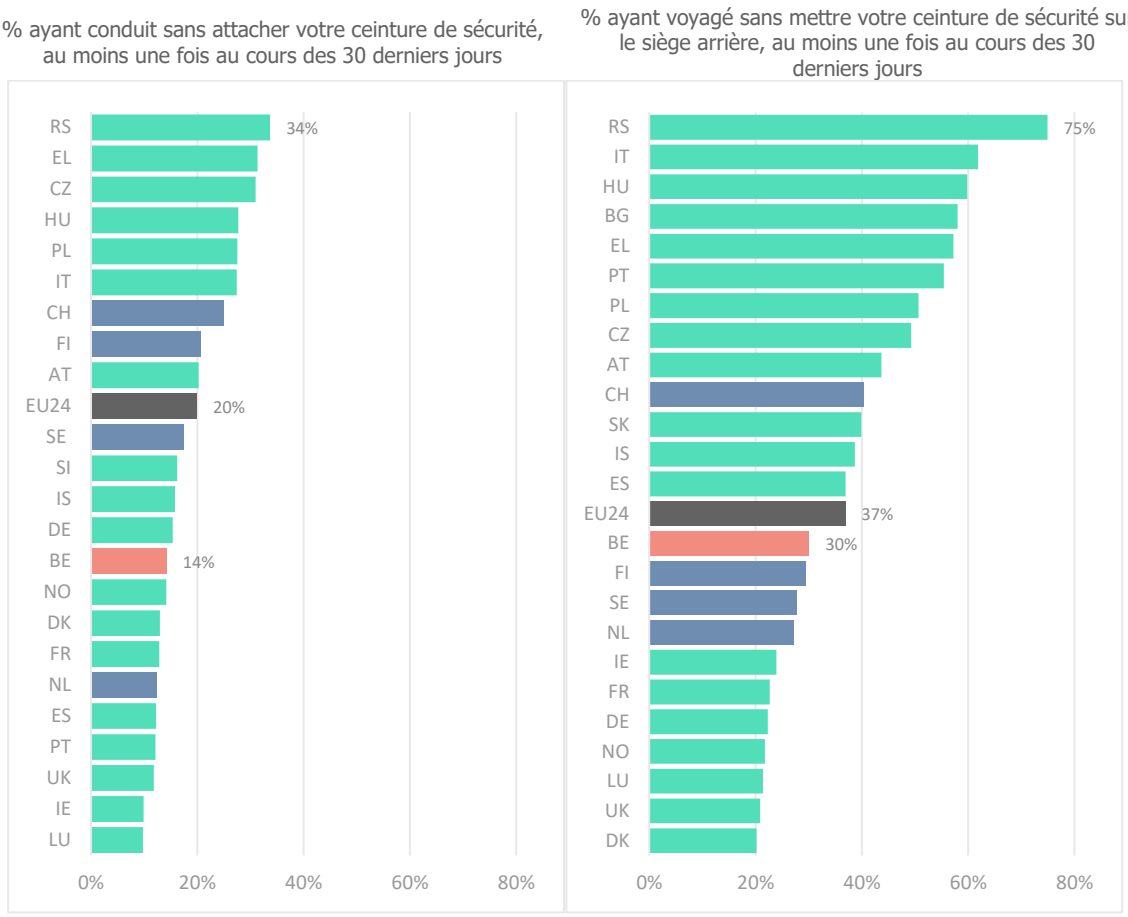


Figure 21. Port de la ceinture auto-rapporté pour les occupants de voiture : pourcentage d'automobilistes et de passagers arrière qui ont affirmé ne pas avoir porté leur ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA2 (2018-2019)

La

Figure 22 ci-dessus montre les occurrences d'auto-déclarations concernant l'utilisation de dispositif de retenue pour enfants non-exemptés de son utilisation (donc des enfants jusqu'à 150cm pour certains pays). En moyenne ce sont 15% des répondants qui transportent des enfants sans utiliser un dispositif adapté. C'est étonnamment au Danemark (31%) que la prévalence de la non-utilisation de dispositif pour enfants est la plus haute (Danemark qui est pourtant parmi les plus performants en termes d'utilisation de la ceinture pour conducteur et passager arrière), suivi par la Serbie (qui avait également les taux les plus haut pour la non-utilisation de la ceinture de sécurité pour conducteur et pour passager arrière). La Belgique est dans la moyenne européenne avec 14% (15% pour EU23). Les pays présentant les meilleurs scores sont la Slovénie (9%), le Royaume-Uni (9%) et le Luxembourg (10%).

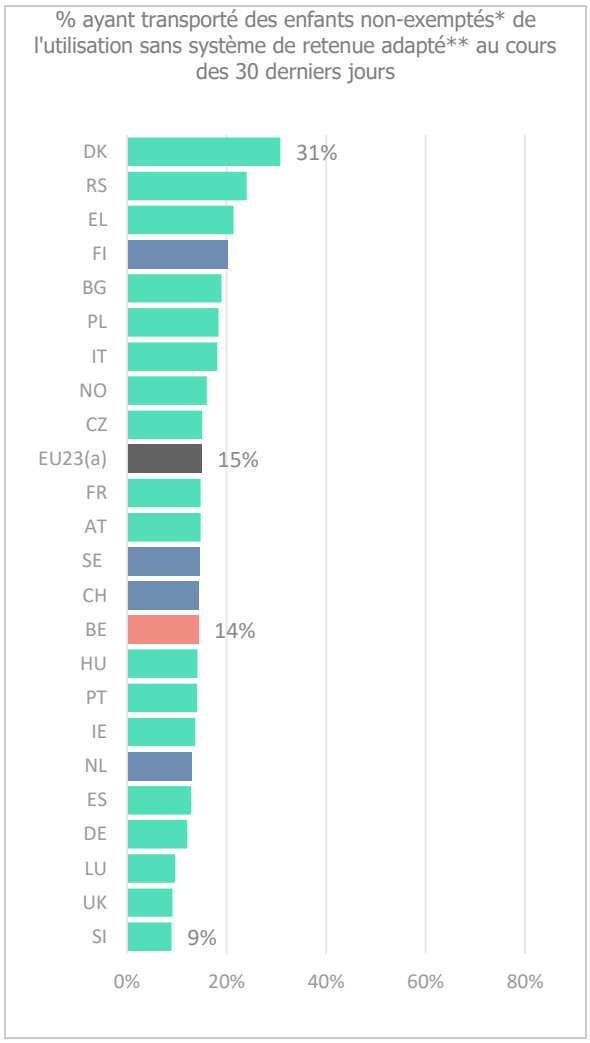


Figure 22. Non-utilisation auto-rapportée de dispositif adapté pour enfants non-exemptés au cours des 30 derniers jours, pour 23 pays européens[13]. Source : ESRA2 (2018-2019)

[13] Note : (a) Les données pour l'Islande ne sont pas disponibles.

4.2.5 Distraction au volant – Utilisation du téléphone portable

En ce qui concerne le téléphone au volant chez les automobilistes, la Belgique affiche des pourcentages de prévalences auto-rapportées relativement faibles par rapport à d'autres pays européens. Deux comportements sont repris dans la figure 23 : « l'utilisation du téléphone à la main en conduisant » et « lire un message/consulté les médias sociaux en conduisant ». En ce qui concerne les appels sans kit mains libres, la Belgique (22%) figure dans le top cinq des pays aux plus faibles pourcentages de personnes interrogées qui indiquent le faire (les autres pays sont le Royaume-Uni (10%) les Pays-Bas (12%) l'Espagne (22%) et l'Irlande (22%)).

Toutefois, la Belgique « descend » dans le classement si l'on tient compte de la consultation de messages avec le téléphone mobile : avec 28% de personnes interrogées qui affirment lire parfois un message au volant, la Belgique est proche de la moyenne européenne (24%). Le Royaume-Uni et les Pays-Bas figurent encore parmi les meilleurs élèves, comme la Hongrie, l'Allemagne et l'Espagne. Les voisins français quant à eux présentent le même taux que la Belgique. Les moins bons élèves sont l'Islande (53%), le Luxembourg (41%) et le Portugal (37%).

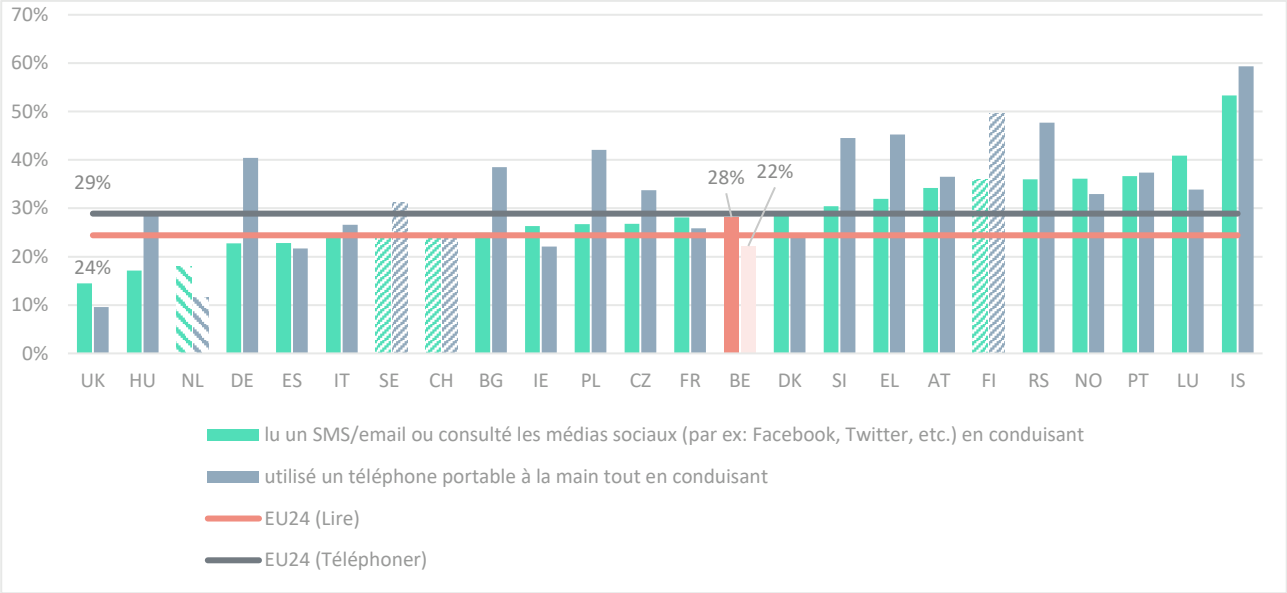


Figure 23. Distraction auto-rapportée chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir parfois utilisé le téléphone mobile au volant au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA2 (2018-2019)

4.3 Discussion

Tant pour la vitesse que pour la conduite sous influence d'alcool et de drogues, la Belgique est un mauvais élève. Bien que les comportements observés soient difficilement comparables (en raison notamment d'un manque de méthodes uniformes), celles-ci ont néanmoins mis en évidence que notre pays occupe une place modérée à médiocre pour ces deux types de comportements dangereux. Toutefois, en ce qui concerne la distraction au volant et les équipements de protection (ceinture de sécurité et CRS), la Belgique se positionne déjà plus favorablement. La forte prévalence globale de l'excès de vitesse et de l'alcool au volant qui ressort du comportement autodéclaré indique que ces types d'infractions en Belgique ne peuvent être attribués à un petit groupe de récidivistes. Ces infractions sont admises par un trop grand pourcentage de conducteurs. Un pourcentage aussi élevé d'infractions indique également que ces infractions sont commises de manière répétée par un groupe relativement important, ce qui nécessite des stratégies adaptées pour lutter à la fois contre le comportement à risque lui-même et contre sa répétition.

En termes de prévalences auto-rapportées :

- Pour la vitesse
    - Les comportements auto-rapportés indiquent que, en Belgique, on roule trop vite mais que cette prévalence est équivalente à la moyenne européenne pour les trois régimes de vitesses.
- Pour l'alcool au volant :
    - La Belgique fait partie, avec le Luxembourg, l'Islande, la France et la Suisse, des pays où l'on conduit le plus fréquemment sous influence. Dans cette liste, il y a donc trois pays avec un système de permis à points. Quelques pays d'Europe de l'Est (Hongrie, Pologne et Bulgarie) et les pays d'Europe du Nord affichent la prévalence la plus faible.
    - Les meilleurs élèves présentent à la fois une limite d'alcoolémie générale faible.
    - La Finlande et la Suède sont par ailleurs de très bons élèves en termes de comportements auto-rapportés pour conduite sous influence. A noter que ces deux pays, avec le Danemark appliquent des amendes basées sur le revenu. Ce sont également deux pays qui appliquent les éthylotests anti-démarrages.
- Pour le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de CRS :
    - La Belgique occupe une position plus favorable par rapport à la moyenne européenne.
    - Ceintures conducteurs et arrière : les voisins les plus performants sont le Royaume-Uni et le Luxembourg. Les Pays-Bas affichent également de meilleurs scores que la Belgique.
    - Pour les CRS, les pays les plus performants sont la Slovénie, le Royaume-Uni, le Luxembourg et l'Allemagne.
- Pour la distraction au volant :
    - Pour les appels au volant, la Belgique est parmi les plus performants. Par contre pour les messages au volant, ses performances diminuent.
    - Le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Espagne sont parmi les pays les plus performants pour ces deux comportements.
    - A part les Pays-Bas, aucun des pays sans permis à points ne se démarquent.

5 Normes sociales et attitudes dans le trafic

5.1 Introduction

Cette section traite des attitudes et des normes relatives aux cinq types de comportements à risque sur la route. Selon la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991), le comportement est, entre autres, influencé par les attitudes et les normes.

Pour mieux comprendre pourquoi les usagers de la route dépassent les limitations de vitesse, prennent le volant après avoir bu, n'attachent pas leur ceinture de sécurité ou encore utilisent leur téléphone au volant, l'acceptabilité de ces comportements a été évaluée par le biais de différentes déclarations. Au cours de l'enquête ESRA2, il a été demandé aux répondants dans quelle mesure ils acceptent ou non ces affirmations et dans quelle mesure, selon eux, les autres personnes les acceptent. Cette acceptabilité perçue par les autres fait référence à la norme injonctive, qui décrit les croyances des personnes sur ce que la plupart des autres approuvent ou désapprouvent (Cialdini, Reno, & Kallren, 1990 cités dans Pires et al., 2019). La norme descriptive perçue décrit ce qu'une personne pense être typique ou normal et ce que la plupart des gens feraient (Cialdini et al., 1990 cités dans Pires et al., 2019). L'acceptabilité personnelle, quant à elle, peut être interprétée comme une norme individuelle.

L'acceptabilité sociale de la conduite sous influence, de la vitesse, du port de la ceinture (ou d'un CRS) et de l'utilisation du téléphone ont été évaluée via la question suivante : « Là où vous vivez, dans quelle mesure la plupart des gens trouverait acceptable pour un conducteur de … ? ».

- conduire en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire
- conduire 1 heure après avoir consommé des drogues (autres que des médicaments)
- dépasser la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes et des voies rapides)
- lire un SMS/Email ou consulter les médias sociaux (par ex : Facebook, Twitter, etc.) en conduisant
- ne pas attacher sa ceinture quand on conduit
- ne pas attacher sa ceinture quand on conduit
- transporter des enfants dans la voiture sans les attacher (siège auto, réhausseur, ceinture, etc.)
- téléphoner avec un téléphone portable tenu à la main tout en conduisant

L'acceptabilité personnelle était quant à elle mesurée par la question « Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable pour un conducteur de … ? » avec les mêmes propositions que pour l'acceptabilité sociale.

Avant d'entrer dans le détail des comparaisons entre pays européens, la figue 24 montre les prévalences de la Belgique comparées aux moyennes européennes pour les cinq types de comportements dangereux. Globalement, les moyennes belges sont similaires aux moyennes européennes et ce sont des taux généralement faibles, à l'exception des comportements liés à la vitesse. En effet, sans surprise, la vitesse hors agglomération (sauf sur autoroutes) est le comportement le plus acceptable tant pour soi que de la part des autres, avec des taux jusqu'à 15% en termes d'acceptabilité sociale et 12% pour l'acceptabilité personnelle des belges. Concernant la conduite sous influence d'alcool ou de drogues, les taux sont légèrement plus élevés pour l'acceptabilité sociale que pour l'acceptabilité personnelle. Le même constat est valable pour le port de la ceinture où on passe du simple au double pour la moyenne européenne d'acceptabilité sociale, et également du simple au double (au triple pour les moyennes belges) tant pour l'acceptabilité sociale que pour l'acceptabilité personnelle en ce qui concerne l'utilisation du téléphone au volant (deux comportements ont été évalués).

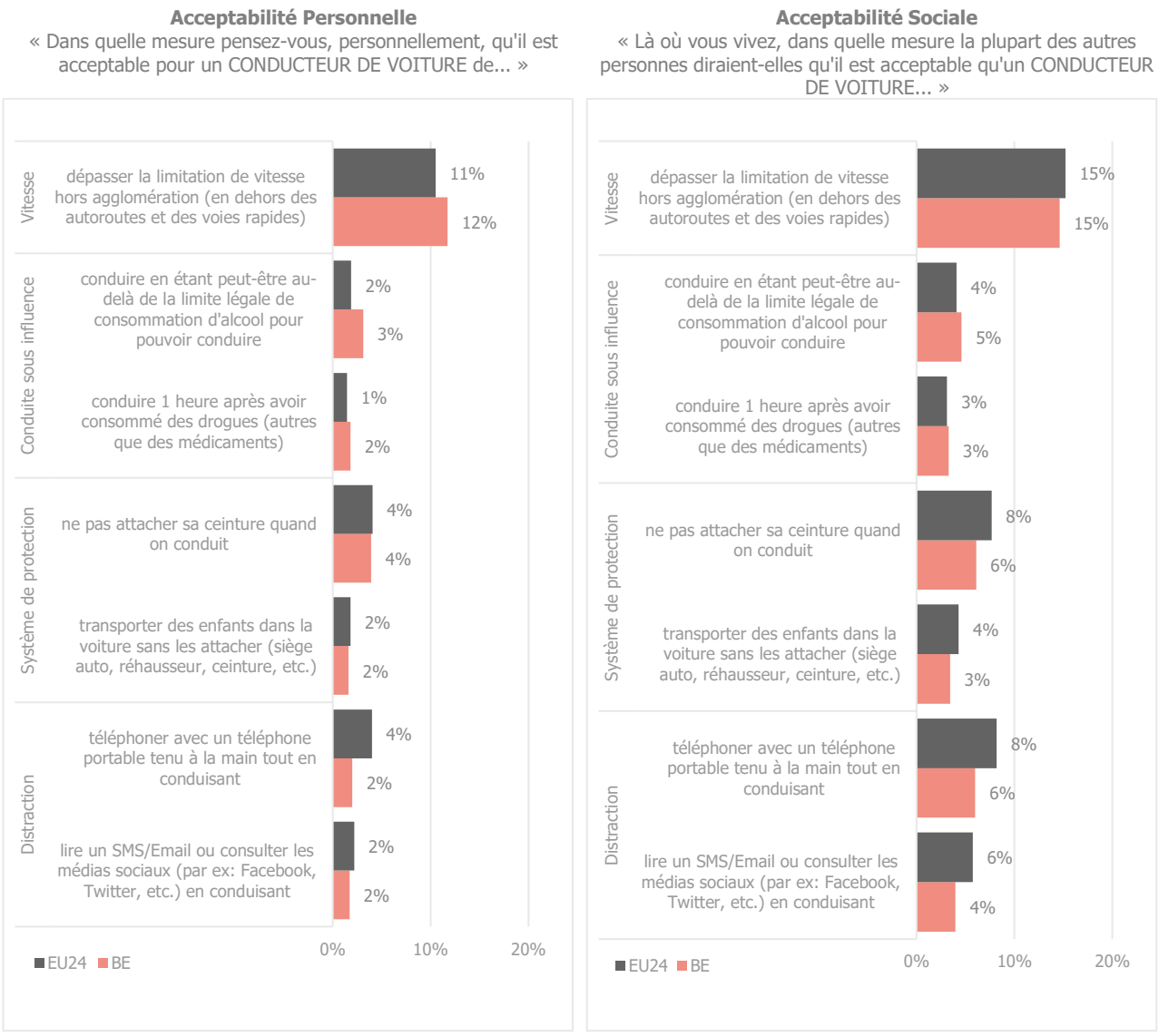


Figure 24. Acceptabilités personnelles et sociales : pourcentages des personnes interrogées qui estiment que les affirmations sont acceptables, Belgique et moyenne européenne. Source : ESRA2 (2018-2019)

5.2 Norme individuelle et norme descriptive

5.2.1 Excès de vitesse

Pour 12% des répondants belges il est personnellement acceptable de dépasser les limites de vitesse hors agglomération. Ce taux est équivalent à la moyenne européenne (11%) et à celui de la Suisse, l'Islande, du Danemark et de la Norvège. En Serbie, en Irlande et en Bulgarie, la prévalence concernant l'acceptabilité personnelle de cette affirmation est nettement plus faible. En revanche, l'Autriche affiche la forte acceptabilité pour cette affirmation (22%). C'est également le pays qui présente l'une des plus hautes prévalences auto-rapportées de dépassement des limites de vitesse hors agglomération (83% - voir figure 17). La Suède arrive juste après avec un taux d'acceptabilité de 19% (sachant que 79% des répondants ont déclaré avoir dépassé les limites de vitesses hors agglomération).

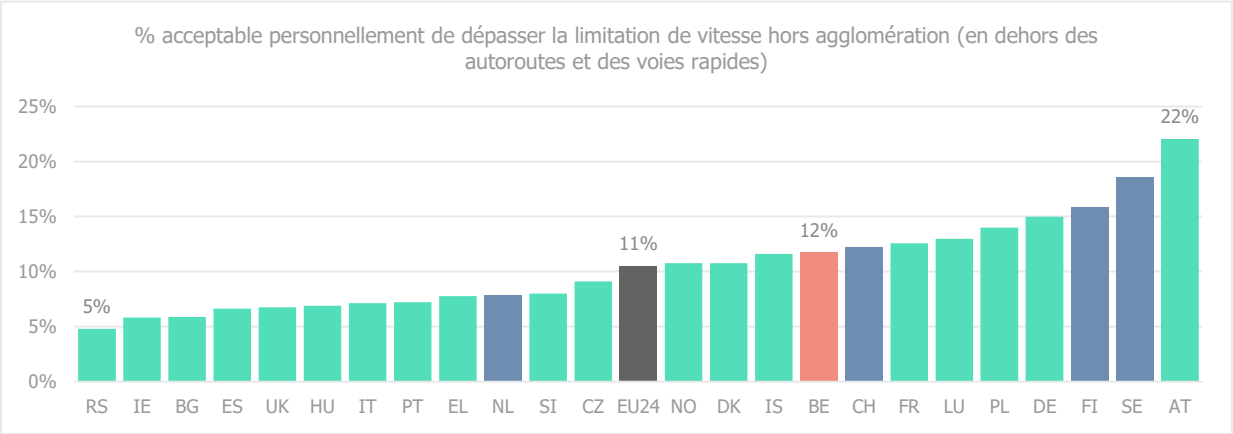


Figure 25. Acceptabilité personnelle de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable de « dépasser les limitations de vitesse hors agglomération (sauf autoroutes/voies rapides), pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019).

Lorsque l'on demande ce que l'on pense que la plupart des autres estiment acceptable, ces pourcentages se situent au-dessus de ce que l'on estime soi-même acceptable. La figure 26 présente l'acceptabilité sociale.

En Serbie, en Bulgarie, en Grèce et en Islande, cette différence entre l'acceptabilité sociale et personnelle est la plus importante, alors que la Serbie et la Bulgarie présentaient les pourcentages d'acceptabilité personnelle les plus faibles. La Belgique se positionne à nouveau près de la moyenne européenne pour les affirmations relatives tant à l'acceptabilité sociale qu'à l'acceptabilité personnelle. L'Autriche et la Suède restent en tête avec respectivement 29% et 25% d'acceptabilité sociale.

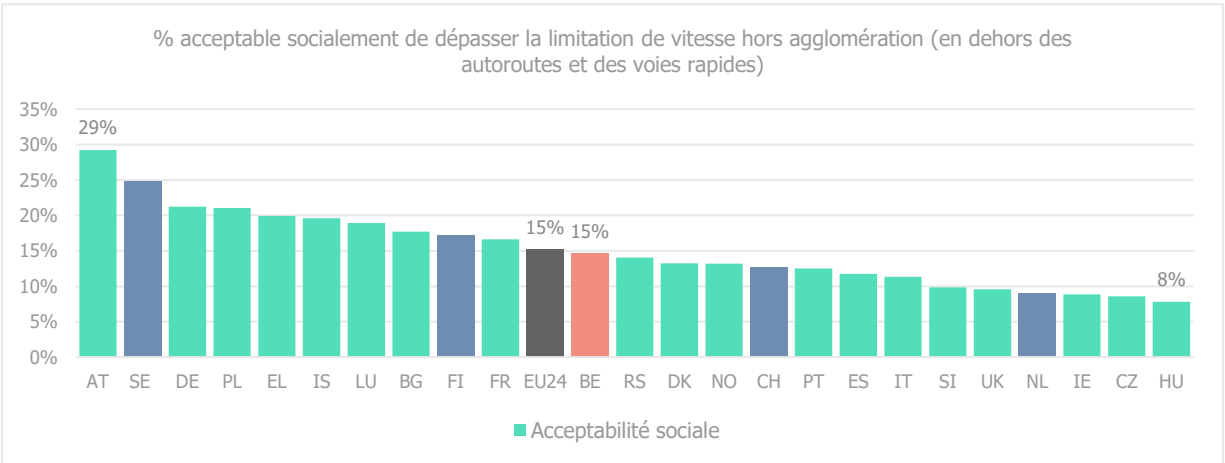


Figure 26. Acceptabilité sociale de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable de « dépasser les limitations de vitesse hors agglomération (sauf autoroutes/voies rapides), pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

5.2.2 Conduite sous influence

Au cours de l'enquête ESRA2, les attitudes vis-à-vis de la conduite sous influence ont été sondées. Pour l'alcoolémie, il en ressort que 3,1%[14] des Belges estiment personnellement acceptable de conduire sous influence. Ce pourcentage est supérieur à la moyenne européenne (2%). Les plus faibles scores d'acceptabilité personnelle sont recensés dans les pays aux bonnes performances en termes d'auto-déclarations de comportement sur la route (voir section 4.2.3) comme la Finlande (0,2%), la Hongrie (0,5%) et la Slovénie (0,6%), tandis que les scores les plus élevés se trouvent dans les pays moins performants que sont l'Islande et le Luxembourg.

Concernant la conduite sous influence de drogues, très peu de personnes interrogées estiment que ce comportement est personnellement acceptable (la moyenne européenne est de 1,5%). En Belgique, seulement 1,8% des répondants trouvent ce comportement personnellement acceptable. La Serbie (0,5%) et la République Tchèque (0,6%) affichent une acceptabilité la plus basse. L'Islande est en tête en termes d'acceptabilité tant pour la conduite sous influence d'alcool que de drogues, avec une moyenne de 3,5%.

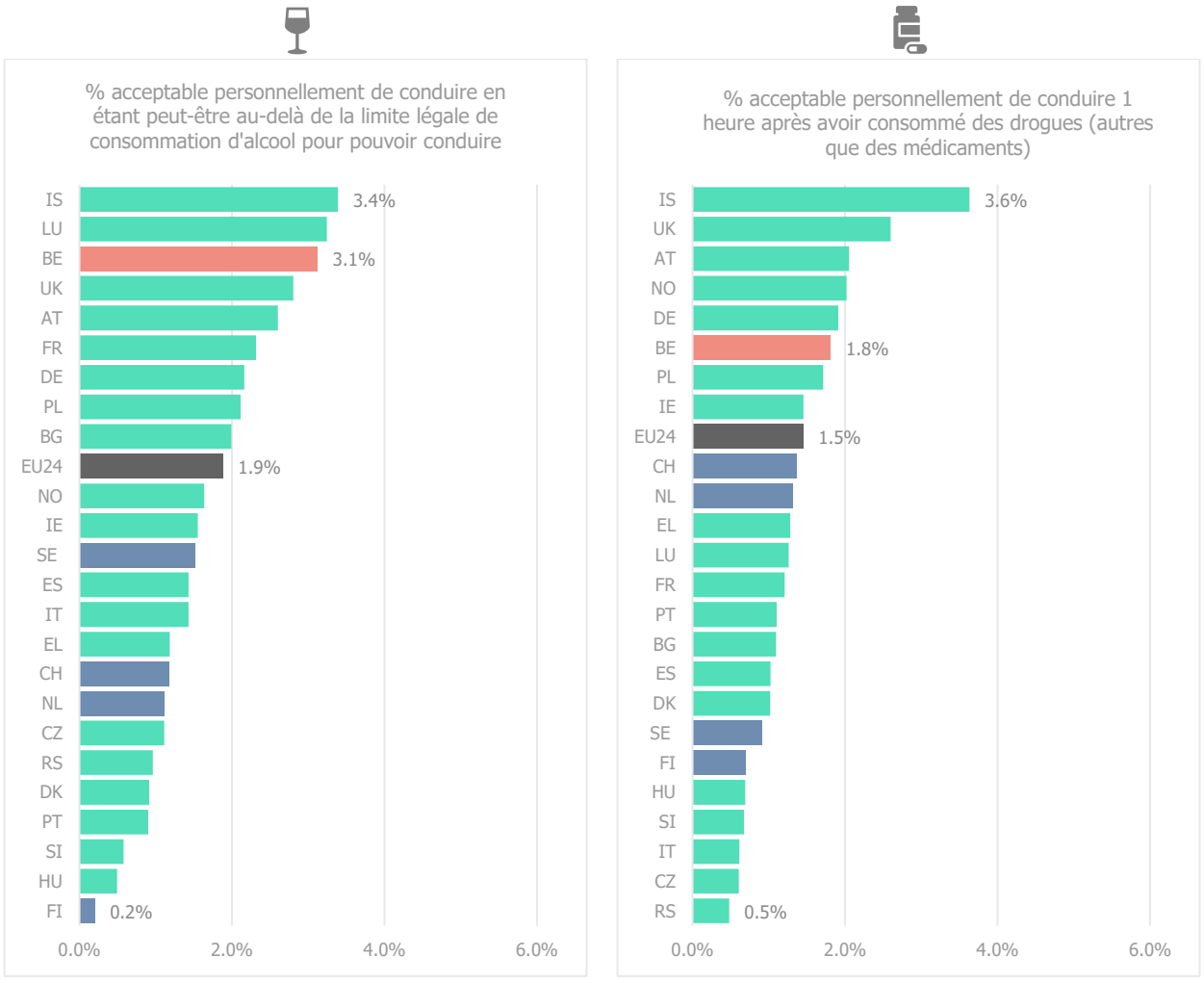


Figure 27. Acceptabilité personnelle de la conduite sous influence : pourcentage personnes interrogées estimant acceptable la conduite sous influence d'alcool ou de drogues, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

[14] Les pourcentages d'acceptabilité étant particulièrement faibles, nous faisons ici usage des décimales afin de pouvoir affiner les résultats présentés.

Quant à l'acceptabilité sociale, celle-ci montre cependant des niveaux quelque peu plus élevés pour l'ensemble des pays participants. Etonnamment, alors que la Grèce présentait des taux plus faibles que la moyenne européenne en termes d'acceptabilité personnelle, cette dernière passe en tête de tous les pays européens pour l'acceptabilité sociale, avec des taux deux fois supérieurs à la moyenne européenne (jusqu'à 8,1% pour l'acceptabilité sociale en matière d'alcool au volant). Le même constat peut être fait pour la Serbie qui affichait de plus faibles pourcentages en acceptabilité personnelle. Le Luxembourg reste dans le top trois pour l'acceptabilité sociale en matière d'alcool et de drogue.

Quant à savoir à quel point les personnes interrogées pensaient qu'il est acceptable que la plupart des autres personnes de leur entourage roulent sous l'influence d'alcool ou de drogues, les pourcentages sont supérieurs. La Belgique qui présentait parmi les taux les plus élevés en acceptabilité personnelle (troisième position pour l'alcool et sixième pour la drogue), est descendue et se situe dans la moyenne européenne tant pour l'acceptabilité sociale en matière de consommation d'alcool que de drogue au volant. Pour la drogue au volant, le Luxembourg (4%) et le Royaume-Uni (3,9%), pays voisins, sont également au-dessus de la moyenne européenne, alors que les Pays-Bas (1,8%) sont bien en-dessous. Globalement, les pays qui présentaient de faibles taux en acceptabilité personnelle, gardent également de faibles taux en acceptabilité sociale (à l'exception donc de la Grèce et de la Serbie).

A titre indicatif, selon l'ETSC, les bonnes performances du Danemark en termes d'acceptabilité personnelle et sociale concernant l'alcool au volant, pourraient être dues à une combinaison de différents facteurs : « Sanctions, more efficient enforcement and a long-term communication strategy aimed at making drink-driving socially unacceptable. Repeated campaigns have also raised public disapproval of drink-driving" (ETSC, 2019a).

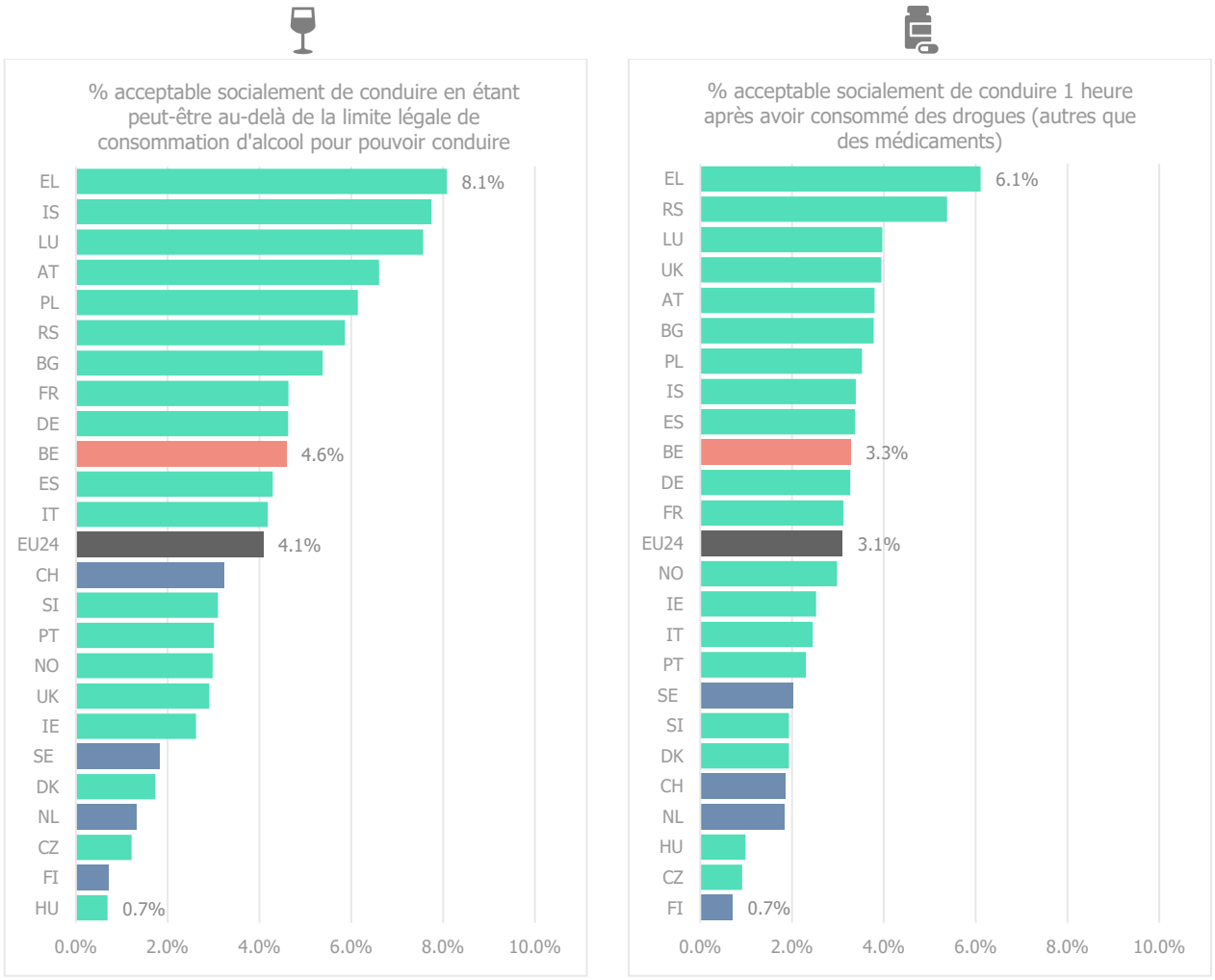


Figure 28. Acceptabilité sociale de la conduite sous influence : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable la conduite sous influence de l'alcool ou des drogues, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

5.2.3 Ceinture de sécurité

Il a été demandé aux personnes interrogées d'indiquer leur acceptation personnelle et leur perception de l'acceptabilité normative sociale des comportements dangereux liés au port de la ceinture de sécurité en conduisant, comme le montre la Figure 29.

Dans la région européenne, une moyenne de 4% des personnes interrogées considèrent qu'il est acceptable de ne pas porter la ceinture de sécurité en conduisant, malgré l'obligation légale en Europe de porter une ceinture de sécurité sur tout siège à l'intérieur de la voiture. La plupart des répondants semblent croire que les autres personnes trouvent plus acceptable de ne pas porter la ceinture de sécurité en conduisant. Les résultats montrent que le niveau d'acceptabilité normative sociale est pour certains pays presque deux fois plus élevé que le niveau d'acceptabilité personnelle. Au niveau national, les résultats montrent une grande variabilité du pourcentage d'acceptabilité par pays. Par exemple, l'acceptabilité personnelle du non-port de la ceinture de sécurité au volant varie de 1,3% en Irlande à 8,4% en Pologne. Quant à la Belgique, elle se situe au même niveau que la moyenne européenne pour l'acceptabilité personnelle, et elle affiche des pourcentages inférieurs pour l'acceptabilité sociale.

L'acceptation personnelle de transporter des enfants sans les attacher, présente un niveau d'acceptabilité beaucoup plus faible avec une moyenne de 1,8% parmi les répondants européens. C'est à nouveau la Pologne (3,5%) qui présente le plus haut niveau d'acceptabilité personnelle, suivi par l'Islande (3,6%). En termes d'acceptabilité sociale, pour le transport d'enfant sans utilisation de CRS, ce sont la Grèce (10,2%), la Bulgarie (9,8%), la Pologne (7,7%) et l'Islande (7%) qui ont les plus hauts niveaux d'acceptabilité, alors que la moyenne européenne est de 4,3%. La Belgique présente des taux inférieurs à la moyenne tant pour l'acceptabilité sociale que personnelle.

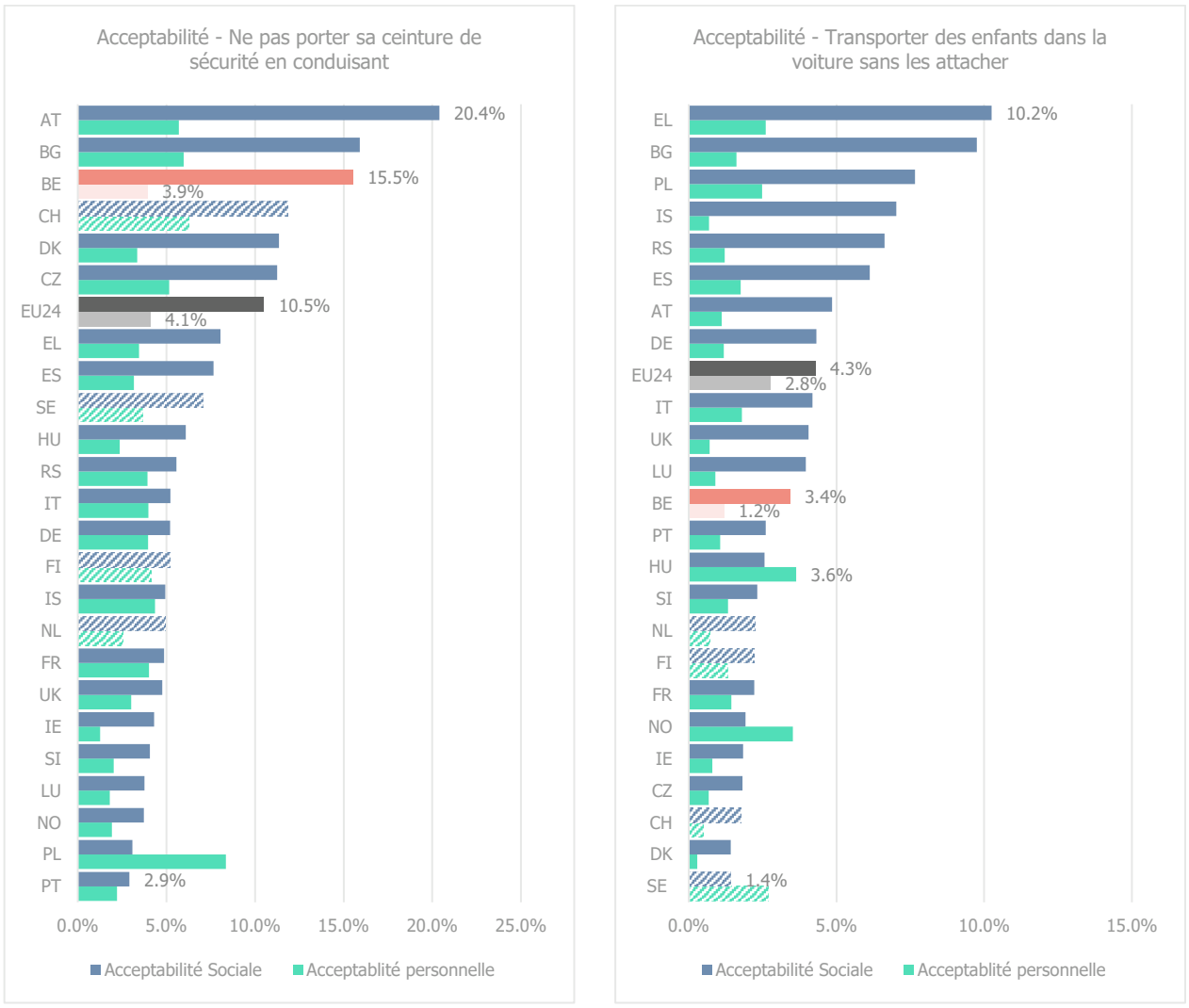


Figure 29. Acceptabilité personnelle et sociale port de la ceinture en conduisant et utilisation de CRS pour les enfants : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable ces affirmations, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

5.2.4 Distraction au volant

Les appels sans kit mains libres au volant ne sont jugés acceptables que par 3% des Belges, la moyenne européenne étant de 4%. L'Autriche, la Finlande, l'Islande et la Pologne affichent des taux légèrement plus hauts (de 6% à 7%). En outre, en ce qui concerne l'acceptabilité d'écrire un message ou de consulter les réseaux sociaux au volant, la Belgique ne se démarque pas des autres pays. Les pays affichant les taux les plus faibles sont la Serbie, la République Tchèque et la Slovénie.

À la question de savoir ce que l'on pense que les autres jugent acceptable, une plus grande partie des Belges interrogés ont affirmé que des appels sans un kit mains libres sont acceptés par les autres (6%), soit un pourcentage inférieur à la moyenne européenne (8%). La Bulgarie, la Grèce et l'Autriche se démarquent clairement de la moyenne européenne avec des pourcentages entre 18% et 21%.

A titre informatif, dans tous les pays de l'Union européenne, il est interdit d'utiliser le téléphone mobile sans kit mains libres au volant. Avant mars 2018, la Suède était le seul pays où l'utilisation du téléphone mobile sans kit mains libres n'était pas explicitement interdite (Schoeters et al., 2018). En termes de comportement auto-déclarés pour le téléphone au volant, la Suède affichait une prévalence de 31% (pourcentages similaires à la moyenne européenne) et en termes d'acceptabilité sociale, la Suède présente à nouveau un taux similaire à la moyenne européenne.

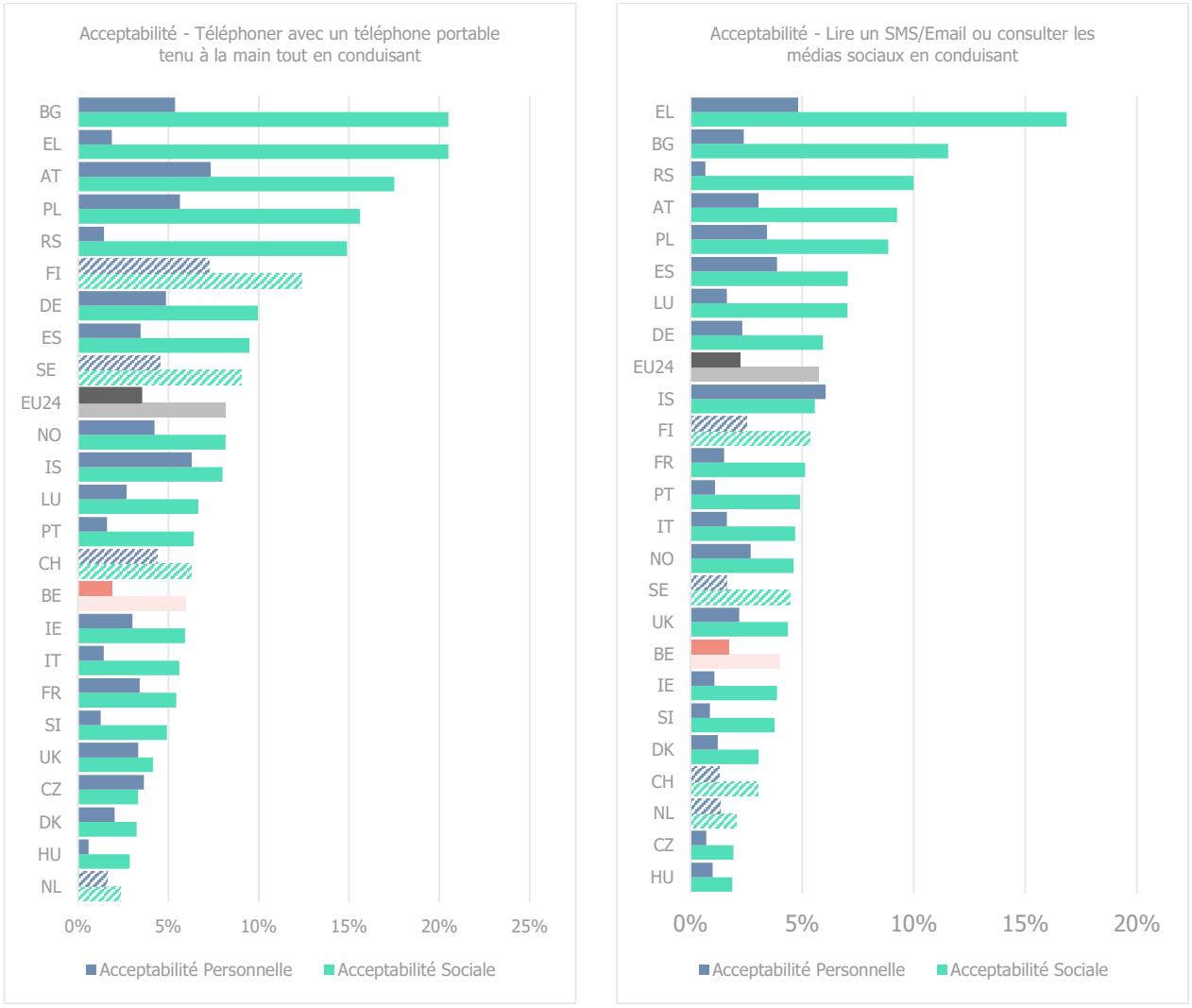


Figure 30. Acceptabilité personnelle et sociale de la distraction au volant : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable d'utiliser le téléphone au volant, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

5.3 Normes subjectives et attitudes

Outre les normes descriptives et individuelles, d'autres attitudes à l'égard de différents comportements dans la circulation ont également été étudiées dans l'enquête ESRA2. Dans la suite de cette section, nous nous concentrerons les normes subjectives liées à la vitesse et à l'alcool au volant et aux attitudes et croyances des conducteurs européens.

Pour évaluer la « norme subjective » deux affirmations ont été proposées aux répondants. Ceux-ci devaient indiquer, sur une échelle de 1 (désapprouve) à 5 (approuve), dans quelle mesure ils approuvaient les déclarations suivantes :

- La plupart de mes amis conduisent 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse dans une zone résidentielle.
- La plupart de mes amis conduisent après avoir bu de l'alcool.

Comme cette norme subjective fait référence au comportement que l'on peut observer dans son environnement (social), elle est également appelée norme sociale descriptive. Elle se réfère à ce que l'on voit les autres faire dans l'environnement et diffère en ce sens de la norme sociale subjective, qui se réfère traditionnellement à ce que l'on pense que les autres pensent d'un certain comportement.

5.3.1 Excès de vitesse

Pour l'affirmation concernant la vitesse, alors que la moyenne européenne est de 14%, la Grèce affiche un score de 31% et la Pologne de 26% (ce dernier a une prévalence auto-rapportée supérieure à la moyenne européenne et les deux pays présentent de plus hauts d'acceptabilité sociale et personnelle en matière de vitesse que la moyenne européenne).

Le Danemark qui présente une prévalence auto-rapportée plus élevée que la moyenne européenne, affiche toutefois le taux le plus bas en ce qui concerne la norme subjective de vitesse en agglomération. Même chose pour la Belgique et la Finlande qui présentent un niveau d'approbation de 10% (alors que les deux pays ont des prévalences auto-rapportées concernant la vitesse supérieure à la moyenne européenne). .

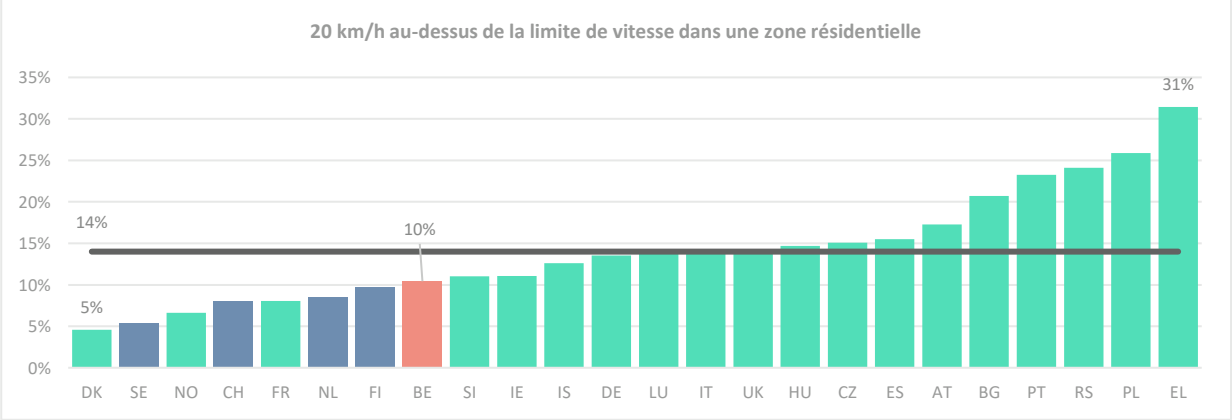


Figure 31. Norme subjective par rapport à l'excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes amis conduisent 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse dans une zone résidentielle. », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

5.3.2 Conduite sous influence de l'alcool

La Belgique affiche un score assez mauvais en ce qui concerne la norme subjective de consommation d'alcool au volant (Figure 32). Près 12% des Belges marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes amis conduiraient après avoir bu de l'alcool », tandis que la moyenne européenne est de 7%. De même, en Serbie

(15%), au Portugal (14%) et en Grèce (14%), on relève une norme subjective défavorable. Il est intéressant de noter que les pays qui ont été identifiés comme les meilleurs élèves en termes de prévalences auto-rapportées présentent également un score favorable en ce qui concerne la norme subjective : Finlande, Suède, Norvège et Hongrie (voir section 4.2.3).

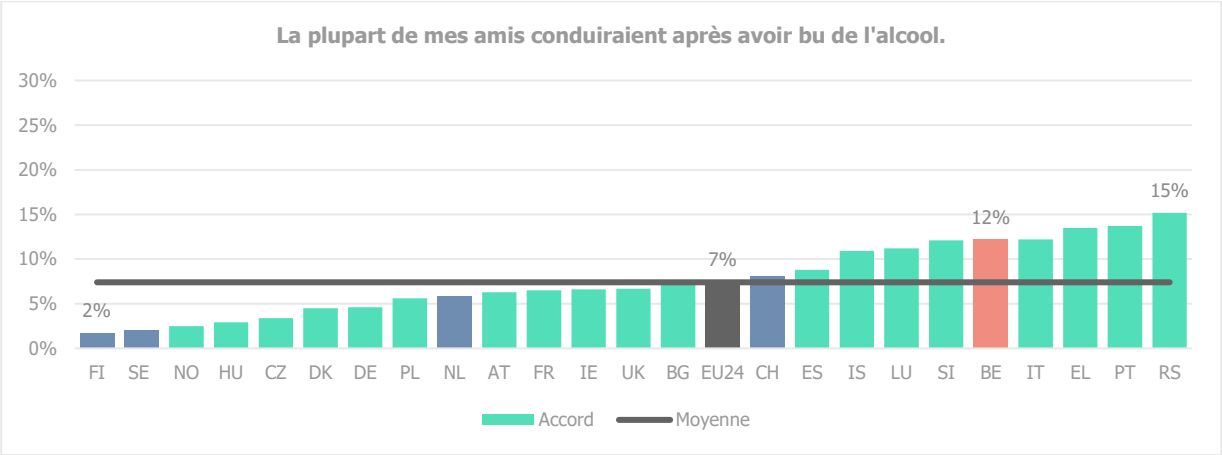
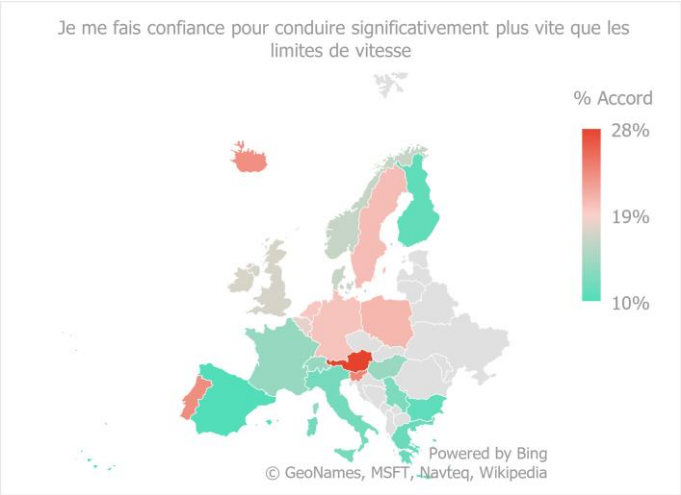


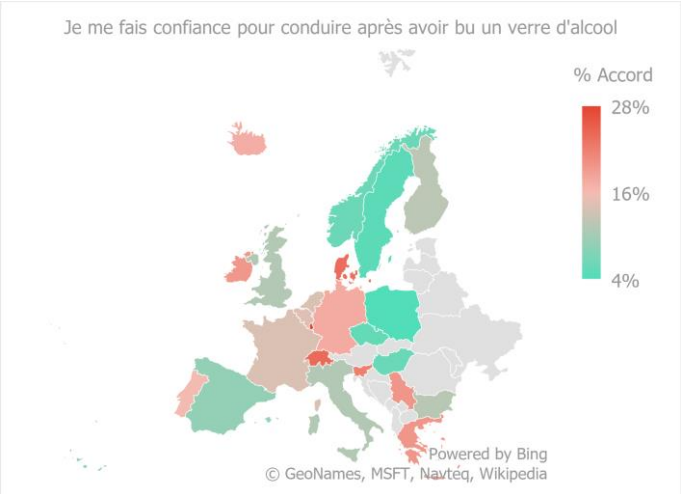
Figure 32. Norme subjective par rapport à l'excès de vitesse : le pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes amis conduisent 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse dans une zone résidentielle. », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

Pour conclure ce chapitre sur les normes et attitudes, l'enquête ESRA2 a également évalué les attitudes en termes de contrôle comportemental perçu. Nous nous limiterons dans le cadre de ce rapport à trois affirmations pour lesquelles les répondants européens devaient indiquer dans quelle mesure ils les approuvaient. Ces affirmations sont particulièrement intéressantes car elles sont fortement liées aux auto-déclarations comportementales :

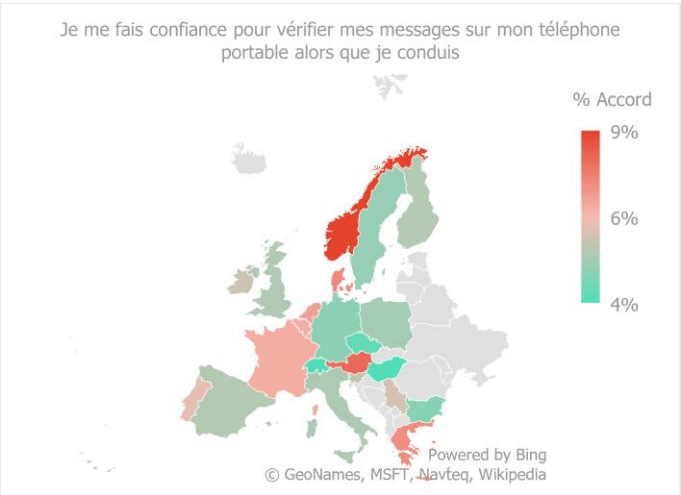
- Je me fais confiance pour conduire après avoir bu un verre d'alcool
- Je me fais confiance pour conduire significativement plus vite que les limites de vitesse
- Je me fais confiance pour vérifier mes messages sur mon téléphone portable alors que je conduis



Alors que certains pays affichent des prévalences auto-rapportée élevée en termes de vitesse, nous constatons qu'en termes de contrôle comportemental perçu, certaines occurrences apparaissent. L'Autriche (28%), la Slovénie (24%), le Portugal (23%) et l'Islande (23%) affichent les plus hauts pourcentages pour le contrôle comportemental perçus. L'Islande, l'Autriche et le Portugal faisant partie du top cinq des pays avec les plus hautes prévalences auto-rapportées.
Avec un taux de 18%, la Belgique présente un taux similaire à la moyenne européenne (16%).



Le même constat est valable pour la proportion de répondants affirmant qu'ils se font confiance pour boire et conduire. Celle-ci est particulièrement élevée pour l'Autriche (28%), le Luxembourg (28%), la Suisse (24%) et le Danemark (24%). Tandis que ce taux assez bas sont présentés pour la Pologne (4%), la Suède (5%), la République Tchèque (5%) et la Hongrie (6%).
La Belgique (14%) présente quant à elle un taux similaire à la moyenne européenne (13%) alors qu'elle affiche une prévalence auto-rapportée nettement supérieure à la moyenne (24% contre 13%).



Concernant l'utilisation du téléphone au volant, l'Islande (11%), la Norvège (9%) et l'Autriche (8%) qui affichent les plus hautes proportions, tandis que la Suisse, la Hongrie et la République Tchèque (4% respectivement) les plus faibles. Les trois premiers pays sont dans les sept pays avec les plus hautes prévalences auto-rapportées.
A nouveau, la Belgique a un pourcentage similaire à la moyenne européenne.

Figure 33. Attitudes (Contrôle comportemental perçu) vis-à-vis de la vitesse, de l'alcool au volant et de la distraction, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

5.4 Degré d'adhésion aux règles et aux sanctions

Des règles plus strictes ?

Dans le cadre de l'enquête ESRA2 (2018-2019), il a été demandé aux répondants s'ils estiment que les règles en matière de vitesse et d'alcool au volant devraient être plus strictes. Pour la vitesse, 51% des Belges interrogés y sont favorables, soit légèrement en dessous de la moyenne européenne (58%). En Autriche (37%), en Norvège (38%) et en République tchèque (38%), il n'y a que peu de personnes interrogées en faveur de règles plus strictes en matière de vitesse, alors qu'en Grèce 79% des personnes interrogées estiment que les règles devraient être plus strictes, suivi par la Bulgarie (87%) et l'Espagne (70%).

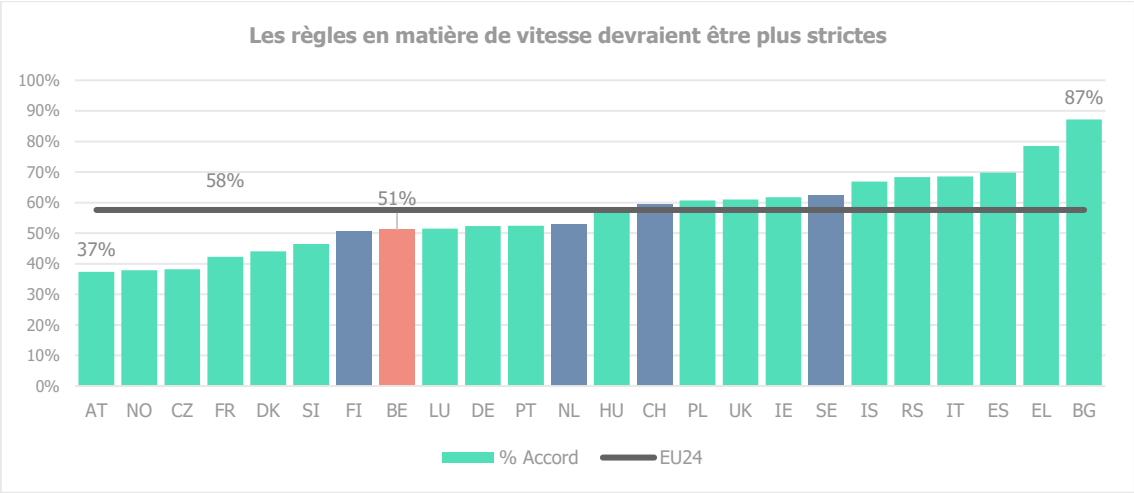


Figure 34. Attitudes (Contrôle comportemental perçu) vis-à-vis de la vitesse, de l'alcool au volant et de la distraction, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

Dans la plupart des pays européens, dont la Belgique, une limite d'alcoolémie légale générale est de 0,5 g/l BAC. Seuls deux pays appliquent une limite d'alcoolémie légale supérieure de 0,8 g/l BAC : le Royaume-Uni (hors Écosse) et Malte. Tandis que plusieurs pays d'Europe de l'Est appliquent une « alcoolémie zéro » générale (République tchèque, Hongrie, Roumanie et Slovaquie) ou une limite de 0,2 g/l BAC (Estonie et Pologne) ou 0,4 g/l BAC (Lituanie). Dans les pays d'Europe du Nord, la Norvège et la Suède appliquent également une limite de 0,2 g/l BAC. En Belgique, la limite de 0,2 g/l BAC est applicable aux conducteurs novices (permis délivré depuis moins de deux) et pour les conducteurs professionnels.

Les proportions de support pour des règles plus strictes sont encore plus élevées quand il s'agit d'alcool au volant. Alors que pour la vitesse, la moyenne européenne est de 58%, pour l'alcool au volant elle est de 75%. La Bulgarie qui affiche le plus bas taux de prévalence auto-rapportée est le pays présentant le plus haut taux (90%) de support pour des règles plus strictes en matière d'alcool au volant. Etonnamment, la Grèce qui est le sixième pays en termes de prévalences auto-rapportées pour conduite en étant peut-être au-delà de la limite légale, est le second pays à être en faveur de règles plus strictes.

A contrario, les répondants suisses (avec quand même 54%) et luxembourgeois (57%) semblent les moins convaincus de la nécessité de renforcer la réglementation sur l'alcool au volant. A noter que le Luxembourg est en première position en termes de prévalence auto-rapportée pour conduite en étant peut-être au-delà de la limite légale, la Suisse en cinquième position. Pour la Belgique, ce ne sont pas moins 70% des répondants qui sont en faveur de règles plus strictes (mais 25% d'entre eux ont déclaré avoir conduit en ayant peut-être dépassé la limite légale pour boire et conduire).

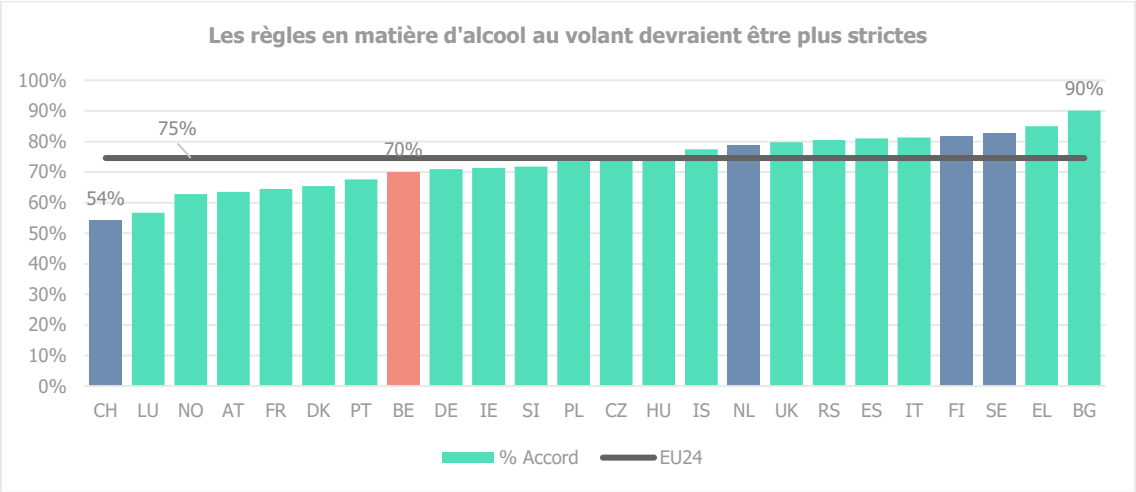


Figure 35. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les règles en matière d'alcool au volant devraient être plus strictes », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

Des contrôles plus fréquents ?

En matière de contrôles de vitesse, que ce soit par avec des agents police ou sans agents de police (avec des caméras, radars…), il ressort des chiffres collectés par l'ETSC (2018) qu'en 2016, la Belgique recensait, à une place près, le nombre le plus élevé d'amendes pour excès de vitesse par 1.000 habitants (292) des 17 pays européens pour lesquels des données étaient disponibles. Seuls les Pays-Bas affichaient un nombre (bien) plus élevé (470). La France recense également un grand nombre d'amendes pour 1.000 habitants (252), mais dans les autres pays, ce nombre est nettement plus faible. Dans les pays d'Europe du Nord que sont la Suède et la Norvège et dans les pays d'Europe du Sud que sont la Grèce et le Portugal, le nombre d'amendes pour excès de vitesse est le plus faible : moins de 20 amendes pour excès de vitesse pour 1.000 habitants y ont été recensées (Schoeters et al., 2018).

Les données auto-rapportées en matière de contrôle de vitesse (voir section 6.5.1) montre que près de 39% des répondants belges ont été contrôlés au moins une fois au cours des 12 derniers mois. La moyenne européenne étant de 37%. C'est en Islande, en Serbie et en Pologne que le risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse est le plus élevé.

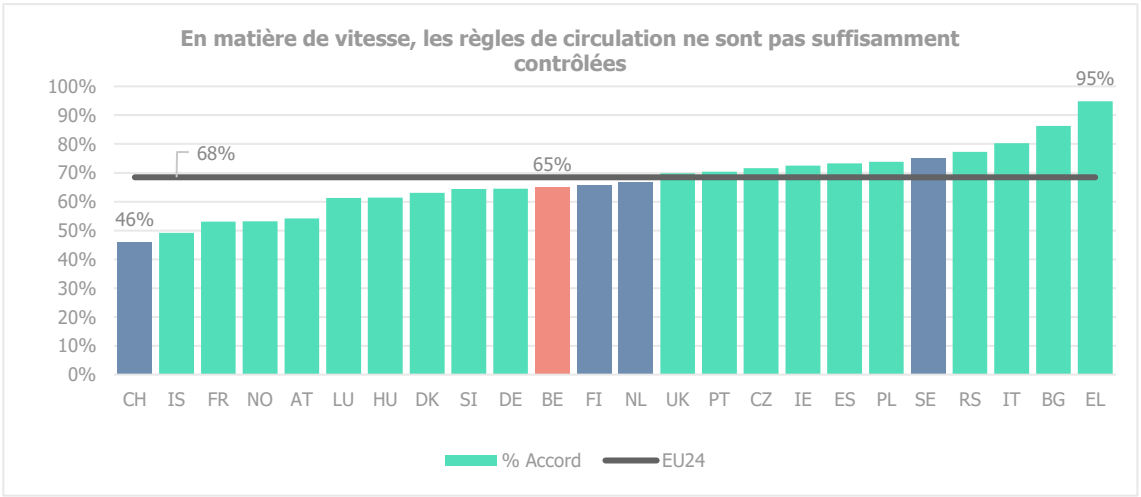


Figure 36. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « En matière de vitesse, les règles de circulation ne sont pas suffisamment contrôlées », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

Concernant les contrôles, 65% des Belges estiment que les limitations de vitesse ne sont pas suffisamment contrôlées. Ce qui correspond à la moyenne européenne (68%). En Grèce, le soutien pour davantage de contrôle est le plus élevé (95%), alors qu'en Suisse et en Islande, seule la moitié des personnes interrogées estime que le nombre de contrôles de la vitesse est insuffisant. L'Islande affichant des prévalences auto-rapportées en agglomération et hors agglomération supérieures aux moyennes européennes.

Dans la plupart des pays européens, la police peut effectuer des tests d'haleine aléatoires, ce qui n'est pas le cas en Allemagne, à Malte et en Grande-Bretagne. Certains pays se démarquent par leur stratégie de contrôle d'alcoolémie. Parmi ceux-ci, notons les cas de la Pologne et de l'Estonie qui, depuis 2014, accomplissent un nombre de contrôles d'alcoolémie relativement élevé (plus de 400 tests d'alcoolémie pour 1.000 habitants). De même, en Finlande, en Autriche et en Suède, des contrôles sont effectués relativement fréquemment (plus de 200 tests d'alcoolémie pour 1.000 habitants). A contrario, en Lituanie et en Roumanie, les contrôles sont moins fréquents (moins de 80 tests d'alcoolémie pour 1.000 habitants). (ETSC, 2019a).

A titre indicatif, concernant le risque subjectif d'être pris (« Lors d'un trajet classique, quelle est la probabilité que vous soyez, en tant que conducteur de voiture, contrôlé par la police pour l'alcool, en d'autres termes, être soumis à un alcootest »), c'est en Pologne, en Serbie et en République tchèque que le risque est le plus élevé. La Belgique affichant un risque subjectif égal à la moyenne européenne (pour plus de détails, voir la section 6.5.2).

Les proportions concernant les contrôles en matière d'alcool au volant montrent que les répondants islandais, suisses et norvégiens semblent beaucoup moins convaincus de la nécessité de renforcer les contrôles en matière d'alcool au volant. Tandis que la Grèce, la Bulgarie et l'Italie sont les plus critiques et plus de 86% de répondants estiment que les règles en matière d'alcoolémie au volant ne sont pas suffisamment contrôlées. La Pologne (81%) arrive cinquième position avec un taux équivalent à la moyenne européenne (77%). Et 73% des belges sont d'accord avec la proposition « les règles en matière d'alcool au volant ne sont pas suffisamment contrôlées ».

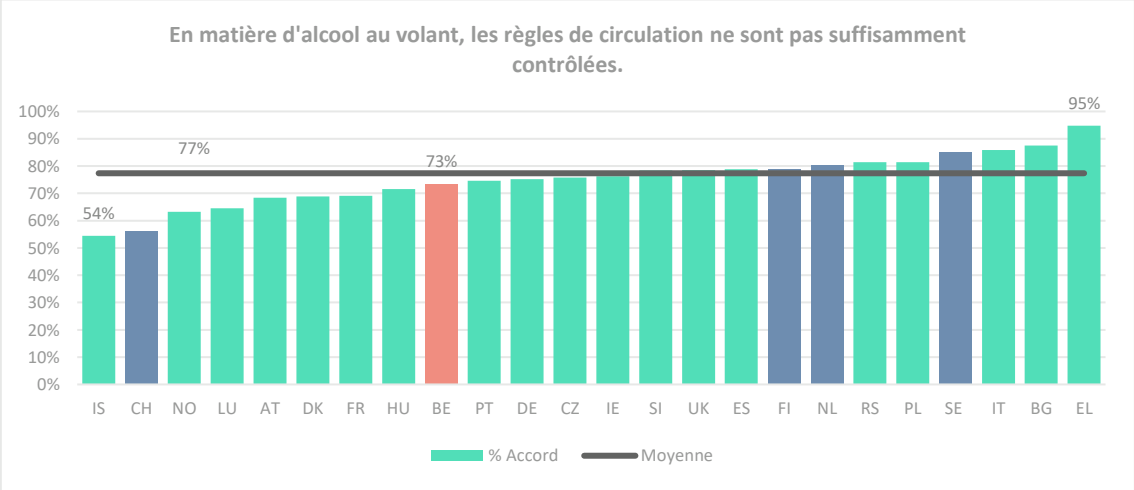


Figure 37. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « En matière d'alcool au volant, les règles de circulation ne sont pas suffisamment contrôlées », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

Des sanctions plus sévères ?

Tel que présenté par Schoeters, Daniels et Wahl (2018), dans tous les pays européens, une amende est infligée en cas de dépassement des limitations de vitesse. Et plus l'excès est élevé, plus la sanction sera sévère. En outre, au-delà d'une certaine vitesse, le permis de conduire sera retiré et, dans certains cas, une peine d'emprisonnement pourra même être prononcée. Dans certains pays, comme la Belgique, il est également possible de suivre un cours de réhabilitation, ciblant spécialement les contrevenants pour excès de vitesse. Bien souvent, la sanction est plus lourde en agglomération que sur l'autoroute et en cas de chantiers routiers, les sanctions infligées sont plus sévères (Schoeters et al., 2018).

En Belgique, l'amende s'élève à 53 € pour un excès de 10 km/h et augmentera de 11 € (sur les routes en agglomération et sur les routes limitées à 30 km/h) ou 6 € (sur les autres routes) pour chaque kilomètre

supplémentaire au-delà des 10 km/h[15]. À partir d'un excès de 30 km/h en agglomération et d'un excès de 40 km/h sur les autres routes, le tribunal inflige une amende et le permis de conduire est retiré pour une période définie.

Avec ces tarifs d'amende, la Belgique fait partie des pays aux amendes pour excès de vitesse de hauteur moyenne, avec la France, la Finlande, l'Italie, l'Irlande, l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Certains pays pénalisent les excès de vitesse avec des amendes relativement faibles, notamment l'Allemagne, la Grèce, le Luxembourg, l'Autriche, la Bulgarie, la Croatie, l'Estonie, la Pologne et la Roumanie. Des amendes élevées sont infligées au Danemark, en Suisse, au Portugal, en Espagne et en Norvège. Dans d'autres pays, des peines d'emprisonnement peuvent être prononcées : en France, en Espagne et en Norvège.

Globalement, c'est un tiers des répondants européens qui estiment que les sanctions sont trop sévères. C'est en Slovénie, en France et en Hongrie que les populations semblent être les plus critiques à l'égard de la réglementation de leur pays en matière de vitesse. On y trouve une proportion relativement élevée de répondants qui estiment que les sanctions sont trop sévères (entre 44% et 56%). Pour la Belgique, ce sont 37% des répondants qui estiment les sanctions trop sévères, avec un taux légèrement supérieur à la moyenne. Et c'est en Suède (17%) et au Danemark (19%) que les répondants sont le moins d'accord avec cette affirmation.

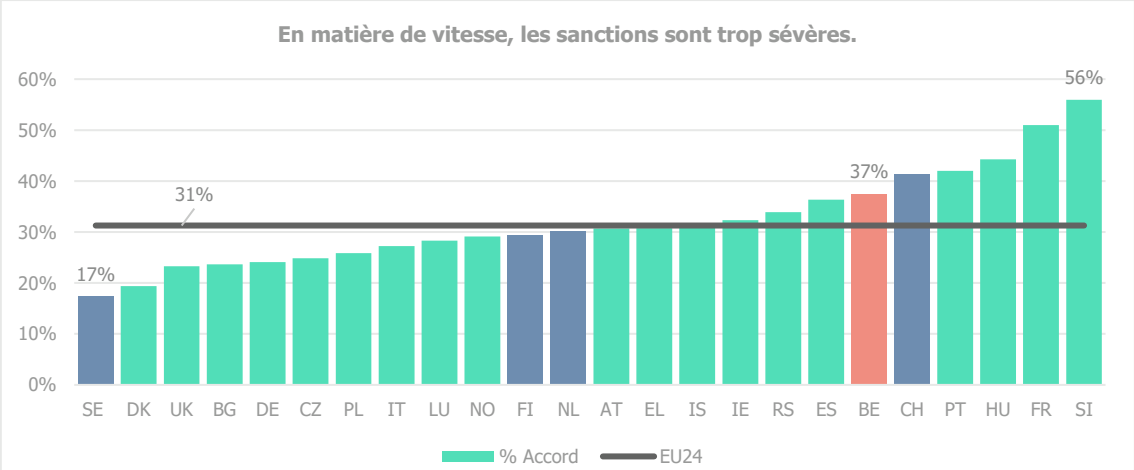


Figure 38. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « En matière de vitesse, les sanctions sont trop sévères », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

En matière de sanction, la conduite sous l'influence de l'alcool est passible d'amendes ou de retrait de permis de conduire dans tous les pays européens. Par ailleurs, des peines d'emprisonnement peuvent être infligées ou il peut être décidé d'immobiliser ou de saisir le véhicule. La plupart des pays appliquent des tarifs d'amende fixes et dans certains pays comme le Danemark, la Finlande, la Suède, la hauteur des amendes dépend des revenus du contrevenant (ETSC, 2018 ; Schoeters et al., 2018). Outre ces mesures classiques, d'autres mesures alternatives existent et leur règle d'application varient d'un pays à l'autre. Parmi ces mesures, épinglons les mesures de réhabilitation et les éthylotests anti-démarrages.

Sur la base de l'enquête ESRA2, il s'avère qu'en Belgique, pour 25% des répondants, les sanctions sont trop sévères (proportion équivalente à la moyenne européenne), mais c'est en France et en Slovénie, avec plus d'un tiers des répondants, que la proportion est la plus élevée. Les Danois semblent les moins partisans de cette affirmation alors qu'au Danemark, tous les conducteurs dont le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,5 g/l doivent payer et suivre un cours obligatoire de 12 heures sur l'alcool et la sécurité routière pour pouvoir récupérer leur permis de conduire. De plus, les amendes adressées en cas d'alcoolémie au volant tiennent compte du taux d'alcool et des revenus personnels du contrevenant. Lorsqu'un conducteur est pris avec un taux d'alcoolémie supérieur à 1,2 g/l, une interdiction inconditionnelle de conduire pendant au moins trois ans est appliquée (ETSC, 2018).

[15] Voir à ce sujet, les dispositions légales : https://www.code-de-la-route.be/dispositions-penales

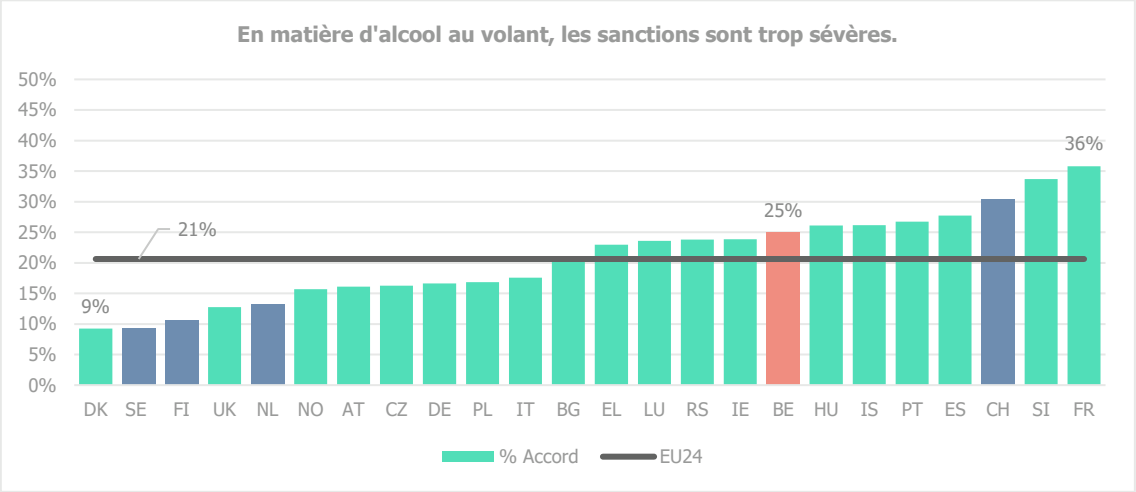


Figure 39. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « En matière d'alcool au volant, les sanctions sont trop sévères », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019)

5.5 Evolution de l'adhésion au permis à points – Situation belge

Depuis 2013, l'Enquête d'INsécurité de l'institut VIAS sonde l'avis de la population pour connaître son niveau d'adhésion pour certaines mesures destinées à améliorer la sécurité routière. A partir de 2016, les répondants belges étaient invités à s'exprimer « pour », « contre » ou « sans avis » au sujet du permis à points, mesure pour laquelle aucun contexte sur le fonctionnement n'était fourni lors de l'enquête. Les figures suivantes montrent l'évolution des taux d'adhésion au niveau national et par région. Au niveau national, alors qu'en 2016, près de 46% des répondants était « pour » le permis à points, en 2021, ce taux diminue à 40%, en faveur d'une hausse de répondants n'ayant pas d'avis. Le taux d'avis « contre » est resté quant à lui assez stable.

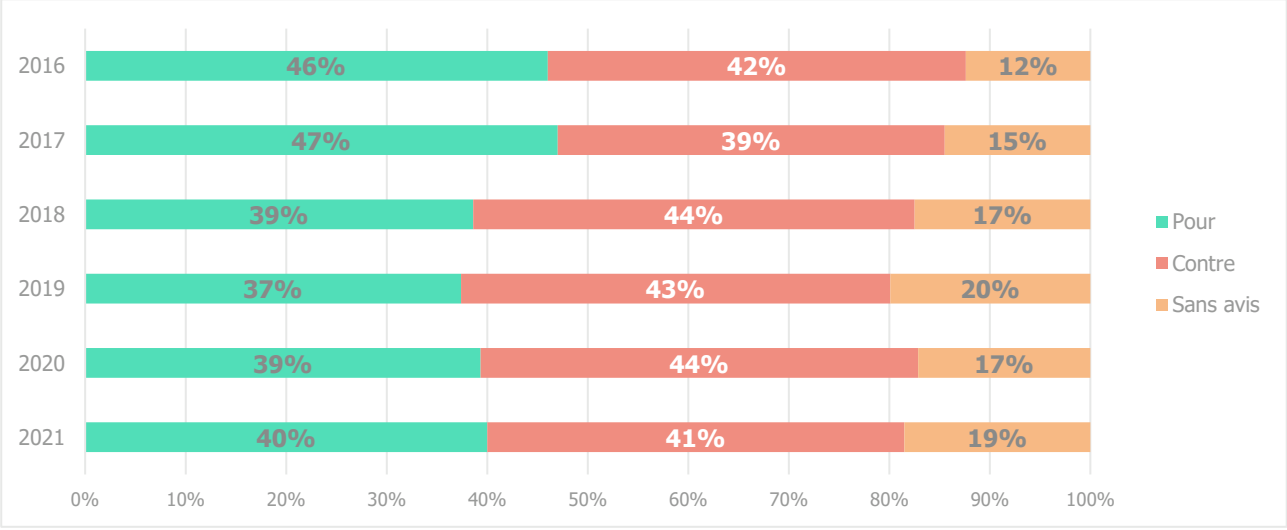


Figure 40. Evolution des taux de réponses "pour", "contre" et "sans avis" pour le permis à points, Résultats nationaux. Source : institut Vias (2020)

C'est en Flandre que le taux d'adhésion est le plus élevé. En 2021, ce sont 48% des répondants qui sont pour, 33% contre et 19% sans avis. Entre 2016 et 2021, le niveau d'adhésion a également diminué, passant de 56% à 48%, en faveur d'une hausse des réponses « sans avis ».

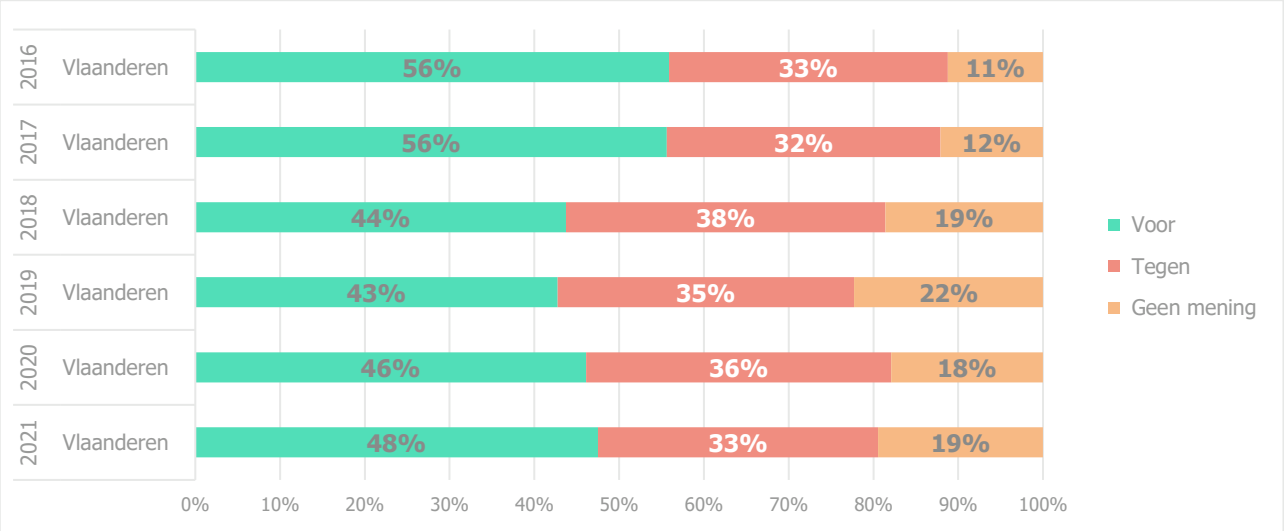


Figure 41. Evolution des taux de réponses "pour", "contre" et "sans avis" pour le permis à points, Résultats pour la Flandre. Source : institut Vias (2020)

La Wallonie affiche les plus bas taux d'adhésion en 2021 avec seulement 27% des répondants « pour ». Depuis 2016, ce taux n'a fait que diminuer jusqu'en 2019 où son minima de 26%. Les taux de répondants « contre » est le plus élevé des trois régions depuis 2013.

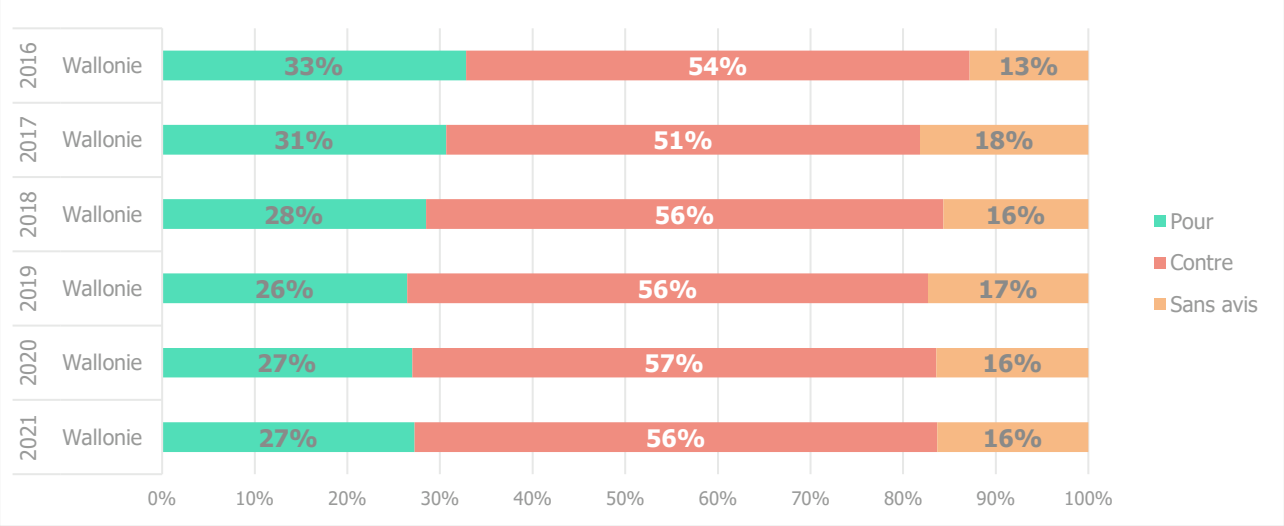


Figure 42. Evolution des taux de réponses "pour", "contre" et "sans avis" pour le permis à points, Résultats pour la Wallonie. Source : institut Vias (2020)

Bruxelles affiche une position plutôt d'entre-deux avec globalement des taux d'adhésion supérieurs à la Wallonie mais inférieurs à la Flandre. En 2021, ce sont 44% des répondants qui sont « contre » le permis à points et 37% « pour ». C'est en 2017 que le taux de réponse « pour » a été le plus élevé avec 49% de réponses positives.

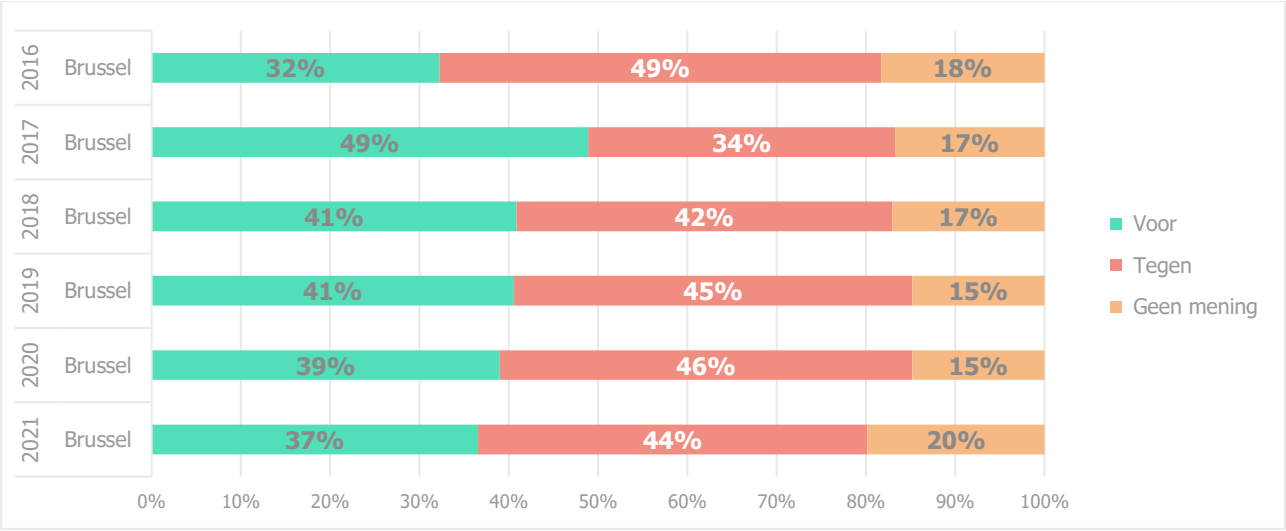


Figure 43. Evolution des taux de réponses "pour", "contre" et "sans avis" pour le permis à points, Résultats pour Bruxelles. Source : institut Vias (2020)

5.6 Discussion

En termes d'attitudes et de normes en matière de vitesse, de conduite sous influence, d'utilisation de la ceinture de sécurité et de CRS et de distraction au volant, la Belgique se situe à une place modérée en affichant des pourcentages proches de la moyenne européenne. Il en est de même pour les sanctions et les règles de circulation en matière de vitesse et de conduite sous influence d'alcool, les pourcentages de la population belge étant assez similaires aux pourcentages européens.

Pour la vitesse :

- Les attitudes des conducteurs belges par rapport aux excès de vitesse sont en général identiques à la moyenne européenne. Pour la norme subjective, la Belgique affiche de meilleures performances ; relativement peu de Belges estiment que leurs connaissances et amis roulent au-dessus des limites de vitesse en agglomération.
- A peu près la moitié des Belges estiment que les règles de circulation en matière de vitesse devaient être plus strictes, et plus de 60% d'entre eux que les règles de circulation ne sont pas suffisamment contrôlées. Et moins d'un tiers estiment que les sanctions sont trop sévères.

Pour la conduite sous influence :

- Alors que les prévalences auto-rapportées indiquent que les Belges conduisent sous influence plus souvent que la moyenne européenne, ces comportements se vérifient également en termes d'acceptabilité personnelle et sociale, où la population belge semble plus encline à estimer acceptable de conduire sous influence de l'alcool. La Belgique affiche à nouveau des performances légèrement plus élevées que la moyenne européenne en ce qui concerne la norme subjective pour l'alcool au volant.
- Ce sont 35% des répondants belges qui estiment que les règles en matière d'alcool au volant devraient être plus strictes, taux légèrement au-dessus de la moyenne européenne, alors qu'un peu moins d'un tiers estime qu'elles ne sont pas suffisamment contrôlées. Concernant les sanctions, un cinquième de la population interrogées estiment qu'elles sont trop sévères.

L'enquête nationale d'Insécurité routière a quant à elle mis en évidence que les degrés d'adhésion belge pour le permis à points sont relativement ventilés entre les trois régions. C'est en Flandre que le taux de réponses positives est le plus élevé, avec près de la moitié des répondants qui ont indiqué être « pour ». Alors qu'en Wallonie ce taux n'est que de 27%. Pour les trois régions, il est pertinent de constater que la part de réponses « sans avis » a largement augmenté depuis 2016.

6 Répression des infractions par la police

6.1 Introduction

L'identification des récidives s'appuie sur la constatation d'infractions spécifiques lors de contrôles de police. Dans le présent chapitre, nous évaluons donc la pression répressive pour différents types d'infractions routières. Les indicateurs les plus objectifs de la pression répressive concernent l'implication de la police routière sur le terrain et l'utilisation d'une technologie spécifique pour constater les infractions au moyen de caméras et de radars. Les statistiques officielles sur les actions de répression de la police ne sont disponibles que pour un nombre très limité d'actions. Pour autant que l'on ait pu le vérifier, des données policières directes ne sont disponibles que pour deux indicateurs :

- données sur le nombre de radars déployés dans différents pays ;
- statistiques sur le nombre de tests d'alcoolémie effectués par la police.

Un indicateur indirect de la pression répressive peut être trouvé dans le pourcentage de personnes interrogées qui déclarent dans des enquête avoir été contrôlées par la police pour certaines infractions. Puisque les usagers de la route ne sont généralement en mesure d'évaluer s'ils ont été contrôlés que s'ils étaient en infraction et s'ils ont donc reçu une amende ou une assignation, cet indicateur n'est pertinent que pour les contrôles qui ne sont pas implicitement menés dans le cadre d'actions de patrouille générales. Deux indicateurs relativement non équivoques sont :

- le pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir été soumis à un test d'haleine par la police ;
- et le pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir été arrêtés par la police pour un contrôle.

Pour l'indicateur secondaire, on prend souvent le nombre d'infractions constatées par la police. Cet indicateur ne donne qu'un aperçu très limité de la pression répressive réelle, car il est déterminé non seulement par la pression répressive même (lisez : le nombre de contrôles), mais aussi par les variations de la fréquence des infractions, par les variations du degré de sélectivité des contrôles et par les variations de la densité du trafic.

Pour évaluer un indicateur direct de la pression répressive, nous avons posé la question suivante dans l'enquête d'experts : « *Quel est le coût annuel total des actions de contrôle routier (heures prestées par les forces de police, équipement TIC, gestion, etc.) ? Les coûts relatifs à des parties spécifiques des actions de répression sont également pertinents.* »

La plupart des pays ne disposent pas de données à ce sujet. Seule la Slovénie a pu chiffrer les coûts à hauteur de 26 959 479 euros, pour une population d'environ 2 millions d'habitants. Pour la Belgique, il n'existe pas non plus de données sur les dépenses annuelles consacrées à la répression routière. Les indicateurs de la pression répressive relative dans les différents pays européens doivent donc être déduits d'indicateurs indirects des actions de répression.

Un deuxième indicateur de la pression répressive relève de la question suivante : « *Quel est le nombre total d'heures de travail que la police consacre à la répression routière ?*». Seuls les Pays-Bas ont été en mesure de fournir une réponse partielle à cette question :

> *Chaque année, 659 ETP sont affectés à la répression routière par la police. Ils représentent la capacité des équipes de répression routière. Outre cette capacité, on peut s'attendre à ce que la police générale consacre également une partie de son temps à la surveillance de la circulation. Par conséquent, l'estimation de 659 est une estimation minimale. La capacité totale sera donc supérieure. Entre 2000 et 2010, la répression routière aux Pays-Bas a atteint un niveau record. Entre 2010 et 2020, la répression routière a diminué en raison d'autres priorités au sein de la police (notamment la cybercriminalité, la traite des êtres humains, le terrorisme, la drogue, les gangs de jeunes, la sécurité lors d'événements publics). (https://www.swov.nl/en/facts-figures/fact/traffic-enforcement-what-traffic-enforcement-capacity-netherlands)*

En Belgique, selon les informations dont nous disposons, les dépenses en équivalents temps plein des polices fédérale et locale consacrées à la répression routière ne sont pas chiffrées.

6.2 Objectifs et stratégies de la répression policière

Nous avons examiné l'existence d'objectifs et de stratégies officiels en matière de répression policière des infractions routières en posant les questions suivantes :

> *Y a-t-il un objectif prédéfini quant au niveau des actions de répression routière ? Dans l'affirmative, quel est l'objectif fixé pour le nombre total d'heures de travail/équivalents temps plein que la police doit consacrer à la répression routière en une année ? Votre pays fixe-t-il d'autres objectifs en matière de répression ?*

et

> *Y a-t-il un objectif prédéfini quant au nombre de conducteurs à arrêter par la police pour un contrôle (quelle qu'en soit la raison) ?*

Pour deux pays seulement, à savoir Chypre et le Portugal, les experts ont indiqué qu'il existe des objectifs spécifiques en matière de répression (selon l'expert polonais, il pourrait y avoir des plans au sein de la police, mais ils n'ont pas pu être rapportés).

À Chypre, les objectifs ont été définis de façon assez détaillée :

> *Le seul objectif quantitatif énoncé dans le plan stratégique national de sécurité routière pour 2021-2030 est le suivant :*
>
> *- Effectuer chaque année au moins un alcootest sur la chaussée par conducteur enregistré.*
>
> *En outre, le plan stratégique 2021-2030 énonce ce qui suit :*
>
> *- Fixation d'objectifs nationaux annuels pour les actions de répression.*
>
> *- Mise en œuvre de stratégies de répression efficaces, conformément à la recommandation CE 2004 de l'UE.*
>
> *Le document de stratégie de la police pour 2020-2022 mentionne, quant à lui, ce qui suit :*
>
> *- Des moyens technologiques modernes seront utilisés pour la répression routière aux endroits et aux tronçons où surviennent de graves accidents de la route.*
>
> *- Des mesures de répression ciblées seront prises aux points noirs et dans les zones où se produisent des accidents de la route dus à des excès de vitesse, à la conduite sous l'influence de l'alcool, au non-port de la ceinture de sécurité et du casque, et à l'utilisation du téléphone portable.*
>
> *Aucun objectif n'a été fixé quant au nombre total d'heures de travail/équivalents temps plein à consacrer à la répression routière.*

Au Portugal, un plan de répression mentionné, mais aucune référence n'en a pu être faite.

Il est notoire qu'en Belgique, l'accord de gouvernement prévoit le contrôle d'un conducteur sur trois chaque année. La façon dont cet objectif doit être défini sur le plan opérationnel est vague. En comparaison, la grande ambition de Chypre à cet égard est notable.

6.3 Statistiques officielles sur les contrôles de police

6.3.1 Vitesse

La pression répressive en matière d'excès de vitesse est déterminée à la fois par la présence physique de policiers sur le terrain (au moyen ou non de radars mobiles ou de pistolets radar) et par l'utilisation de caméras, de radars et de radars tronçons. Les données internationales sur les actions de patrouille ne sont pas disponibles. Un inventaire de 2016 de l'ETSC (données 2015) indique qu'en Belgique, les installations de contrôle de la vitesse sont utilisées relativement fréquemment et qu'une caméra opérationnelle n'est pas toujours active :

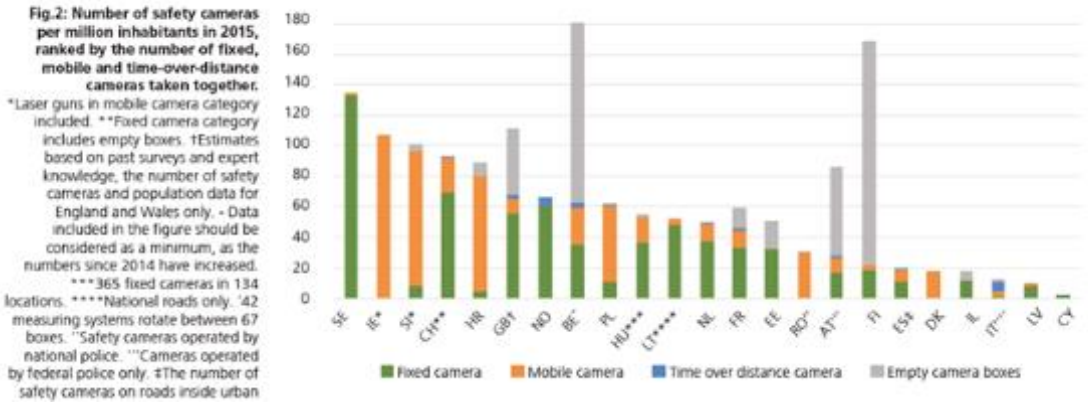


Figure 44. Nombre de radars par million d'habitants (ETSC, 2016)

Si l'on ne tient pas compte des installations dites vides, la Belgique semble se maintenir en milieu de peloton au niveau international. Selon cet inventaire de l'ETSC, 272 radars mobiles, 394 radars fixes et 44 radars tronçons (710 au total) étaient recensés en Belgique en 2015. Sur un réseau routier de 153 000 kilomètres au total, cela revenait à 1 radar pour 215 kilomètres de route en 2015. Entre-temps, tant le nombre de radars tronçons que le nombre de radars fixes ont augmenté, mais jusqu'à présent, nous n'avons pas pu obtenir de chiffres exacts à ce sujet.

Dans l'enquête d'experts, plusieurs pays ont donné une réponse spécifique à la question de savoir combien de caméras et de systèmes fixes sont utilisés pour les radars tronçons. En raison de la spécificité des informations fournies, une analyse du nombre de chaque type de radars par habitant nécessite une analyse approfondie.

6.3.2 Alcool

Les variations du nombre d'alcootests effectués par habitant sont l'un des indicateurs les plus clairs du niveau de répression. Le seul inconvénient de cet indicateur est que, s'il constitue un bon indicateur des efforts de répression en matière de conduite sous l'influence de l'alcool, il ne cible pas d'autres phénomènes auxquels on accorde peut-être une priorité moindre.

Pour la Belgique, aucune donnée policière n'est disponible sur le nombre annuel d'alcootests effectués par les polices fédérale et locale. Pour l'Europe, les données policières récentes les plus complètes sont tirées de l'ETSC (2016). Le chiffre pour la Belgique s'appuie sur la mesure d'attitude de 2015 dont il ressort que 20 % des conducteurs ont déclaré avoir été contrôlés pour conduite sous l'influence de l'alcool. Sur la base des données relatives au permis de conduire de 2015, cela représente environ 1,5 million de tests d'haleine, si l'on part du principe que chaque conducteur a été testé exactement une fois (cf. Silverans et al. 2018).

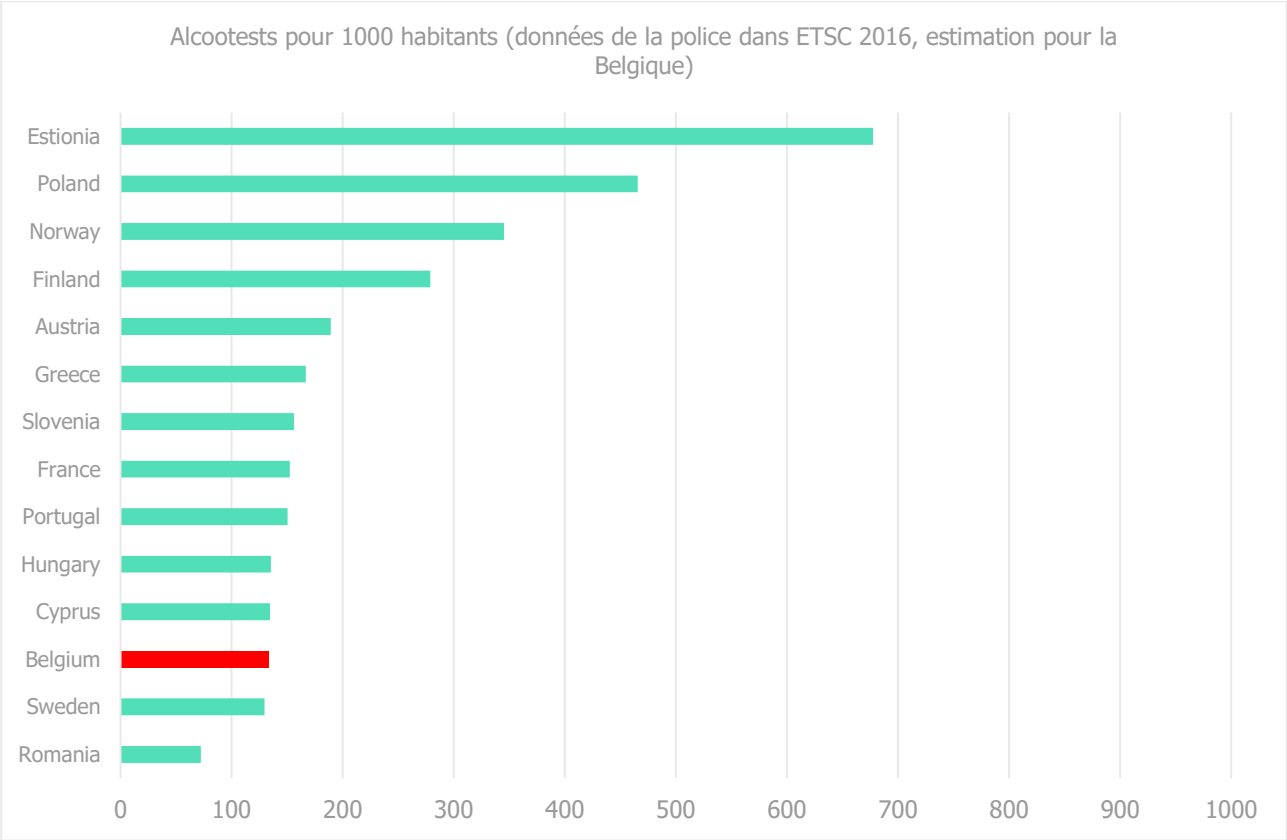


Figure 45. Alcootests pour 1000 habitants selon les données de la police ETSC (2016)

Sur la base des données des pays qui ont communiqué des données policières officielles en 2015, la pression répressive en Belgique semble relativement faible, avec 133 tests pour 1000 habitants par an, bien que les chiffres d'environ la moitié des pays sur le graphique se situent à peu près au même niveau.

Selon les chiffres de l'ETSC (2018), l'Estonie et la Pologne ont enregistré un nombre relativement élevé de tests d'alcoolémie en 2014 et 2015 (plus de 400 tests d'alcoolémie pour 1000 habitants). La Finlande, qui est également très active dans la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool, a effectué 279 tests d'alcoolémie pour 1000 habitants. C'est en Roumanie que la probabilité d'être testé pour l'alcoolémie est la plus faible (moins de 80 tests d'alcoolémie pour 1000 habitants).

Toutefois, compte tenu du fait que les contrôles d'alcoolémie autodéclarés correspondent presque parfaitement aux données de la police (cf. infra) et que les données autodéclarées sont disponibles pour beaucoup plus de pays que les données policières, le niveau de répression pour la conduite sous influence peut être évalué de façon plus complète sur la base des données autodéclarées (cf. chapitre suivant). Le tableau ci-dessous présente le nombre de contrôles d'alcoolémie pour 1000 habitants pour les pays où les chiffres de la police sont connus pour l'année 2019 ou 2020 (année Covid-19). Les chiffres pour la Belgique ont été estimés sur la base de 24 pour cent des conducteurs qui ont déclaré avoir subi un alcooltest dans ESRA 2018 (sur un total de 7,8 millions de détenteurs d'un permis de conduire).

Tableau 6. Alcootests par pays selon l'enquête d'experts 2021 (estimation pour la Belgique)

Pays	Tests d'haleine en bord de chaussée	Pour 1000	Année
Belgique	1 870 000	160	2018 (estimation)
Chypre	43 376	36	2020
France	9 033 797	138	2019
Autriche	1 222 681	136	2020
Pologne	16 844 530	445	2019
Portugal	1 778 142	174	2019
Slovénie	361 767	174	2020
République tchèque	1 300 000	121	2019

La Belgique atteint un niveau moyen à élevé par rapport à cette sélection de pays. Par rapport à son objectif stratégique de tester tous les conducteurs chaque année, Chypre atteint un niveau très faible en 2020 (mais cela pourrait être dû à la pandémie de Covid-19). La Pologne remporte la palme avec près d'un habitant sur deux ayant subi un alcootest chaque année.

6.3.3 Arrestations par la police

Il n'y a pratiquement pas de chiffres disponibles sur les arrestations par la police. Dans l'enquête d'experts, les chiffres ne sont disponibles que pour les Pays-Bas et le Portugal. Aux Pays-Bas, pour 1000 habitants, seulement 31 conducteurs ont été arrêtés en 2020, ce qui semble être un effet des restrictions liées au coronavirus par rapport aux chiffres autodéclarés de 2014. Au Portugal, 244 arrestations pour 1000 habitants ont été recensées en 2019.

Les comparaisons internationales pour les arrestations ne sont donc possibles que sur la base de données autodéclarées (voir les sections suivantes). En Belgique, 19 % des automobilistes ont déclaré avoir été arrêtés par la police pour un contrôle en 2014. En partant de 7,8 millions de détenteurs de permis de conduire et d'une population de 11,6 millions de Belges, cela équivaut à 128 détentions pour 1000 conducteurs.

6.4 Contrôles de police autodéclarés

6.4.1 Contrôles de police autodéclarés

Dans la plupart des pays européens, la police peut effectuer des tests d'haleine aléatoires, ce qui n'est pas le cas en Allemagne, à Malte et en Grande-Bretagne. Les tests aléatoires signifient que chaque conducteur (voiture ou moto) a les mêmes chances d'être sélectionné pour un test d'alcoolémie. Pour la Belgique, il n'existe pas de chiffres officiels disponibles venant de la police sur le nombre de contrôles de l'alcoolémie effectués.

Par ailleurs, les données autodéclarées peuvent également donner une idée du niveau de contrôle dans les différents pays européens. Dans l'enquête ESRA 2 2018, le risque objectif d'être pris au volant sous l'influence de l'alcool et de drogues a été évalué par la question suivante : « Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été contrôlé par la police pour…

- avoir consommé de l'alcool au volant d'une voiture (c'est-à-dire soumis à un alcootest) ?
- consommation de drogues (autres que des médicaments) au volant d'une voiture ? »

24 % des Belges interrogés ont déclaré avoir subi un alcootest au moins une fois au cours de l'année écoulée. Ce chiffre est supérieur à la moyenne européenne de 19 %. La probabilité d'être testé sous influence est plus élevée en Pologne (47 %), un pays qui a resserré sa stratégie de contrôle depuis 2015, (ETSC, 2018) et en Serbie (45 %). La Finlande effectue également un grand nombre d'alcootests, le pourcentage de personnes interrogées indiquant avoir été contrôlées étant de 39 %. En outre, le niveau des contrôles autodéclarés est relativement élevé en République tchèque (42 %), en Bulgarie (41 %) et en Hongrie (37 %). Les taux de contrôle les plus faibles sont enregistrés au Royaume-Uni (4 %) et en Allemagne (7 %), pays où des tests d'haleine aléatoires ne peuvent être effectués, ainsi qu'au Danemark (9 %).

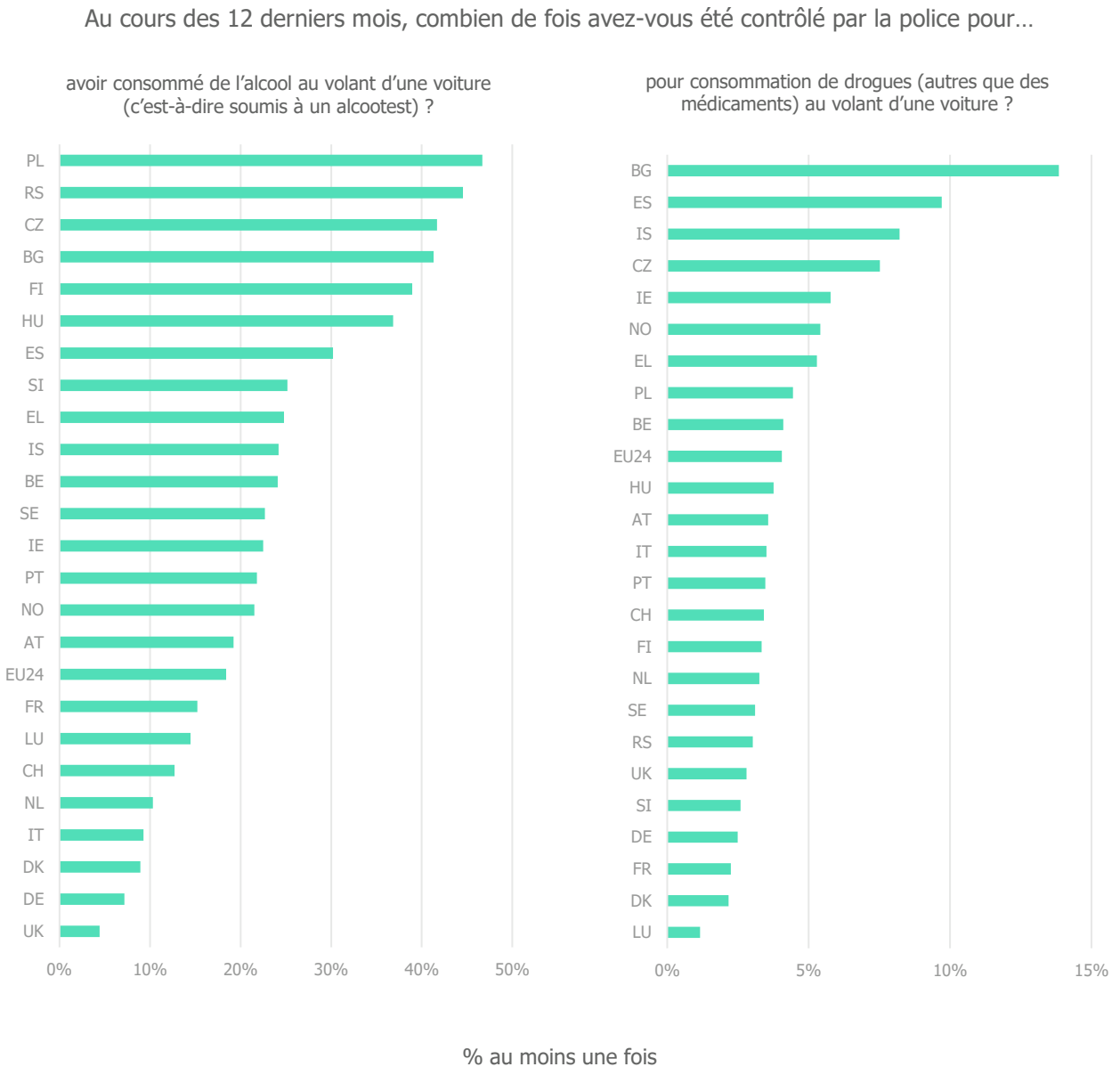


Figure 46. Contrôles d'alcoolémie autodéclarés au cours de l'année écoulée. 24 pays européens, Source : ESRA2 (2018-2019)

Dans le graphique ci-dessous, nous mettons en relation le pourcentage autodéclaré de conducteurs contrôlés pour alcoolémie en 2018 avec le comportement autodéclaré. En Belgique, comme mentionné ci-dessus, environ un quart de l'ensemble des automobilistes a subi un test d'haleine au cours de l'année écoulée (ESRA, 2018). La Belgique se situe donc à peu près au niveau du Portugal, de l'Irlande et de la Suède. Le graphique de 2018 correspond parfaitement au graphique de 2014 rapporté dans Silverans et al (2018), à quelques petites nuances près.

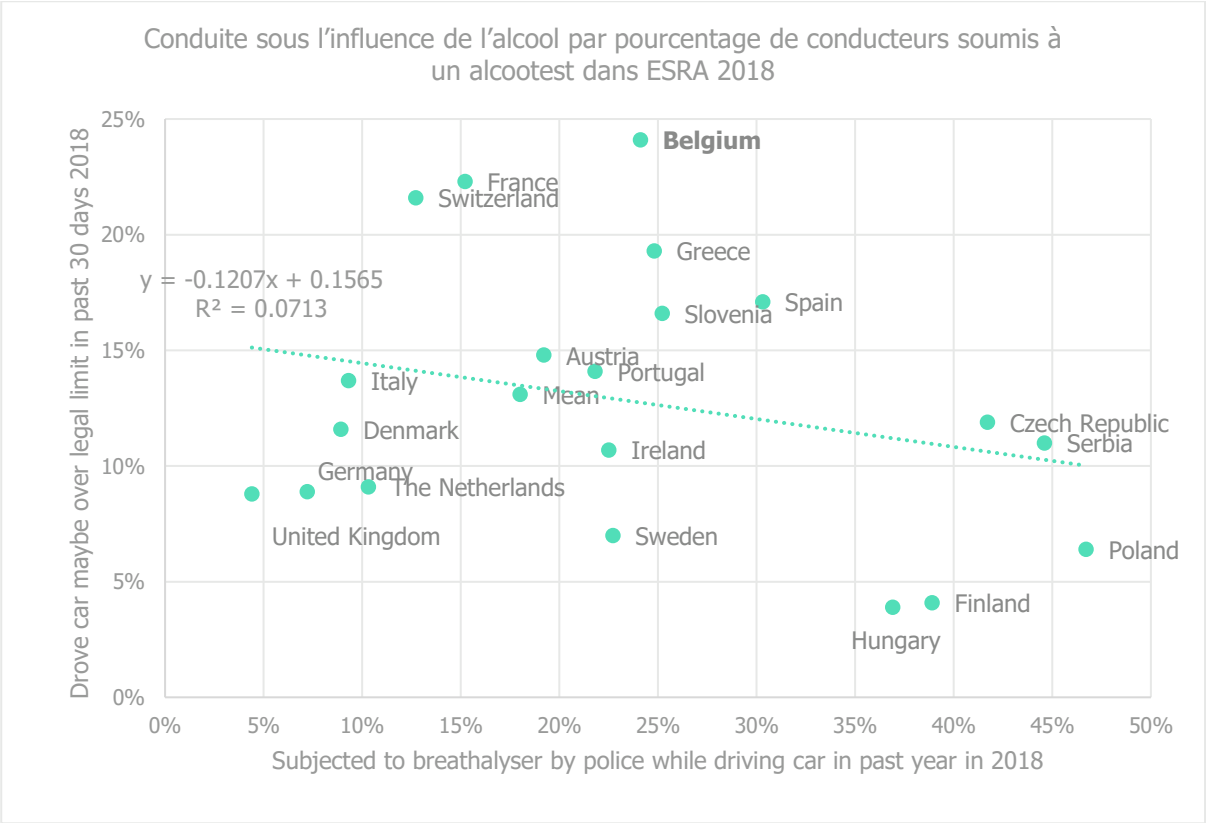


Figure 47. Conduite sous influence autodéclarée en fonction du pourcentage de conducteurs contrôlés par pays et par année

Dans l'ensemble, on note une corrélation clairement négative entre le nombre de conducteurs soumis à un alcootest et le pourcentage de conducteurs admettant avoir roulé sous influence au cours du mois écoulé. Les pays dans lesquels 40 à 50 pour cent des conducteurs ont été testés chaque année font clairement mieux que la Belgique. Toutefois, un certain nombre de pays font également mieux que la Belgique, malgré un nombre bien moindre d'alcootests. Dans des pays comme l'Allemagne et le Royaume-Uni, c'est clairement lié à la stratégie de contrôle (en particulier les contrôles effectués sur la base de comportements de conduite déviants). Pour des pays comme les Pays-Bas et le Danemark, il convient d'examiner la raison pour laquelle ils enregistrent d'aussi bonnes performances malgré une pression répressive moindre.

6.4.2 Arrestations autodéclarées

Aucune donnée récente sur les arrestations par la police n'est disponible, car cette question n'a pas été incluse dans l'enquête ESRA de 2018. Il ressort des chiffres de 2015 qu'en Belgique relativement peu de conducteurs sont arrêtés par rapport à d'autres pays.

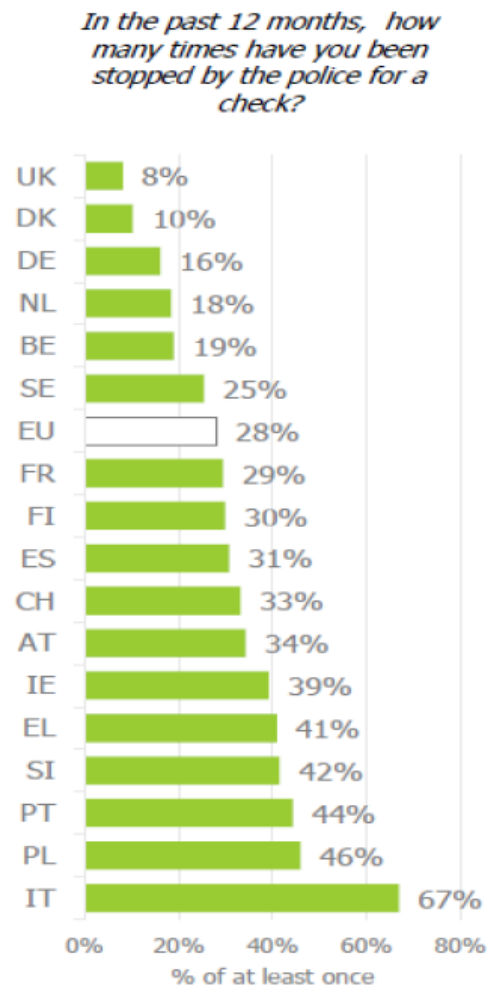


Figure 48. Pourcentage de conducteurs arrêtés par la police chaque année (ESRA 2015)

6.5 Risque subjectif d'être pris : risque perçu d'être contrôlé par la police

6.5.1 Aperçu

Le risque subjectif d'être pris détermine le comportement des usagers de la route, plus que le risque objectif. Par « risque subjectif d'être pris », l'on entend la perception qu'a l'usager de la route du risque d'être pris.

Les participants à l'enquête ESRA2 2018 ont été invités à estimer le risque, en tant qu'automobiliste, d'être contrôlés par la police sur un trajet typique pour contrôle de ...

- « alcool, en d'autres termes, être soumis à un alcootest »
- « drogues illicites »
- « non-respect des limitations de vitesse (y compris les contrôles effectués par une voiture de police au moyen d'un radar, des radars fixes, des radars mobiles et des radars tronçons) »
- « non-port de la ceinture de sécurité »
- « utilisation d'un téléphone portable ».

En général, la moyenne européenne n'est pas bien supérieure à la moyenne belge. La Belgique ne se distingue guère des autres pays européens en ce qui concerne le risque perçu d'être contrôlé pour non-respect des limitations de vitesse (39 % contre 37 % pour la moyenne européenne). En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, 20 % seulement des Belges interrogés estiment qu'il est probable que le non-port de la ceinture de sécurité soit contrôlé par rapport à une moyenne européenne de 27 %.

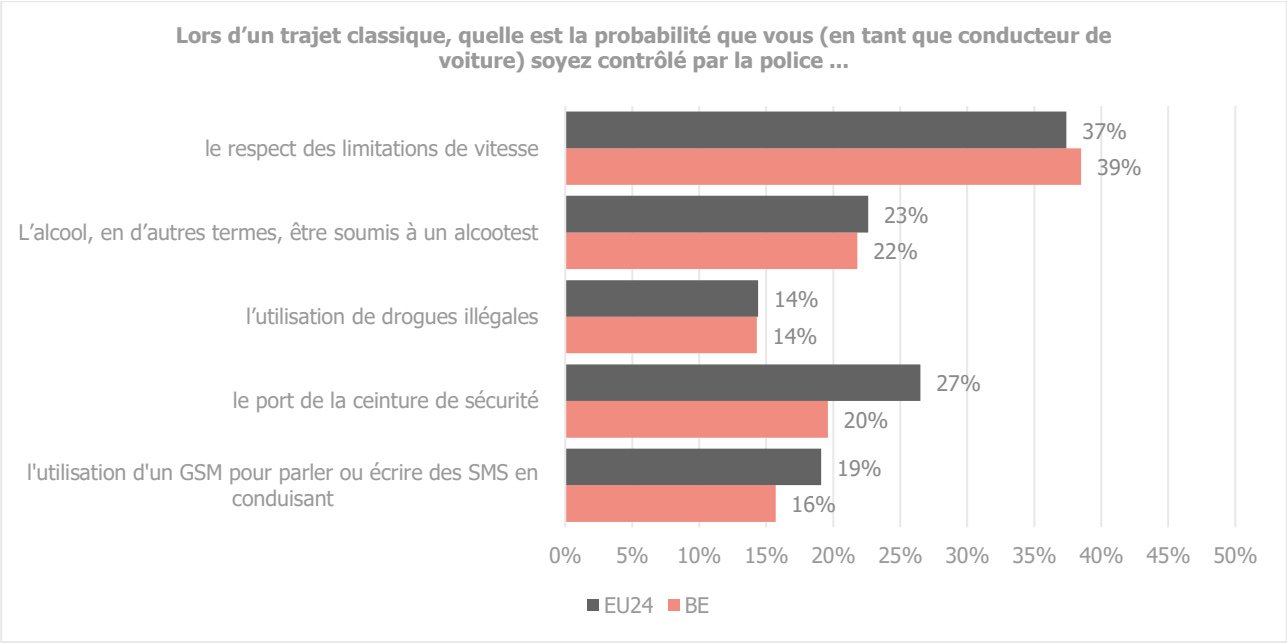


Figure 49. Risque subjectif d'être pris pour différents types d'infractions routières. Belgique et UE24. Source : ESRA2 (2018-2019)

Le tableau ci-dessous compare le risque subjectif d'être pris en Belgique avec les pays voisins et un certain nombre d'autres pays qui ont participé au projet ESRA2. La Belgique n'occupe que la troisième place en termes de risque d'être contrôlé pour l'utilisation du téléphone au volant (16 % pour la Belgique contre 21 % pour les Pays-Bas et 17 % pour la Norvège) et pour le non-port de la ceinture de sécurité (20 % en Belgique contre 24 % en Norvège et 22 % aux Pays-Bas).

En ce qui concerne le non-respect des limitations de vitesse, le risque subjectif d'être contrôlé est identique en Belgique (39 %) et aux Pays-Bas (40 %), mais plus faible au Royaume-Uni (25 %) et en Norvège (30 %). À titre indicatif, le pays européen qui enregistre le risque subjectif d'être contrôlé le plus élevé pour la vitesse est l'Islande avec un pourcentage de 58 %, suivie de près par la Serbie (57 %) et la Pologne (56 %).

En ce qui concerne la consommation de drogues illicites, c'est encore la Belgique qui affiche le pourcentage le plus élevé (14 %), suivie de près par les Pays-Bas et la Norvège (13 %) respectivement. Le risque d'être contrôlé le plus faible pour la consommation de drogues au volant est au Luxembourg (seulement 6 %). En ce qui concerne la probabilité d'être soumis à un test d'haleine, les Belges interrogés enregistrent le risque subjectif d'être contrôlé le plus élevé (22 %). Par rapport au risque subjectif d'être pris au volant sous influence, il est intéressant de noter que les quatre pays présentant le risque subjectif d'être pris le plus élevé sont également les pays présentant le risque objectif d'être pris le plus élevé (Pologne, Serbie, République tchèque et Bulgarie, avec un pourcentage compris entre 53 et 36 %).

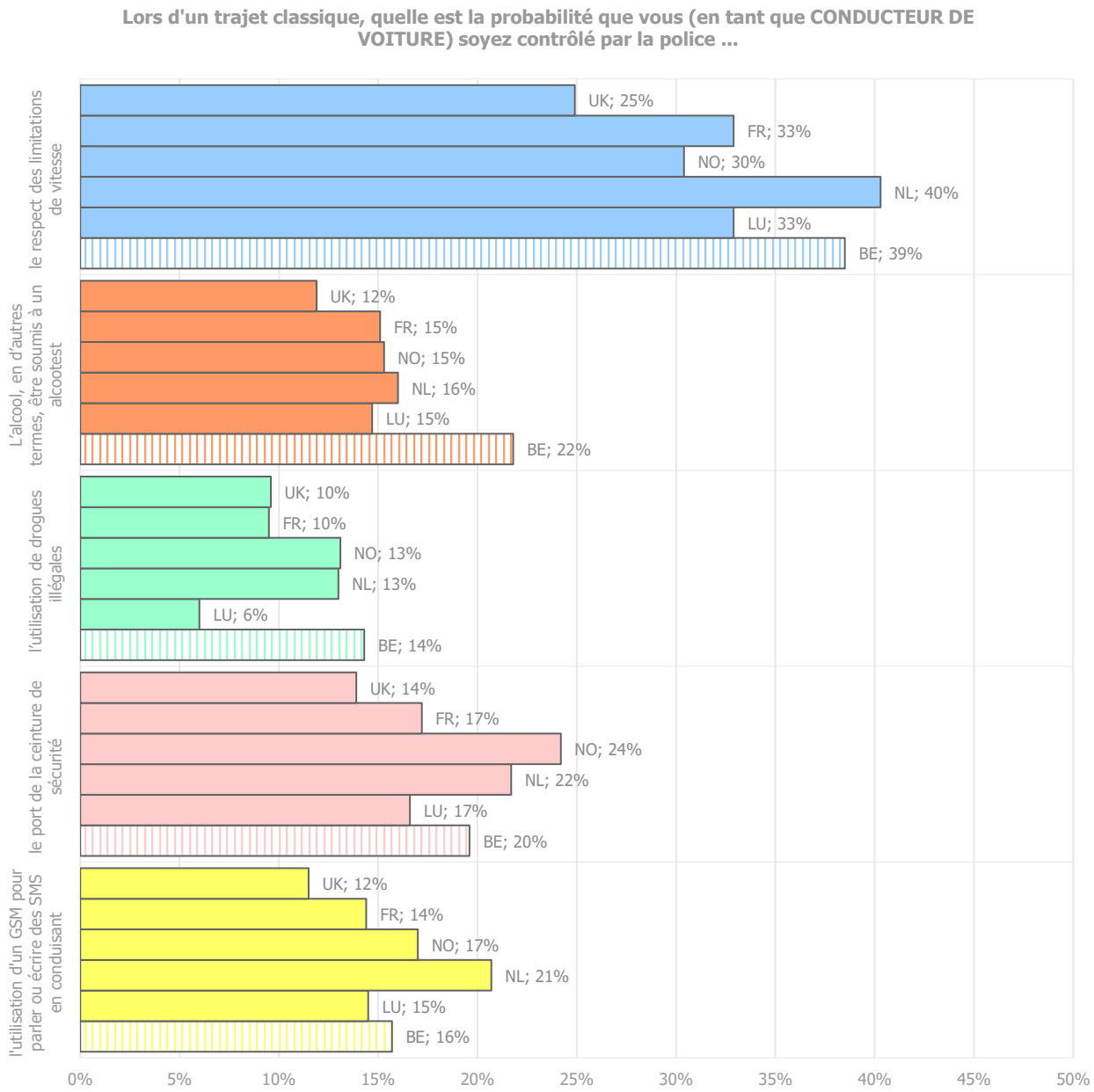


Figure 50. Risque subjectif d'être pris pour diverses infractions. Belgique, Norvège, Pays-Bas, France, Luxembourg et Royaume-Uni. Source : ESRA2 (2018-2019)

6.5.2 Vitesse

La figure suivante indique que le risque subjectif d'être contrôlé pour excès de vitesse n'a pratiquement aucune corrélation avec le nombre d'amendes pour excès de vitesse pour 1000 habitants. Si l'on considère l'ensemble des pays européens ayant participé à l'enquête de l'ESRA, le risque subjectif d'être pris est moyen en Belgique, alors que le nombre d'infractions constatées est relativement élevé. Les infractions constatées sont examinées au chapitre suivant.

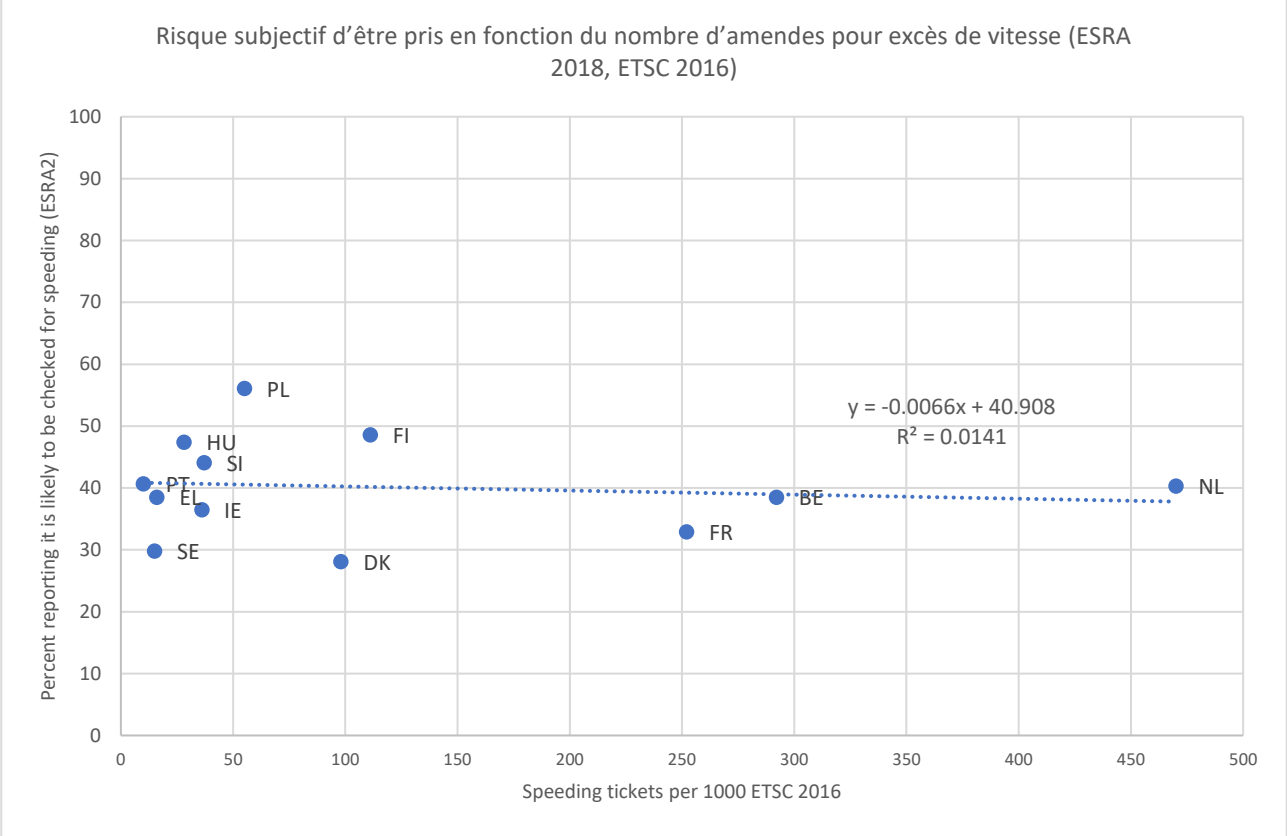


Figure 51. Risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse en fonction du nombre d'infractions pour excès de vitesse pour 1000 habitants et par an (ETSC, ESRA)

6.5.3 Alcool

Le risque subjectif d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool est illustré en ordonnée sur le graphique ci-dessous. Avec 22 pour cent des Belges qui considèrent que le risque d'être contrôlé est élevé ou très élevé, le risque subjectif d'être pris est faible à moyen par rapport aux autres pays européens. La corrélation avec le nombre d'infractions constatées est assez faible (R^2 de 0,03), ce qui signifie qu'il existe une corrélation très faible entre le risque subjectif d'être pris et les infractions constatées.

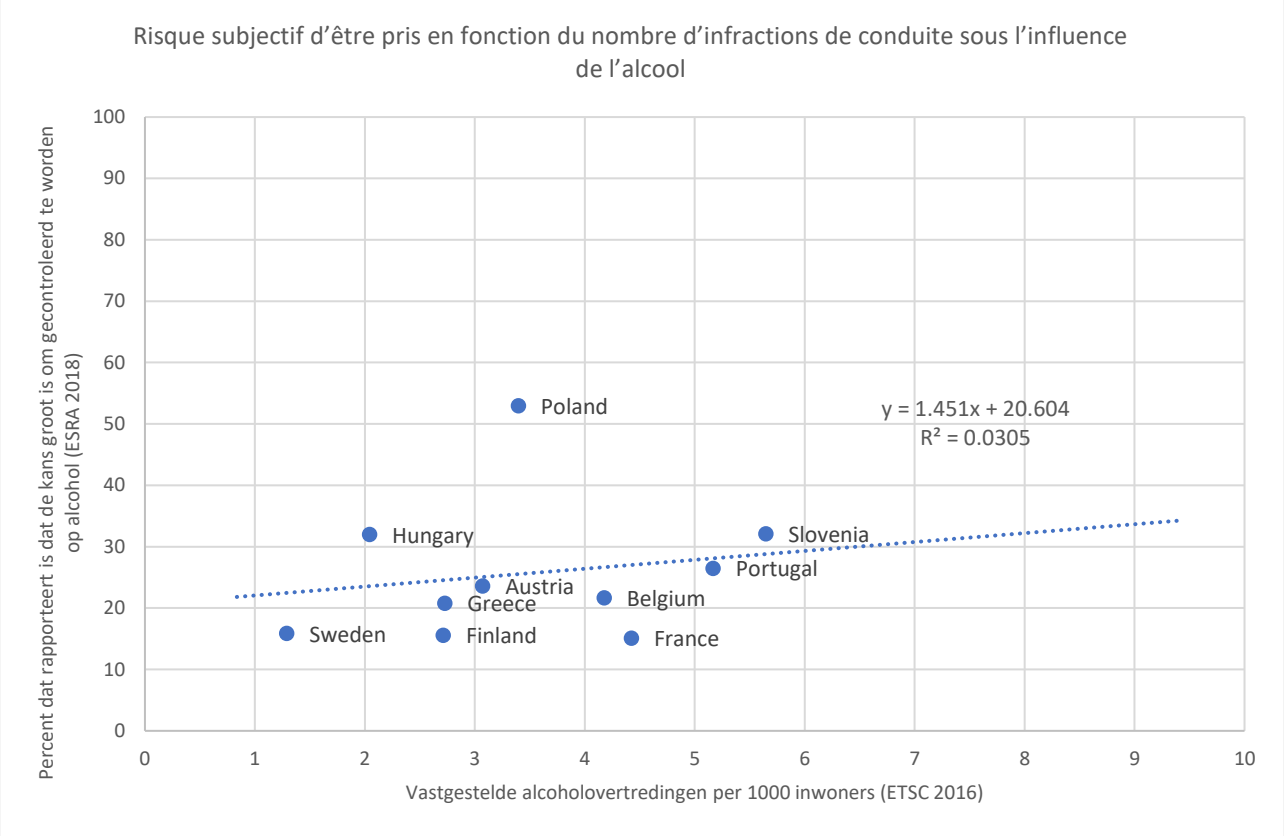


Figure 52. Risque subjectif d'être pris pour conduite sous influence en fonction des infractions constatées de conduite sous l'influence de l'alcool pour 1000 habitants (ESRA, ETSC)

6.5.4 Port de la ceinture de sécurité

Un type d'infraction pour lequel le risque subjectif d'être pris correspond relativement bien au nombre d'infractions constatées est le non-port de la ceinture. Plus il y a d'infractions constatées par la police, plus le risque subjectif d'être pris est élevé. Dans le cas de la Belgique, le risque subjectif d'être pris est relativement faible et le nombre d'infractions pour 1000 habitants est proche de la médiane des pays pour lesquels des chiffres sont disponibles.

Compte tenu de l'importance du risque subjectif d'être pris en tant que facteur comportemental déterminant, il convient d'évaluer la mesure dans laquelle il est possible de tirer profit du risque subjectif d'être pris, en accordant une priorité relativement plus importante au contrôle du port de la ceinture de sécurité.

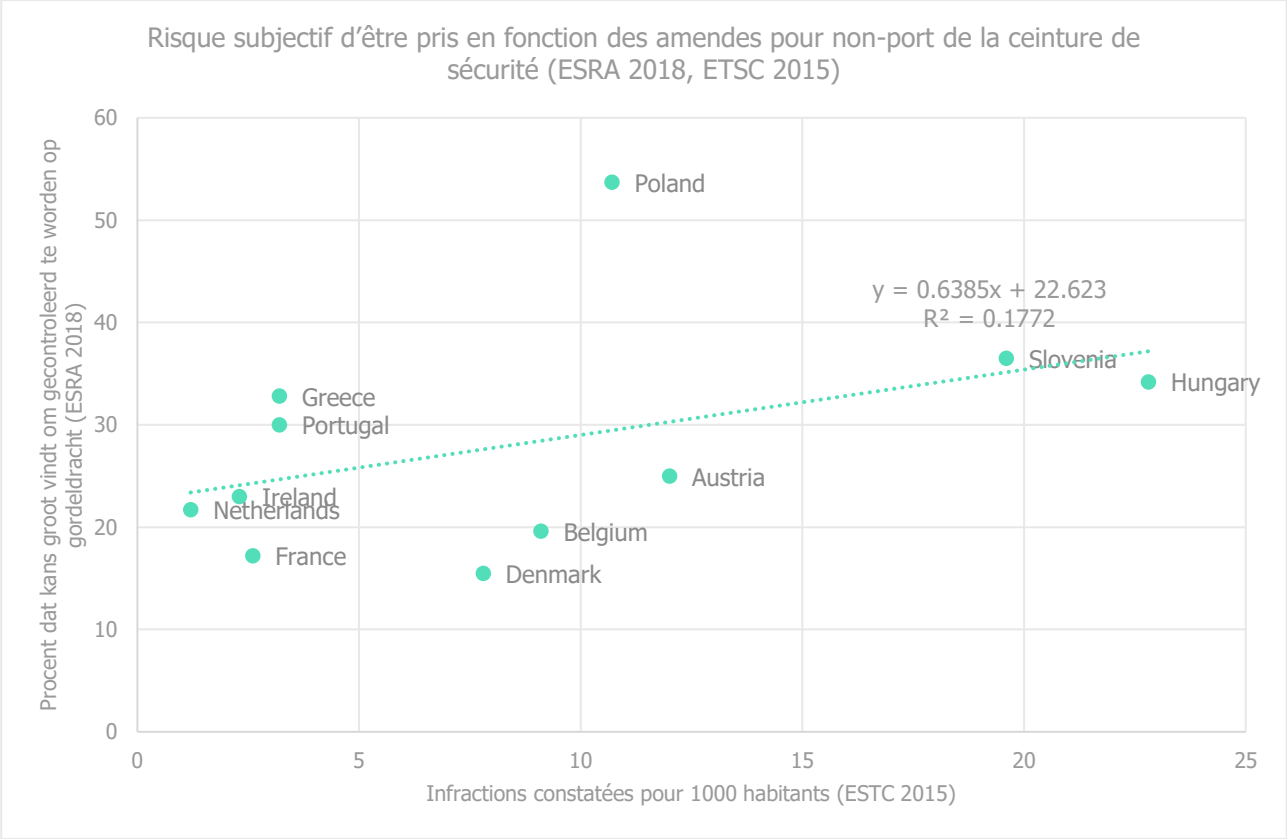


Figure 53. Risque subjectif d'être pris pour le non-port de la ceinture de sécurité en fonction du nombre d'infractions constatées de non-port de la ceinture pour 1000 habitants par an (ESRA, ETSC)

6.5.5 Distraction

L'axe des abscisses du graphique ci-dessous permet de constater qu'en 2015 (dernière année pour laquelle des chiffres internationaux directement comparables sont disponibles), la Belgique affichait un nombre relativement élevé d'infractions enregistrées par la police pour utilisation d'un téléphone portable sans kit mains libres au volant. Le risque subjectif d'être pris ne suit pas ces données et est relativement faible. Sur le plan international, il n'est pas non plus possible d'établir une forte corrélation entre les infractions constatées et le risque subjectif d'être pris.

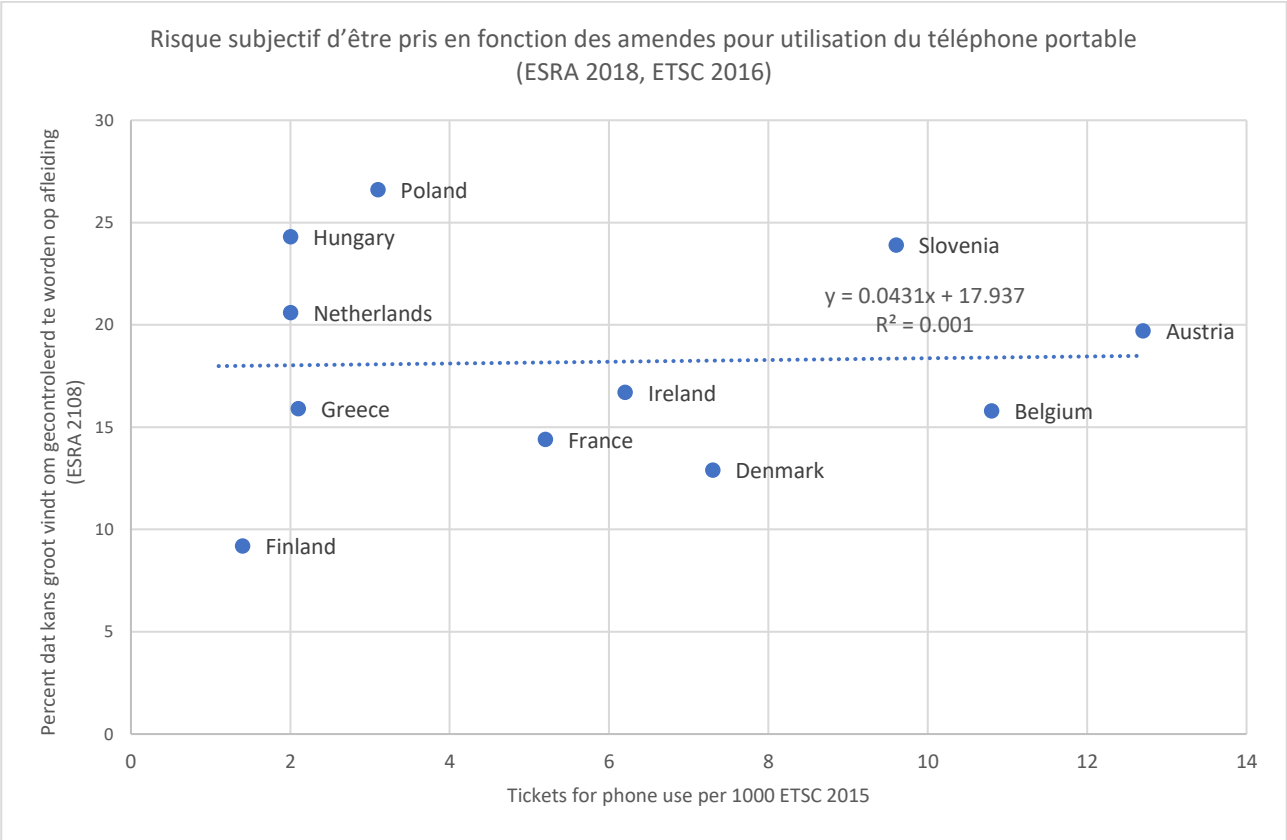


Figure 54. Risque subjectif d'être pris pour utilisation du téléphone portable au volant en fonction du nombre d'infractions constatées pour 1000 habitants et par an (ESRA, ETSC)

6.6 Infractions constatées par la police

Comme indiqué dans l'introduction, il n'existe pas d'indicateur idéal ou complet de la pression répressive. Le nombre d'infractions constatées par la police est considéré comme un indicateur intéressant de la pression répressive. À l'interprétation de ces statistiques, il convient toutefois de garder à l'esprit que le nombre d'infractions constatées reflète non seulement la pression répressive, mais est également déterminé par les variations de la fréquence des infractions, les variations de la (non-)sélectivité des actions de contrôle, les priorités de la police en matière de répression, les volumes de trafic, etc.

Dans le présent chapitre, nous analysons les données disponibles sur les infractions routières et tentons, dans la mesure du possible, de les relier aux indicateurs de comportement.

6.6.1 Excès de vitesse constatés

Malgré sa position moyenne en termes de nombre de radars, la Belgique est dans le peloton de tête européen en termes de nombre d'amendes pour excès de vitesse par habitant. Selon le graphique ci-dessous, près de 300 amendes pour excès de vitesse ont été infligées pour 1000 habitants. Seuls les Pays-Bas affichent de meilleurs résultats avec 470 amendes pour excès de vitesse pour 1000 habitants.

Lorsque l'on compare le nombre d'amendes pour excès de vitesse par habitant avec le nombre de radars actifs par habitant (cf. 55 ci-dessous), aucun lien clair entre les deux indicateurs ne peut être établi.

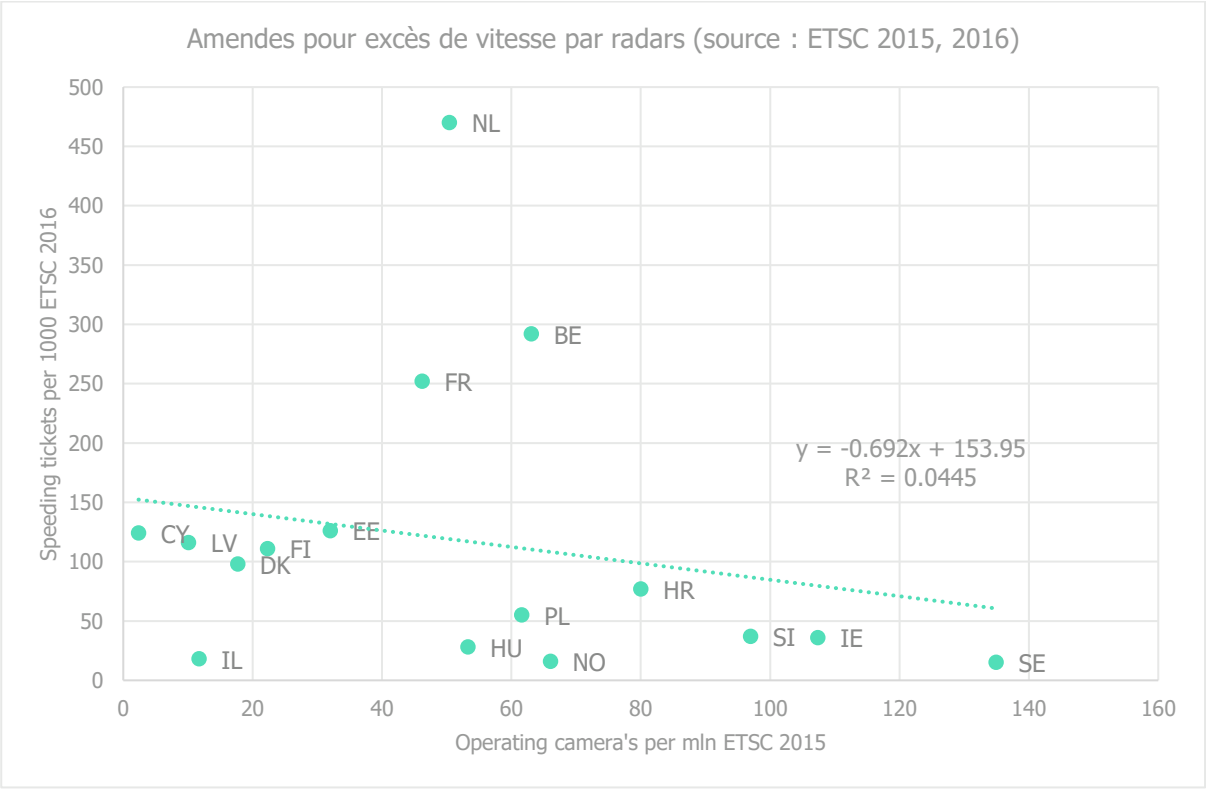


Figure 55. Infractions constatées pour 1000 habitants par an en fonction du nombre de radars opérationnels par million d'habitants (ETSC)

Dans le groupe comptant entre 50 à 70 radars par million d'habitants, on observe une grande variation du nombre d'amendes pour excès de vitesse par habitant. La France se situe à peu près au même niveau que la Belgique, mais avec le même nombre de radars, des pays comme la Pologne, la Norvège et la Hongrie recensent cinq fois moins d'infractions. Il serait intéressant d'évaluer si le nombre d'infractions pour excès de vitesse est réellement plus faible dans ces pays ou si d'autres facteurs déterminent ce nombre relativement faible d'infractions (par ex. placement de radars à des endroits à risque, visibilité du contrôle, sélectivité dans le placement des radars, etc.).

Les chiffres de l'enquête d'experts confirment le risque d'être pris est relativement élevé pour les excès de vitesse en Belgique. En ce qui concerne les pays pour lesquels des chiffres sont disponibles, seuls l'Autriche et les Pays-Bas « dépassent » la Belgique :

Tableau 7. Excès de vitesse pour 1000 habitants par an

Pays	Excès de vitesse pour 1000 habitants par an	Année
Belgique	349	2019
Chypre	57	2020
Finlande	0	
France	198	2019
Grèce	22	2019
Croatie	72	
Lettonie	193	2020
Pays-Bas	371	2020
Autriche	553	2020
Roumanie	35	2020
Slovénie	54	2020

6.6.2 Infractions constatées pour conduite sous l'influence de l'alcool

Dans le graphique ci-dessous, les infractions constatées pour conduite sous l'influence de l'alcool pour 1000 habitants (source : ETSC, 2016) sont illustrées sur l'axe des ordonnées. En Belgique, 4,1 infractions sont constatées chaque année pour 1000 habitants. La Belgique est donc proche de la moyenne européenne.

Si l'on confronte ces données au nombre d'alcootests effectués chaque année par la police pour 1000 habitants, aucune corrélation statistique ne se dégage entre les deux indicateurs (pour la Belgique, ces chiffres ne sont pas disponibles, mais estimés sur la base de 20 % des conducteurs qui ont déclaré en 2015 avoir été testés pour conduite sous influence (Silverans et al. 2018)).

Comme le montrent les contrôles d'alcoolémie autodéclarés, dans la comparaison basée sur les données policières pour ces pays, la Belgique est également proche de la moyenne européenne des pays pour lesquels des données policières sont disponibles.

L'absence de corrélation entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'alcootests effectués n'est pas une surprise. Cette corrélation est en effet le résultat de deux effets contraires (qui s'annulent, en l'occurrence). D'une part, il est évident que plus le nombre d'alcootests effectués est élevé, plus il y aura d'infractions constatées sur la base de ces contrôles (toutes les autres variables laissées inchangées). D'autre part, nous savons que plus le nombre d'alcootests effectués est élevé, moins les conducteurs sont enclins à conduire sous l'influence de l'alcool.

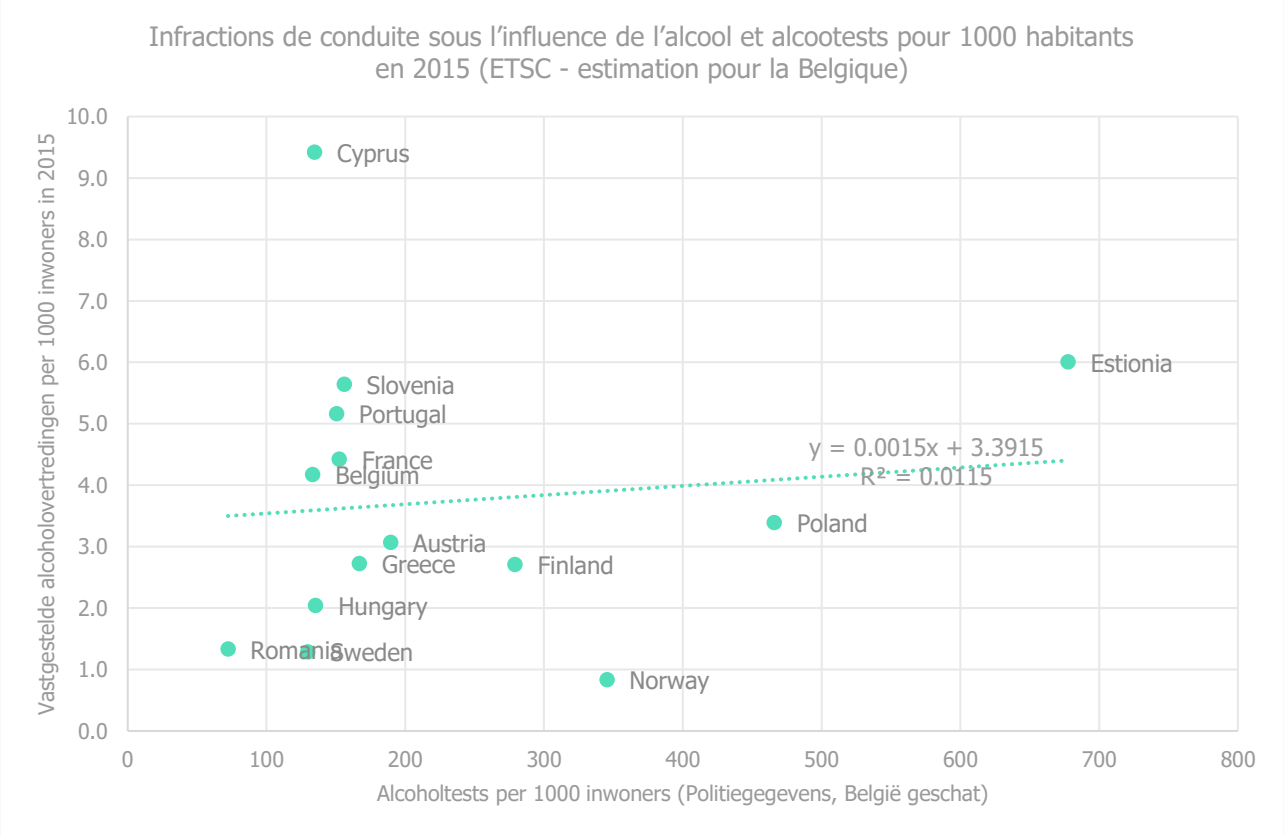


Figure 56. Infractions de conduite sous l'influence de l'alcool constatées pour 1000 habitants en fonction du nombre d'alcootests pour 1000 habitants (estimation pour la Belgique)

Pour vérifier les données autodéclarées sur les contrôles d'alcoolémie, nous avons comparé les deux sources de données pour les pays pour lesquels les données ETSC (2015) et ESRA 2014 ont été rapportées. Selon le graphique ci-dessous, les deux affichent une corrélation pratiquement parfaite, ce qui valide l'utilisation de données autodéclarées pour cet indicateur.

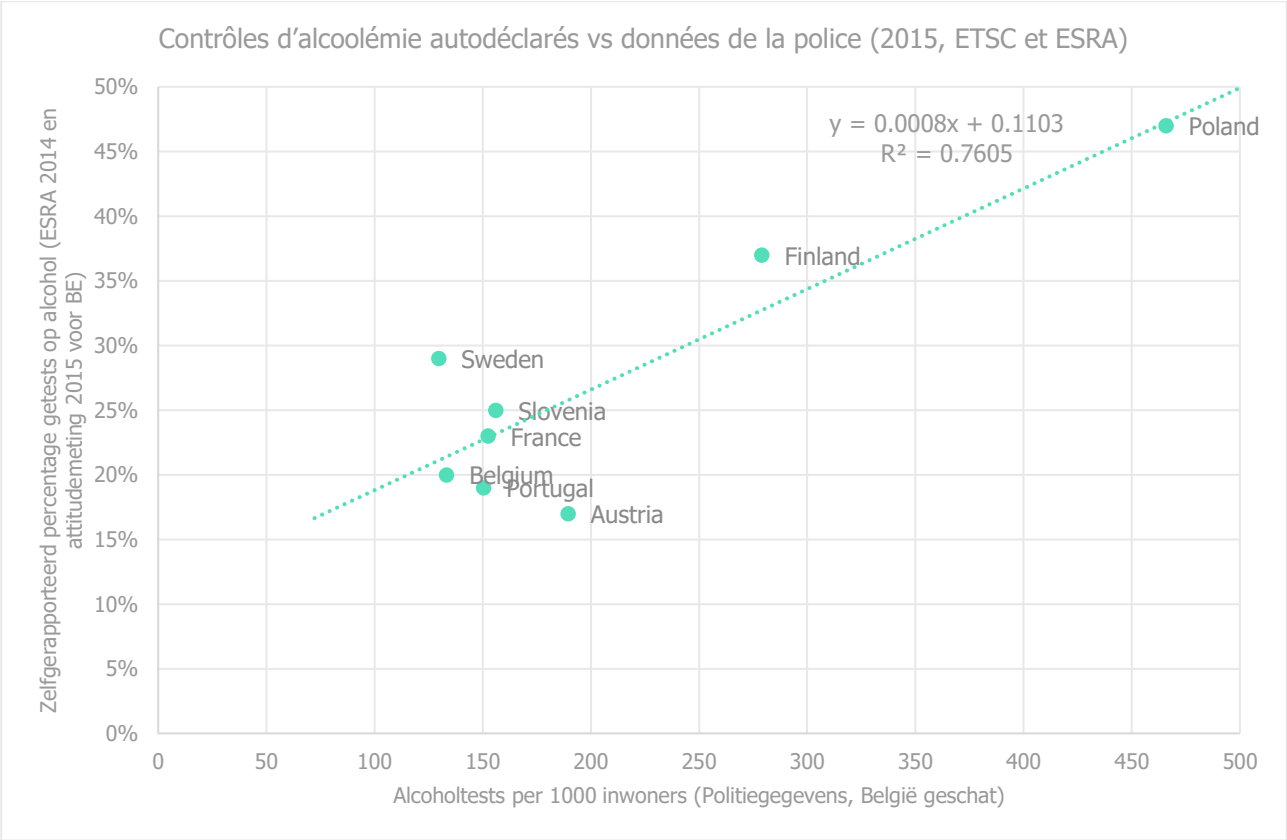


Figure 57. Pourcentage autodéclaré de conducteurs contrôlés en fonction du nombre d'alcootests pour 1000 habitants (ETSC, ESRA, alcootests estimés pour la Belgique)

Contrairement au graphique reprenant des données purement autodéclarées, dans celui-ci, la Belgique est en queue de peloton, ce qui, à première vue, peut laisser entendre une pression répressive relativement faible pour la conduite sous l'influence de l'alcool. La raison en est que ce graphique reprend uniquement les données des pays qui ont fourni à la fois des données policières et des données autodéclarées.

Pour un tableau complet, il convient de se référer Figure 46 au paragraphe 6.4.1 dont il ressort que la pression répressive en Belgique pour l'alcool est plutôt moyenne sur la base du groupe beaucoup plus important de pays qui fournissent des données autodéclarées.

Les chiffres de l'enquête se rapportent à la fois à 2019 et 2020 (biais du coronavirus), mais sont globalement conformes aux chiffres de 2015 :

Tableau 8. Infractions de conduite sous l'influence de l'alcool pour 1000 habitants par année

Pays	Infractions de conduite sous l'influence de l'alcool pour 1000 habitants par année	Année
Belgique	4,5	2019
Chypre	3,2	2020
France	2,7	2019
Grèce	3,0	2019
Croatie	7,6	
Lettonie	1,5	2020
Pays-Bas	1,7	2020
Autriche	0,6	2020
Pologne	2,9	2019
Portugal	3,7	2019
Roumanie	1,4	2020
Slovénie	5,6	2020
République tchèque	1,8	2020
Suisse	1,2	2019

6.6.3 Infractions constatées de non-port de la ceinture de sécurité

Puisque les infractions de non-port de la ceinture de sécurité (à quelques exceptions près, où des caméras intelligentes sont utilisées pour étayer les constatations) sont généralement le résultat d'actions de patrouille et de constatations effectuées par des agents sur le terrain, à première vue, le nombre d'infractions semble être un indicateur possible du niveau de répression. Étant donné que le comportement des conducteurs en matière de port de la ceinture de sécurité et d'utilisation du téléphone portable au volant varie également sensiblement à l'échelle internationale (voir notamment ESRA 2018), ces chiffres doivent également être interprétés avec la vigilance requise.

Le graphique ci-dessous indique le nombre d'infractions constatées par an pour le non-port de la ceinture de sécurité sur l'axe des abscisses. En Belgique, il est proche de la moyenne européenne avec 9 infractions constatées pour 1000 habitants par an. Sur la base de cet indicateur, la pression répressive pour le non-port de la ceinture de sécurité de la Belgique semble être dans le niveau relativement moyen en Europe. Le pourcentage de conducteurs qui ont déclaré dans ESRA avoir conduit une fois sans ceinture en 2018 est également proche de la moyenne à l'échelle internationale. En reprenant ce pourcentage sur l'axe des ordonnées de la même figure, nous arrivons à une constatation intéressante sur la corrélation entre les deux indicateurs pour le non-port de la ceinture.

Compte tenu de l'effet dissuasif des contrôles routiers, on peut s'attendre à ce qu'à l'instar de la conduite sous l'influence de l'alcool, par exemple, plus le nombre d'amendes infligées est élevé, moins les conducteurs sont enclins à commettre des infractions. Toutefois, sur la base des données comportementales d'ESRA, il est à noter que plus le nombre d'amendes infligées est élevé, plus les conducteurs admettent ne pas porter de ceinture de sécurité. Dans certains cas, la relation théoriquement escomptée entre les deux semble donc perturbée par le fait que, s'il y a de nombreuses infractions commises, il est plus facile pour la police de constater des infractions.

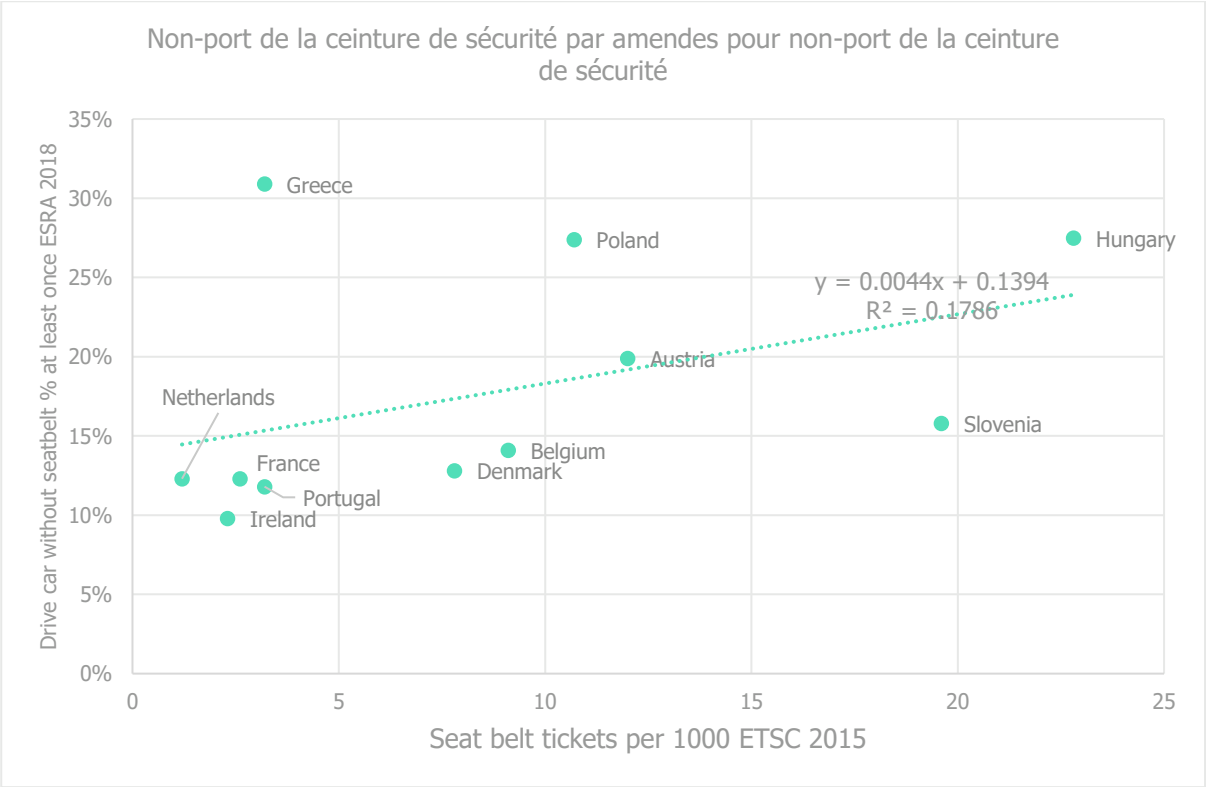


Figure 58. Fréquence autodéclarée du non-port de la ceinture de sécurité en fonction du nombre d'infractions constatées pour 1000 habitants par an (ESRA, ETSC)

Sur la base de l'enquête d'experts, nous constatons qu'en Belgique, en 2019/2020 également, on dénombre bien plus d'infractions de non-port de la ceinture de sécurité (les chiffres belges incluent les infractions de non-utilisation de sièges pour enfants) qu'en France et aux Pays-Bas. Il convient de noter que, dans un certain nombre de pays d'Europe orientale, le nombre d'infractions pour 1000 habitants est plus de deux fois plus élevé qu'en Belgique (notamment en Roumanie et en Slovénie).

Tableau 9. Infractions constatées de non-port de la ceinture de sécurité pour 1000 habitants par an selon l'enquête d'experts

Pays	Infractions de non-port de la ceinture de sécurité pour 1000 habitants par an	Année
Belgique*	4,5	2019
Chypre	7,3	2020
Finlande	0,0	
France	2,3	2019
Grèce	3,3	2019
Croatie	17,7	
Pays-Bas	2,3	2020
Autriche	8,7	2020
Portugal	2,6	2019
Roumanie	10,0	2020
Slovénie	17,9	2020

6.6.4 Infractions constatées d'utilisation du téléphone portable

Comme le montre l'axe des abscisses du graphique ci-dessous, avec 11 infractions constatées pour 1000 habitants par an, un nombre relativement important d'amendes semble être infligé en Belgique pour l'utilisation du téléphone portable au volant. Sur la base de cet indicateur, nous pouvons donc estimer que la pression répressive pour la distraction au volant est élevée à très élevée. Il convient en l'occurrence de noter que le

nombre absolu d'infractions est très faible (en moyenne environ 11 infractions pour 1000 habitants par an), ce qui signifie que cet indicateur peut ne pas être suffisamment stable pour tirer de solides conclusions. Par exemple, la mesure comportementale de la distraction de 2014 indiquait que 3,3 % de l'ensemble des kilomètres parcourus en Belgique le sont avec un téléphone portable en main (Tableau 5). En Belgique, 22 pour cent des conducteurs admettent avoir conduit au moins une fois au cours de l'année écoulée tout en passant un appel téléphonique sans kit mains libres (cf. Figure 23).

Comme l'indique la corrélation entre les infractions et le comportement autodéclaré de l'axe des ordonnées, pour l'utilisation du téléphone au volant, il ne semble pas y avoir de corrélation entre le nombre d'amendes et la fréquence autodéclarée des infractions.

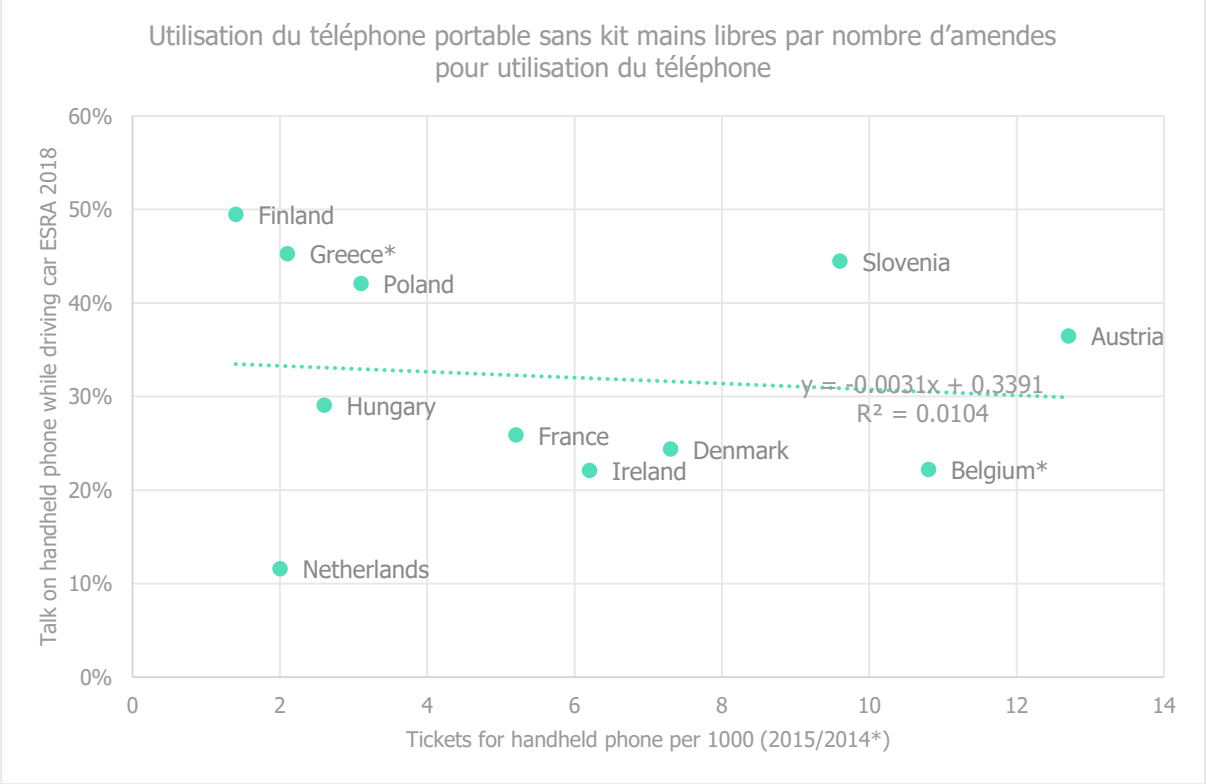


Figure 59. Fréquence autodéclarée d'utilisation du téléphone portable en fonction du nombre d'infractions constatées d'utilisation du téléphone portable pour 1000 habitants par an

Un cas intéressant semble en l'occurrence être celui des Pays-Bas, où très peu d'amendes sont infligées, mais où les conducteurs semblent relativement bien respecter les règles.

Puisque les infractions de non-port de la ceinture de sécurité et les infractions d'utilisation du téléphone portable peuvent être considérées comme des indicateurs de la pression répressive (par les actions de patrouille policière), on pourrait s'attendre à une forte corrélation entre les deux indicateurs. Comme l'illustre le graphique ci-dessous, la corrélation entre les deux indicateurs est relativement faible.

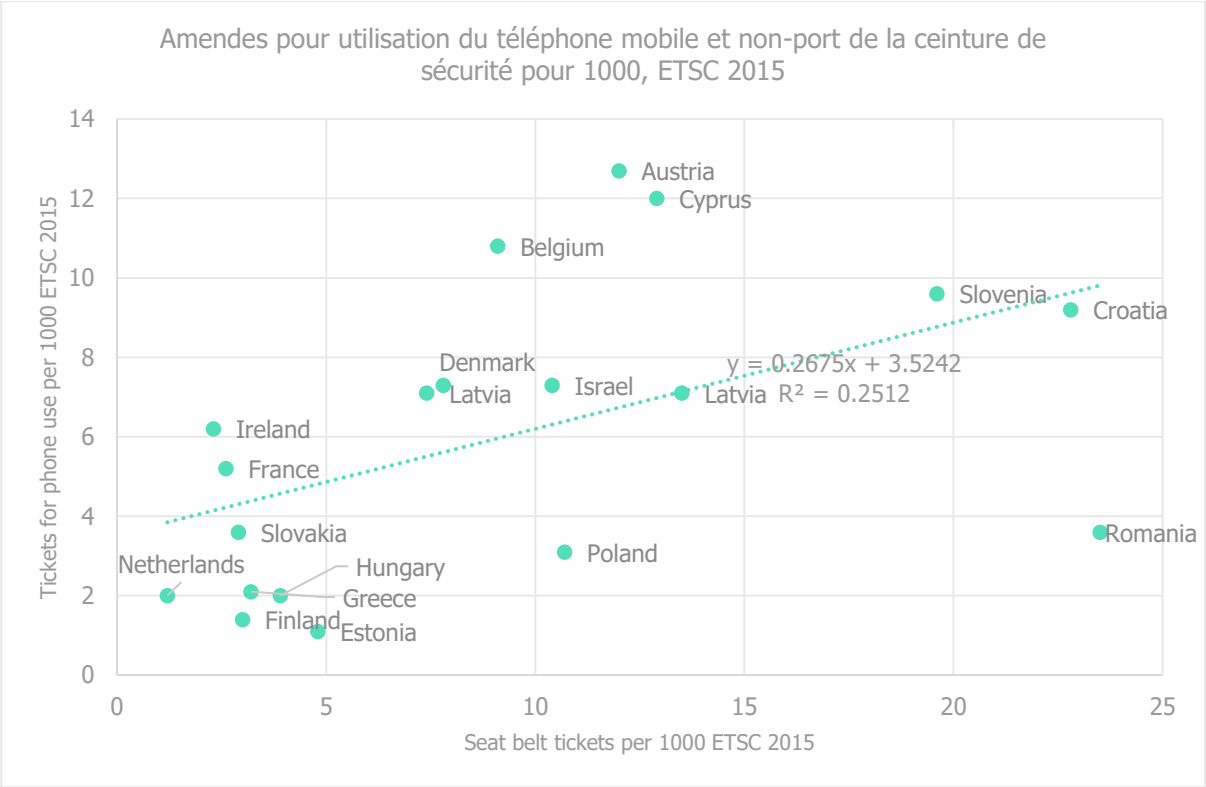


Figure 60. Infractions constatées d'utilisation du téléphone portable en fonction des infractions constatées de non-port de la ceinture de sécurité (ESTC 2015)

Cela pourrait être dû à des différences internationales dans la hiérarchisation de ces infractions. Si le nombre d'infractions était principalement ou uniquement dû à des différences de pression répressive, on s'attendrait à une corrélation bien plus forte entre les deux. Cette analyse doit donc être comprise comme un avertissement à l'encontre de l'utilisation des données relatives aux infractions comme indicateur direct et sans équivoque de la pression répressive.

Comme prévu, les chiffres pour 2019/2020 pour les pays pour lesquels des chiffres sont disponibles dans l'enquête d'experts suivent généralement la même ligne. Ils confirment que la Belgique est relativement fortement engagée dans un risque d'être pris élevé par rapport à la distraction au volant. Les chiffres sont notables pour les Pays-Bas qui étaient encore en queue de peloton en 2015 pour se situer aujourd'hui à peu près au même niveau que la Belgique. Si le cadre législatif n'avait pas changé entre-temps (ce qui doit encore être vérifié auprès d'experts), cela peut signifier que les différences dans les priorités des différents types d'infractions routières se reflètent fortement dans les variations du nombre d'infractions constatées.

Tableau 10. Nombre d'infractions d'utilisation du téléphone portable au volant pour 1000 habitants par an, selon l'enquête d'experts

Pays	Infractions d'utilisation du téléphone portable pour 1000	Année
Belgique	9,1	2019
Chypre	6,6	2020
Finlande	0,0	
France	6,2	2019
Grèce	1,5	2019
Croatie	9,5	
Pays-Bas	9,8	2020
Autriche	13,5	2020
Portugal	3,4	2019
Roumanie	1,8	2020
Slovénie	17,7	2020

6.7 Examen de la répression

Une répression routière efficace est généralement reconnue comme un pilier essentiel de la politique en matière de sécurité routière. En vue d'évaluer le potentiel des systèmes à points comme élément de la chaîne de répression, l'évaluation de 2018 (Silverans et al., 2018) s'est essentiellement concentrée sur une évaluation de l'importance du risque d'être contrôlé, et donc d'être pris par la police, par kilomètre. Ce risque semble très faible non seulement en Belgique, mais également dans les pays où le niveau de répression est élevé en chiffres absolus. Logiquement, cela ne signifie bien sûr pas qu'un agent ou une caméra peut être placé à chaque coin de rue. Dans la présente étude, nous avons donc mis l'accent sur une évaluation du risque relatif d'être contrôlé en Belgique pour les principales infractions par rapport à d'autres pays européens. Pour ce faire, nous avons examiné à la fois les statistiques officielles de la police et les données autodéclarées, y compris le risque subjectif d'être pris. Il n'y a pas d'indicateurs statistiques objectifs qui permettraient une évaluation complète du niveau de répression ni dans la littérature ni dans l'enquête d'experts.

Toutefois, sur la base des indicateurs au niveau des données policières sur les efforts répressifs, des données autodéclarées et des statistiques sur le nombre d'infractions pour 1000 habitants, les tendances suivantes peuvent être observées :

- La Belgique est en tête du peloton européen quant au nombre de radars et d'excès de vitesse.
- Le risque d'être pris pour conduire sous influence semble être à un niveau moyen en Belgique, bien que le risque subjectif d'être pris, relativement faible, ne suive pas du tout cette situation.
- Le risque subjectif d'être pris et le nombre d'infractions de non-port de la ceinture de sécurité semblent relativement faibles en Belgique. Cette probabilité s'aligne au nombre relativement faible d'arrestations en Belgique en 2014. Malheureusement, aucune donnée internationale récente n'est disponible pour cet indicateur.
- En Belgique, le risque de recevoir une amende pour utilisation d'un téléphone portable (sans kit mains libres) au volant est relativement élevé. Le risque subjectif d'être pris ne le suit pas du tout et est moyen.
- Compte tenu de la faible corrélation entre les amendes pour utilisation du téléphone portable et non-port de la ceinture de sécurité, aucun indicateur ne peut être considéré comme approprié pour donner une indication claire du niveau de répression des actions de patrouille par la police. Différents pays semblent accorder un degré d'importance différent à la sanction et à la constatation des infractions. Le nombre d'arrestations par la police semble donc être un indicateur crucial du degré de répression. En 2014, à cet égard, la Belgique semblait figurer en queue de peloton, mais de nouvelles données devraient être collectées afin d'évaluer la pression répressive actuelle.
- Seuls certains des experts interrogés ont pu indiquer des objectifs stratégiques en matière de pression répressive. Le fait qu'un certain nombre d'objectifs clés aient été formulés en Belgique semble donc relativement positif.

Dans l'ensemble, on peut affirmer que la pression répressive exercée en Belgique pour tous les types d'infractions confondus se situe à un niveau moyen à l'échelle internationale. Des progrès sont encore nécessaires, en particulier 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.

7 Identification et sanction des récidivistes

7.1 Identification des récidivistes

Comme le mentionne le chapitre 1, il est important de détecter, de suivre et de sanctionner les conducteurs qui commettent des infractions routières de façon répétée. En Belgique, les perceptions immédiates, les règlements à l'amiable et les décisions du juge de police sont enregistrés dans la base de données MaCH depuis 2018. La validité du permis de conduire est consignée dans la base de données Mercurius. Les nouvelles sanctions administratives communales (SAC) ne sont pas incluses dans MaCH.

Sur le plan international, il est nécessaire de distinguer deux systèmes importants : d'une part, les infractions liées à l'attribution de points de pénalité dans le cadre d'un permis de conduire à points et d'une sanction classique (comme le paiement d'une amende) et, d'autre part, les infractions indépendantes de l'addition ou du retrait de points, mais pour lesquelles une sanction plus classique est infligée.

7.1.1 Systèmes d'identification des récidivistes

Tableau 11. Aperçu du nombre et de la nature des systèmes d'enregistrement des infractions routières

Pays	Nombre de systèmes d'enregistrement des infractions routières	Explication plus détaillée des systèmes	Système à points ?
Belgique	4	• MaCH : base de données nationale pour l'enregistrement des infractions routières. • Mercurius : base de données nationale pour la consultation de la validité des permis de conduire • Casier judiciaire central : base de données nationale pour toutes les poursuites pénales dans lesquelles un juge (de police) s'est prononcé. Cette base de données comprend donc à la fois des faits liés ou non à la circulation ainsi que les sanctions infligées. • Sanctions administratives communales (SAC) : les autorités locales peuvent sanctionner les infractions (routières) (plus légères).[16] Il existe également une base de données dans laquelle ces SAC sont répertoriés.	Non
Chypre	4	« Nous comptons quatre bases de données utilisées pour enregistrer les infractions routières. La première est utilisée pour les amendes fixes infligées sur place (similaire à notre système de perception immédiate, NDLR). La deuxième est utilisée pour les affaires en préparation pour le tribunal. Si l'amende forfaitaire n'est pas payée dans le délai imparti, l'affaire est inscrite dans cette base de données. La troisième est la base de données dans laquelle tous les permis de conduire sont conservés, avec les points de pénalité obtenus pour chaque contrevenant au cours des trois dernières années. Tant la police que le service des transports routiers ont accès à cette base de données. La quatrième base de données reprend les condamnations judiciaires de chaque conducteur et les peines extrajudiciaires prononcées. »	Oui
Grèce	1	« Les données sur les infractions routières sont reprises dans la base de données des services de police de la route. »	Oui
Croatie	1	« Nous n'avons qu'une seule base de données pour l'ensemble du pays (système centralisé). »	Oui

[16] Voir https://www.vlaanderen.be/gemeentelijke-administratieve-sancties-voor-bepaalde-snelheidsinbreuken-gas-snelheid, consulté le 31 mai 2021.

Pays-Bas	2	« Les infractions routières sont signalées au Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) [bureau central de recouvrement judiciaire] et les infractions sont enregistrées dans la documentation judiciaire. Les infractions au règlement des conducteurs débutants sont également consignées dans le registre des infractions des conducteurs débutants. Il s'agit d'un système qui enregistre les points qui comptent pour le permis de conduire débutant. »	Pour les conducteurs débutants, uniquement
Autriche	1	« Registre des permis de conduire : Les infractions entraînant des mesures relatives au permis de conduire (c'est-à-dire les infractions graves) sont enregistrées dans le registre des permis de conduire. Il s'agit notamment des infractions dans le cadre du permis à points, des infractions graves commises par des conducteurs débutants induisant une prolongation de la période de stage et du cours d'amélioration de l'aptitude à conduire, et des infractions induisant un retrait du permis de conduire. Autres infractions : l'Autriche ne dispose pas de base de données centrale dans laquelle sont enregistrées les autres infractions routières. Les autorités n'ont pas accès aux infractions commises en dehors de leur propre juridiction et ne sont donc bien souvent pas en mesure d'identifier les récidivistes. »	Oui
Portugal	1	« Une seule base de données : The Administrative Offences and Infractions Portal [portail des infractions administratives et non administratives] »	Oui
Slovénie	4	« En Slovénie, les diverses institutions ont des bases de données différentes pour les infractions routières. La police dispose d'une seule base de données tandis que le ministère de la Justice et le ministère des Infrastructures disposent chacun d'une base de données qui leur est propre. Le ministère des Infrastructures dispose d'un registre des conducteurs, qui contient également des notes sur les peines, les sanctions et les retraits de permis de conduire, des données sur la suspension du permis de conduire, etc. »	Oui
République tchèque	1	« Registre des conducteurs et de leurs infractions»	Oui
Suisse	1	« La base de données utilisée pour enregistrer les infractions routières s'appelle le Service d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC). Le SIAC, instauré en janvier 2019, combine trois registres qui étaient auparavant utilisés depuis plus de trente ans : MOFIS (immatriculation des véhicules), FABER (admission des conducteurs) et ADMAS (mesures administratives). Le SIAC traite les données relatives à l'admission à la circulation et aux contrôles routiers en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein. »	Non

Il ressort du tableau 11 que six des neuf pays ne disposent que d'un seul système d'enregistrement des infractions routières. En outre, la Slovénie et la Suisse peuvent être intéressantes pour une étude plus approfondie à un stade ultérieur. Tout comme la Belgique, les deux pays disposent de plusieurs bases de données pour l'enregistrement des infractions routières. La Slovénie dispose d'un système à points depuis 1998, contrairement à la Suisse qui dispose, quant à elle, d'une base de données nationale pour l'identification des récidivistes.

Il a également été demandé aux personnes interrogées la façon dont ces systèmes sont interconnectés, mais personne n'a répondu à cette question.

Plusieurs bases de données sont importantes en Belgique. Il n'existe toutefois qu'un seul système reprenant les infractions, à savoir MaCH.

Tableau 12. Aperçu des méthodes d'identification des récidivistes et nombre de systèmes d'enregistrement des infractions routières.

Pays	Nombre de systèmes d'enregistrement des infractions routières	Comment les récidivistes sont-ils identifiés ?
Belgique	4	En général, on vérifie manuellement si le conducteur a déjà été sanctionné et s'il s'agit d'un récidiviste légal, s'il est en situation de récidive, s'il a déjà payé un règlement à l'amiable, etc.
Chypre	4	Un récidiviste routier peut être identifié dans les quatre bases de données.
Grèce	1	Sur la base du numéro de permis de conduire
Croatie	1	Inconnu
Pays-Bas	2	La plupart des infractions sont enregistrées au moyen de la plaque d'immatriculation d'un véhicule. Le propriétaire officiel du véhicule (immatriculé au registre central néerlandais des véhicules) est verbalisé (même s'il n'est pas l'auteur de l'infraction).
Autriche	1	Le nombre d'infractions PAR PERSONNE est un simple résumé du nombre de fois que cette personne est enregistrée dans la base de données avec le CJCA.
Portugal	1	Inconnu
Slovénie	4	Inconnu
République tchèque	1	Inconnu
Suisse	1	Le SIAC, section mesures administratives, contient toutes les mesures prises à la suite d'infractions au code de la route. Le SIAC, section permis de conduire, reprend les mesures mises en œuvre (par ex. retrait du permis). Il permet donc à la police d'identifier une personne qui conduit malgré un retrait de permis. Dans le SIAC, section mesures administratives, les entrées sont supprimées dans les dix ans suivant l'expiration ou la levée d'une mesure, comme un retrait de permis de conduire. Les données sont automatiquement supprimées une fois cette période expirée. Exception : en cas de nouvelle infraction avant la date limite, les entrées ne sont supprimées qu'à l'expiration du délai de suppression de la dernière mesure.

Au tableau 12, on remarque que l'identification des récidivistes se fait souvent dans des pays où il n'existe qu'un seul système d'enregistrement des infractions.

7.1.2 Traitement des infractions enregistrées automatiquement

Globalement, les infractions routières peuvent être constatées de deux façons : soit par observation manuelle, soit par détection automatique. Pour le premier groupe, un fonctionnaire compétent constate que le conducteur ne se comporte pas conformément au code de la route. Cette infraction est souvent consignée dans un rapport officiel (par ex. un procès-verbal) et traitée ultérieurement. En ce qui concerne la détection automatique, les constats automatiques (souvent techniques) indiquent clairement qu'une infraction routière a été commise (par ex. excès de vitesse à l'aide d'un radar).

S'il est établi automatiquement qu'une infraction routière a été commise, un transfert doit encore être effectué entre le véhicule à l'origine de l'infraction et la personne qui conduisait le véhicule. À cette fin, il est important de savoir si le propriétaire du véhicule immatriculé (au nom duquel le véhicule est immatriculé) est responsable de cette infraction et la façon dont le propriétaire peut faire savoir qu'il n'était pas au volant du véhicule en question. Ce transfert du véhicule au conducteur est capital pour la sanction et la gestion des antécédents du conducteur.

Tableau 13. Traitement des infractions routières enregistrées automatiquement

Pays	Obligation de transmettre le nom du conducteur ? (oui/non)	Le fait de NE PAS divulguer le nom du conducteur peut-il donner lieu à une sanction ?	Y a-t-il une possibilité de contester la responsabilité ?	Informations complémentaires
Belgique	Oui (si le conducteur n'est pas le propriétaire du véhicule immatriculé)	Oui	Oui	
Chypre	Oui	Oui	Oui	Le conducteur est identifié par une procédure déterminée. Nous enquêtons sur l'identité du propriétaire du véhicule à moteur et si le propriétaire reconnaît l'infraction, nous passons aux étapes suivantes et infligeons une amende extrajudiciaire ou préparons une affaire pour le tribunal, en fonction du nombre total de points de pénalité accumulés par le propriétaire/conducteur.
France	Oui, sinon le propriétaire du véhicule immatriculé est sanctionné.	Oui, en particulier pour les voitures de fonction	Oui, d'abord hors tribunal puis devant le tribunal si le litige a été approuvé	
Grèce	Oui	Inconnu	Inconnu	Si la vérification de l'infraction se fonde uniquement sur le numéro d'immatriculation du véhicule et si le propriétaire affirme qu'il n'était pas le conducteur au moment de l'infraction, il est tenu de déclarer le nom et l'adresse du conducteur effectif, à qui il avait confié son véhicule. En cas de non-présentation de la déclaration ci-dessus dans le délai imparti, le propriétaire du véhicule est considéré comme le contrevenant.
Croatie	Oui	Oui	Oui	Nous envoyons un courrier au propriétaire du véhicule.
Lettonie	Non	Oui	Inconnu par la personne interrogée	
Pays-Bas	Non (loi Mulder), oui (droit pénal)	/	Oui	Aux Pays-Bas, la responsabilité en matière d'immatriculation des véhicules s'applique aux faits « Mulder ». Sur la base du numéro d'immatriculation, une disposition est prise pour le propriétaire du véhicule. Pour les infractions pénales, l'identité doit être connue.
Autriche	Oui, dans les deux semaines	Oui	Oui	
Portugal	Oui	Inconnu	Oui	
Roumanie	Oui	Inconnu	Oui	Le propriétaire doit révéler l'identité du conducteur.
Slovénie	Non	Oui	Oui	
République tchèque	Oui	Non	Inconnu	

Suède	Non	Oui	Vraisemblablement oui (la personne interrogée n'est pas certaine.)	Le chauffeur est identifié par photo en combinaison avec le nom du propriétaire.
Suisse	Non	Non	Oui, mais se limite aux infractions dans le cadre de la loi sur les amendes publiques, y compris les frais de stationnement.	

Il ressort du tableau 13 que la plupart des pays ont un système en vertu duquel le conducteur du véhicule doit se déclarer quand une infraction routière a été constatée automatiquement. En outre, dans la plupart des pays, le fait de taire le nom du conducteur est punissable. Bien souvent, il est également possible de s'opposer à cette identification.

7.1.3 Système à points

Caractéristiques générales

Tableau 14. Description générale des systèmes à points

Pays	Description du système
Belgique	Pas d'application
Chypre	« Les points de pénalité sont attribués aux détenteurs de permis de conduire et sont conservés électroniquement. La police tient des registres électroniques des points de pénalité, de sorte que les données pertinentes peuvent être consultées par des agents autorisés et mises à jour de façon centralisée, même sans la présence physique d'un permis de conduire. Tout agent de police autorisé qui se trouve sur le bord de la chaussée peut consulter l'ordinateur national de la police pour relever les points de pénalité. En l'absence d'un tel enregistrement ou si les points enregistrés ne sont pas ou ne seront pas supérieurs à 12, l'agent de police remplit et dresse un procès-verbal d'amende forfaitaire au contrevenant et consigne tous les détails du permis sur le procès-verbal d'amende forfaitaire, ainsi que d'autres éléments d'identification, comme une carte d'identité ou un numéro de passeport, la date de naissance et l'adresse postale. Le procès-verbal d'amende forfaitaire est ensuite envoyé au système électronique central qui met à jour tout enregistrement existant. Si aucun permis n'est présenté, l'agent de police vérifie le dossier de la même façon, selon le numéro de carte d'identité. Si l'enregistrement indique que le conducteur est détenteur d'un permis de conduire, le policier joint un procès-verbal d'amende forfaitaire à la demande (s'il le souhaite) de présenter le permis au poste de police le plus proche. Toutefois, en l'absence de permis de conduire, le conducteur roule sans permis et donc, sans assurance. Dans ce cas, il conviendrait que l'agent de police dresse un procès-verbal d'amende forfaitaire pour toute infraction routière qui peut être réglementée sans procédure judiciaire, mais en l'absence de permis de conduire et de couverture d'assurance, un dossier distinct est préparé et l'affaire sera soumise au tribunal en temps utile. Les points de pénalité présents de façon électronique sur un permis de conduire, après le paiement de procès-verbaux d'amende forfaitaire hors procédure judiciaire, ne sont pas considérés comme des condamnations. Seules les décisions judiciaires à l'encontre du conducteur accusé sont considérées comme des condamnations. L'article 20a de la loi sur les véhicules à moteur (loi 86/1972, telle que modifiée) prescrit des dispositions juridiques concernant les infractions qu'un agent de police ou le tribunal peut sanctionner de points de pénalité. Parmi ces infractions, on peut citer les suivantes : 1. Conduite sous l'influence de l'alcool 2. Le conducteur a refusé/évité de donner un échantillon d'haleine pour un test préliminaire ou final de conduite sous l'influence de l'alcool. 3. Excès de vitesse 4. Non-port de la ceinture de sécurité 5. Non-port de casque 6. Dépassement sur une ligne blanche continue

	7. Non-respect des feux de signalisation. Si un permis de conduire est révoqué ou retiré après une décision de justice, il peut alors être récupéré et être à nouveau valide après l'expiration du délai ordonné par le tribunal. »
France	La validité du permis de conduire repose sur un système à points, dont les points peuvent être déduits ou récupérés. Le nombre maximal de points est de 12. Une fois le permis de conduire obtenu, les nouveaux conducteurs commencent par une attribution de 6 points pendant trois ans après avoir réussi leur examen, deux ans s'ils ont suivi un apprentissage anticipé de la conduite (AAC). S'ils ne commettent pas d'infractions au code de la route, ils obtiennent 2 points après la 1re, la 2e et la 3e année (ou 3 points après la 1re et la 2e année en cas d'AAC). Tous les permis de conduire reposent sur un système à points. Aucun point ne peut être retiré pour une infraction commise par un cyclomotoriste, un cycliste ou un piéton. Un point peut toutefois être retiré pour chaque véhicule dont la conduite est autorisée par le permis du détenteur en question.
Grèce	Le système à points figure dans le code de la route grec depuis 1977 afin d'inciter davantage les conducteurs grecs à suivre les règles. Le système à points encadre le comportement au volant de tous les conducteurs détenteurs d'un permis en cours de validité délivré par une autorité grecque ou étrangère (officiellement reconnue en Grèce). Une série d'infractions du code de la route, si elles sont confirmées par la police de la route, se traduisent par une période de trois ans d'inscription des pénalités dans le registre individuel de chaque conducteur soumis au système à points. Les pénalités varient de 3 à 9 points selon la gravité de chaque infraction et sont majorées de 3 points pour les nouveaux conducteurs (ceux qui ont un permis de moins de trois ans). À 25 points de pénalité, le permis de conduire est retiré.
Pays-Bas	« Il n'existe pas de système général à points aux Pays-Bas, à l'instar d'autres pays comme l'Allemagne, le Royaume-Uni et la France. Seul un système à points limité pour les conducteurs débutants y est appliqué. Les aptitudes à la conduite des personnes qui commettent trois infractions graves dans les cinq ans qui suivent l'obtention de leur permis de conduire sont testées. Cet examen est obligatoire. Si les aptitudes à la conduite s'avèrent insuffisantes, l'examen de conduite doit être repassé. »
Roumanie	Il comprend environ 15 infractions considérées comme graves, mais pas assez graves pour entraîner le retrait immédiat du permis de conduire. Chaque infraction vaut 1 point. La première infraction ou le premier point est seulement enregistré. La deuxième infraction dans un délai de 2 ans induit une mesure éducative. La troisième infraction dans un délai de 3 ans induit le retrait du permis de conduire pendant au moins 3 mois. La « durée de vie » du 1er point est portée de 2 à 3 ans si une deuxième infraction est constatée dans un délai de 2 ans.
Slovénie	Cette année-là, un amendement prévoyait un système à points pour certaines infractions routières. En Slovénie, les conducteurs peuvent recevoir des points de pénalité pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues illicites, pour excès de vitesse, pour non-respect d'un feu rouge, etc. Quand le conducteur obtient 18 points de pénalité (max.), son permis de conduire lui est retiré.
République tchèque	Limite de 12 points. Des points sont ajoutés. Modifications mineures successives dans l'attribution des points
Suède	Système différent de ceux de nombreux autres pays, mais la récidive peut influencer les pénalités.

Tableau 15. Caractéristiques des systèmes à points par pays

Pays	Système à points (oui/non)	Attribution de points (ajout/retrait)[17]	Organisation au niveau local ou national ?	Y a-t-il des mesures éducatives dans ce cadre ?
Belgique	Non	Pas d'application		
Chypre	Oui	Ajout	Niveau national. Les points sont centralisés.	Pas encore, mais pour bientôt
France	Non	Retrait	Niveau national. Les points sont mis à jour au ministère de l'Intérieur.	
Grèce	Oui	Ajout	Niveau national	Non, après le retrait, le détenteur d'un permis de conduire doit réussir au moins 50 % de l'examen théorique avant des examens pratiques.
Croatie	Oui		Niveau national. Les points sont centralisés.	Non
Lettonie	Oui	Ajout		
Pays-Bas	Oui	Ajout		
Autriche	Oui	Ajout	Les points sont attribués par les autorités locales, mais sont enregistrés dans le fichier central des permis de conduire.	Oui, cours d'amélioration de la conduite, feed-back de l'auto-école, expérience sur circuit, formation à la sécurité des chargements et transport d'enfants en toute sécurité.
Portugal	Oui	Retrait	Niveau national	Oui, dans et en dehors du système à points. - Dans le système à points : pour tous les conducteurs qui ont quatre ou cinq points. Le cours vise exclusivement la transmission de connaissances. - En dehors du système à points : un cours volontaire comme alternative à l'interdiction de conduire. Le cours est lié à la nature de l'infraction et se concentre essentiellement sur les infractions de conduite sous l'influence de l'alcool et les excès de vitesse, mais aussi sur des thèmes spécifiques comme l'utilisation du téléphone portable au volant, les dispositifs de retenue pour enfants, le stationnement sur le trottoir.
Roumanie	Oui	Ajout	Niveau national	
Slovénie	Oui	Ajout	Niveau national	Pour CSI, ajout de point et amende + programme de réhabilitation ; pour excès de vitesse, ajout de points et amende + formation sur la conduite en toute sécurité
République tchèque	Oui	Ajout	Niveau national	Oui, sessions éducatives
Suède	Non	Pas d'application		
Suisse	Non	Pas d'application		

[17] D'après le Tableau 1 de BestPoint (2012).

Attribution de points aux infractions

Quand une infraction est constatée, des points de pénalité sont attribués. En général, ces points sont fixés à l'avance. Les infractions liées à l'attribution de points varient d'un pays à l'autre et les pays attribuent un nombre de points différent à la même infraction routière. Compte tenu de cette différenciation, il est difficile d'établir une comparaison claire des divers systèmes. À cette fin, BestPoint (2012) s'est appuyé sur une sorte de « carte de chaleur » pour indiquer les infractions les plus courantes en combinaison avec le pourcentage de points attribués (voir Figure 61). Dans la plupart des pays, par exemple, des points sont attribués pour les excès de vitesse, le non-respect d'un feu rouge et le non-respect de la priorité. L'ETSC (2021) recommande également qu'au moins huit infractions soient incluses dans un système à points : excès de vitesse, non-port de la ceinture de sécurité, non-respect d'un feu rouge, conduite sous l'influence de l'alcool, conduire sous l'influence de drogues, non-port de casque de sécurité, utilisation d'une bande interdite et utilisation du téléphone mobile au volant.

Table 3.1 *Pointing characteristics by offence category in 20 DPS countries*

Offence	Number of Countries	Lowest pointing	Average of minimum	Highest pointing	Average of highest	Average points	Pointing index
Post-accident misbehaviour	16	15%	38%	83%	48%	43%	100%
Speeding	20	5%	25%	58%	34%	30%	86%
Dangerous behaviour	13	12%	31%	92%	52%	42%	79%
Alcohol	11	17%	37%	92%	57%	47%	76%
Red light running	17	5%	26%	50%	29%	28%	68%
Priority rules	17	6%	26%	58%	27%	27%	66%
Causing accident	11	8%	29%	92%	53%	41%	65%
Driving license offences	12	10%	30%	50%	36%	33%	57%
Vehicle license offences	10	6%	37%	67%	41%	39%	57%
Pedestrian crossing	11	13%	34%	58%	34%	34%	54%
Trajectory violation	15	6%	23%	58%	25%	24%	52%
Technical condition	12	13%	29%	58%	30%	30%	52%
Overtaking	14	5%	24%	42%	27%	25%	52%
Alcohol/drugs	9	17%	33%	92%	41%	37%	48%
Cell phone	12	12%	24%	58%	31%	27%	48%
Other	11	6%	24%	92%	28%	26%	42%
Railway crossing	10	10%	30%	42%	31%	31%	45%
Time headway	11	6%	25%	33%	27%	26%	41%
Seat belt	13	4%	19%	50%	24%	22%	41%
Wrong way driving	9	6%	29%	50%	30%	30%	39%
Drugs	5	17%	41%	92%	60%	51%	37%
Parking	7	8%	23%	42%	23%	23%	23%
Cargo securing	8	5%	20%	50%	20%	20%	23%
Child restraint	6	8%	24%	33%	24%	24%	21%
Helmet wearing	8	8%	15%	33%	20%	17%	20%
Vehicle lights	7	6%	19%	33%	19%	19%	19%
Formal	4	5%	29%	50%	29%	29%	17%
Endangering passengers	5	6%	22%	33%	23%	23%	16%
Driving hours	2	33%	46%	58%	46%	46%	13%

Figure 61. Aperçu des infractions qui donnent lieu à des points de pénalité et pourcentage de points de pénalité. Source : BestPoint (2012)

Tableau 16. Aperçu des différences dans l'attribution des points de pénalité selon le type de conducteur

Pays	Conducteurs débutants	Conducteurs professionnels	Effet des points sur toutes les catégories de permis de conduire	Infractions commises sans véhicule à moteur	Conducteurs n'ayant pas (encore) de permis de conduire
Chypre	Non	Non	Oui	Non	Non
France	Oui, le permis de conduire pour les conducteurs débutants est limité à 6 points au lieu de 12.	Non	Oui	Non	Non
Grèce	Oui	Oui	Oui	Non	Non
Croatie	Oui	Non	Oui	Non	Non
Pays-Bas	Oui	Non			
Autriche	Non	Non	Oui	Non	Oui, mais uniquement applicable aux conducteurs à bord d'un véhicule à moteur sans permis de conduire valide
Portugal					
Roumanie	/	/	Non	Non	Non
Slovénie	Oui	Non	Oui	Non	Non
République tchèque	Non	Non	Oui	Non	Non

Tableau 17. Autres spécifications des systèmes à points

Pays	Récupération de points possible ?	Participation obligatoire ou volontaire ?	Durée de vie des points différente selon la gravité de l'infraction ?	Durée de vie des points	La durée de vie des points est-elle adaptée à l'attribution de nouveaux points de pénalité ?	Plus de cas en appel à la suite de l'instauration du système à points ?
Chypre	Pas encore, mais peut-être dans un futur proche		Non	Trois ans	Non	Non
Grèce	Oui		Oui	Différence selon la gravité de l'infraction - variation entre 6 et 36 mois	Oui	
Croatie			Non	Les points seront supprimés après trois ans, sauf si le maximum de 25 points est atteint plus tôt.	Non	
Lettonie			Non	Deux ans	Non	Ne sais pas
Portugal			Non		Oui	
République tchèque				Six mois	Non	

7.2 Sanctions des récidivistes

7.2.1 Retrait immédiat du permis de conduire

Afin de comparer le nombre de permis de conduire retirés d'un pays à l'autre, il est nécessaire de connaître le nombre de permis de conduire en circulation. Le Tableau 18 présente un aperçu du nombre de permis de conduire en circulation par million d'habitants.

Tableau 18. Aperçu du nombre de permis de conduire en circulation

Pays	Nombre total de permis de conduire en circulation par million d'habitants	Année
Belgique	647 130	2017
Chypre	543 078	2021
Finlande	681 941	2019
Croatie	576 617	2020
Lettonie	461 475	2020
Portugal	629 935	2020
Slovénie	649 274	2019
République tchèque	638 519	2020
Suède	666 484	Inconnu
Suisse	699 692[18]	2020

Les questions suivantes ont été posées dans l'enquête d'experts pour obtenir des informations sur l'indicateur « retrait du permis de conduire » : *« Combien de permis de conduire sont retirés chaque année ? Veuillez indiquer la dernière année pour laquelle les données sont disponibles. Quelle proportion d'entre eux est retirée en conséquence directe du système à points ? »*

Le Tableau 19 donne un aperçu du nombre total de permis de conduire retirés par million d'habitants et du nombre total de permis de conduire retirés à la suite du système à points par million d'habitants. En Belgique, 10 613 permis de conduire ont été retirés par million d'habitants en 2016. La Belgique obtient des résultats assez élevés pour cet indicateur par rapport aux autres pays européens qui ont fourni ces données lors de l'enquête d'experts. La Roumanie (9 570 par million d'habitants en 2020) et la Suisse (8 166 par million d'habitants en 2020) affichent un nombre similaire de permis de conduire retirés par million d'habitants. Pour deux pays européens, à savoir la Croatie et le Portugal, nous avons le nombre total de permis de conduire retirés en raison du système à points par million d'habitants. Le chiffre de 48 permis de conduire retirés à la suite du système à points par million d'habitants au Portugal est faible par rapport à 551 permis de conduire retirés à la suite du système à points par million d'habitants en Croatie.

[18]Uniquement de catégorie B.

Tableau 19. Nombre total de permis de conduire retirés par million d'habitants, nombre total de permis de conduire retirés à la suite d'un système à points et année des données disponibles les plus récentes par pays.

Pays	Nombre total de permis de conduire retirés par million d'habitants	Nombre total de permis de conduire retirés à la suite d'un système à points par million d'habitants	Année
Belgique	10613	Non applicable	2016
Croatie	1334	551	Inconnu
Autriche	785	Inconnu	2019
Portugal	Inconnu	48	2019
Roumanie	9570	Inconnu	2020
Slovénie	2648	Inconnu	2020
Suède	4159	Non applicable	2020
Suisse	8166	Non applicable	2020

Les questions suivantes ont permis d'avoir un aperçu de l'obligation de remettre physiquement le permis de conduire et de connaître l'autorité qui en est responsable : *« Est-il obligatoire de remettre le permis de conduire en cas de retrait ? À qui ? ».*

Le Tableau 20 donne un aperçu de l'obligation de remettre le permis de conduire, physiquement ou non, associée à l'autorité responsable du retrait (physique) du permis de conduire par pays. Sur la base des données disponibles recueillies par l'enquête d'experts, on dénombre au moins 11 autres pays européens où s'applique l'obligation de remettre physiquement le permis de conduire en cas de retrait. En Grèce, en Croatie et en Roumanie, c'est la police qui est l'autorité compétente. Aux Pays-Bas, en Pologne et en Suisse, la procédure est similaire à celle de la Belgique. La police est habilitée à retirer le permis de conduire en cas de retrait immédiat lors d'un contrôle de police. Si le permis de conduire n'est pas immédiatement retiré par la police, une autre autorité administrative en endosse la responsabilité. Aux Pays-Bas, le Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW, service national de la circulation routière) est habilité à retirer un permis de conduire de plein droit. En Pologne et en Suisse, l'obligation est organisée par département ou canton. En France, l'obligation de remettre le permis de conduire est également organisée au niveau régional. En République tchèque, elle est organisée au niveau local ou communal. Pour les pays européens que sont l'Autriche et le Portugal, il y a un doute quant à l'autorité compétente pour la remise physique du permis de conduire en cas de retrait.

Tableau 20. Obligation de remettre physiquement le permis de conduire en cas de retrait et autorité compétente responsable de chaque pays

Pays	Obligation de remettre physiquement le permis de conduire en cas de retrait (oui/non)	Autorité compétente
Belgique	Oui	Police en cas de retrait immédiat du permis de conduire Greffe du tribunal en cas d'interdiction de conduire
France	Oui	Autorité administrative par département
Grèce	Oui	Police
Croatie	Oui	Police
Lettonie	Oui	Direction de la sécurité routière
Pays-Bas	Oui	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR, bureau central néerlandais délivrant les permis de conduire) en cas de certificat invalide Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW, service national de la circulation routière) en cas d'invalidité de plein droit
Autriche	Oui	Autorité
Pologne	Oui	Police en cas de retrait immédiat du permis de conduire Autorité administrative par département
Portugal	Oui	Inconnu
Roumanie	Oui	Police
République tchèque	Oui	Autorité locale (administration communale)
Suisse	Oui	Police en cas de retrait immédiat du permis de conduire (cf. art. 31 de l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière - OCCR) Autorité administrative par département

La question suivante a été posée afin d'évaluer les mesures prises avant de réactiver le permis de conduire après un retrait : *« Que doit faire un conducteur pour récupérer son permis après un retrait ? ».* Le Tableau 21 présente un aperçu des mesures prises par pays pour réactiver un permis de conduire. Comme en Belgique, dans un certain nombre de pays européens, il est possible d'imposer des examens de réintégration. C'est notamment le cas en Grèce, en Croatie, en Lettonie, en Autriche, en Slovénie et en République tchèque. Sur la base des résultats de l'enquête d'experts, les circonstances spécifiques dans lesquelles des examens de réintégration peuvent être imposés afin de réactiver le permis de conduire après un retrait manquent de clarté. En Grèce, des examens de réintégration peuvent être imposés en cas de dépassement du nombre de points de pénalité dans le système à points.

Tableau 21. Mesures visant à réactiver le permis de conduire après le retrait par pays

Pays	Réactivation du permis de conduire après le retrait
Belgique	Dans certains cas, une infraction au code de la route entraîne une interdiction de conduire (retrait du permis de conduire pour une certaine période par une autorité judiciaire). Après la période prescrite d'interdiction de conduire, le permis de conduire est à nouveau valide. Examens de réintégration théoriques, pratiques, médicaux et/ou psychologiques.
France	*Rien. C'est automatique.*
Grèce	*Certaines sanctions prévues par le code de la route entraînent le retrait du permis de conduire pendant quelques jours. Passé ce délai, le conducteur peut récupérer son permis de conduire. En cas de retrait du permis de conduire en raison du dépassement du système à points, le conducteur doit réussir les examens de conduite prévus.*
Croatie	*Réussir l'examen de conduite, volets théorique et pratique.*
Lettonie	*Le conducteur est soumis à un examen de conduite.*
Pays-Bas	Pour la réglementation relative à la récidive de l'article 123b du WVW 1994 : remise du permis de conduire au Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW, service national de la circulation routière), demandes de certificat d'authenticité du Rijksdienst voor het Wegverkeer, certificat de capacité d'aptitude à la conduite du Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR, bureau central néerlandais délivrant les permis de conduire) Pour la réglementation relative aux conducteurs débutants, un examen d'aptitude à la conduite et/ou une Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG, mesure éducative pour le comportement et la conduite) en fonction de l'infraction et si la police a déjà notifié le Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) pour la même infraction.
Autriche	*Si des mesures telles qu'un cours d'amélioration de la conduite ou un examen médical ont été imposées, le conducteur doit s'y conformer. Dans le cas contraire, le permis est rétabli sans autre exigence.*
Pologne	*Remplir un formulaire de demande, payer les frais, fournir un certificat médical (si le certificat actuel n'est plus valide ou si une personne est référée pour un tel examen), fournir un rapport psychologique (si le test n'est plus valide ou si une personne est référée pour un tel examen).*
Slovénie	*Cela dépend de l'infraction spécifique et du nombre total de points.*
République tchèque	*Après une année, le conducteur peut passer un examen médical et un examen de psychologie routière après avoir passé un examen d'aptitude professionnelle.*
Suède	*Cela dépend du type de délit, de la gravité de ce délit et de la durée du retrait du permis de conduire.*
Suisse	*Il n'y a rien à faire. Le permis de conduire sera envoyé par l'autorité.*

7.2.2 Sévérité des sanctions

Afin de comprendre la sévérité des sanctions, les deux questions suivantes ont été posées aux différents experts européens :

« *Pouvez-vous fournir votre meilleure estimation d'une sanction moyenne pour les deux infractions suivantes sans récidive :*

- *Conduite sous l'influence de l'alcool avec un BAC de 0,5 g/l ?*
- *Excès de vitesse de plus de 30 km/h au-delà de la limitation de vitesse en agglomération ? »*

Le Tableau 22 offre un aperçu des réponses de dix pays européens à la première partie de la question ci-dessus.

Tableau 22. Sévérité de la sanction par pays : conduite sous l'influence de l'alcool avec un BAC de 0,5 g/l

Pays	Limite d'alcoolémie légale	Contexte	Points de pénalité	Amende	Durée du retrait du permis de conduire
Belgique	0,5 g/l		Non applicable	179 €	3 heures
Chypre	0,5 g/l	Conducteurs professionnels Sanction extrajudiciaire	1 point de pénalité	125 €	
Croatie	0,5 g/l	Conducteurs professionnels		93 €	
Lettonie	0,5 g/l	BAC : 0,5 – 1,0 g/l	8 points de pénalité	430 € – 640 €	12 mois
Pays-Bas	0,5 g/l			300 €	
Autriche	0,5 g/l		1 point de pénalité	300 €	
Pologne	0,2 g/l			1135 €	6 mois - 3 ans
Slovénie	0,5 g/l	BAC : 0,5 – 0,8 g/l	8 points de pénalité	600 €	
République tchèque	0,0 g/l		7 points de pénalité	96 € - 766 €	6 mois - 1 an
Suède	0,2 g/l		Non applicable		60 jours
Suisse	0,5 g/l	*Cette infraction est considérée comme mineure (art. 16a RTA).*	Non applicable	543 €	

Le Tableau 23 donne un aperçu des réponses des experts de neuf pays à la deuxième partie de la question.

Tableau 23. Sévérité de la sanction par pays : Excès de vitesse de 30 km/h en agglomération

Pays	Contexte	Points de pénalité	Amende	Durée du retrait du permis de conduire
Belgique		Non applicable	273 €	
Chypre	51 % – 75 % au-delà de la limitation de vitesse Sanction extrajudiciaire	3 points de pénalité	5 €/km au-delà de la limitation de vitesse	
Croatie	30 km/h – 50 km/h Une seule infraction		400 € - 933 €	
Lettonie	31 km/h – 40 km/h	2 points de pénalité	160 €	
Pays-Bas			346 €	
Autriche			70 € - 120 €	
Slovénie		9 points de pénalité	1000 €	
République tchèque		3 points de pénalité	96 € - 191 €	1 mois - 6 mois
Suède		Non applicable	390 €	
Suisse	*Cette infraction est considérée comme grave (art. 90, al 2 RTA).*	Non applicable	*Le montant de l'amende dépend de la gravité de l'infraction et de la situation financière du contrevenant (art. 91 par. 2 RTA ou art. 91a par. 1 RTA).*	Au moins 3 mois

7.2.3 Cadre juridique pour la sanction des récidivistes

Afin de vérifier si, outre le système à points, il existe un autre cadre juridique pour sanctionner les récidivistes, nous avons posé la question suivante : *« Existe-t-il un cadre juridique spécifique pour la sanction des récidivistes, outre le système à points ? »* Le Tableau 24 fournit un aperçu du cadre juridique actuel pour la sanction des récidivistes, outre le système à points.

Tableau 24. Cadre juridique pour la sanction des récidivistes outre le système à points

Pays	Cadre juridique pour la sanction des récidivistes (oui/non)	Description du cadre juridique pour la sanction des récidivistes
Belgique	Oui	Depuis le 1er janvier 2015, la loi envisage la « récidive » de façon plus large afin que même une combinaison d'infractions les plus graves puisse être sanctionnée. Auparavant, seules des infractions similaires pouvaient être incluses dans l'évaluation d'une récidive. Ces nouvelles mesures visent les conducteurs qui, malgré une première condamnation, commettent à nouveau une infraction grave.
Chypre	Non	
France	Oui	*La sanction pénale.*
Croatie	Oui	*Nous appliquons des mesures spéciales en matière de sécurité, pas seulement pour les récidivistes. Pour certaines infractions, il s'agit d'une mesure de sécurité supplémentaire prescrite ; l'interdiction de conduire même si l'infraction a été commise pour la première fois. En outre, si ces infractions sont commises pour la deuxième fois, la troisième fois ou plus dans les trois ans, elles entraînent l'interdiction de conduire pour une durée double ou triple. Par exemple, pour l'infraction commise pour la première fois, le conducteur se verra interdire de conduire pendant un mois. Toutefois, s'il commet à nouveau la même infraction, la durée de l'interdiction de conduire est doublée, triplée voire plus. Chaque fois que le conducteur accumule des points de pénalité négatifs, s'ils sont attribués pour cette infraction, ce qui entraîne le retrait du permis de conduire une fois la limite de points atteinte.*
Pays-Bas	Oui	Tout dépend si l'enregistrement du conducteur débutant et la réglementation relative à la récidive de l'article 123b du WVW 1994 sont considérés comme un système à points ou non. Par ailleurs, la récidive est incluse dans la sanction. Plus il y a de récidives, plus la sanction est lourde. La réglementation relative à la récidive s'applique également pour la circulation.
Autriche	Oui	*En cas de conduite sous l'influence de l'alcool et d'excès de vitesse, il existe des règles détaillées sur la durée du retrait du permis, les cours d'amélioration de la conduite et l'exigence d'un examen médical/psychologique pour les récidivistes.*
Pologne	Oui	*À la suite d'une ordonnance du tribunal.*
Slovénie	Non	
Suède	Oui	*Nous n'en connaissons pas les détails.*
Suisse	Oui	*L'approche adoptée par la Suisse n'est pas un système à points, mais ce que l'on appelle le « système en cascade ». Ce système a été instauré le 1er janvier 2005.* *En Suisse, une infraction routière implique essentiellement une procédure pénale et une procédure administrative, les deux procédures étant largement indépendantes l'une de l'autre. Le type et le nombre d'infractions commises au volant sont enregistrés dans deux registres (mesures administratives et casier judiciaire) et sont pertinents pour les conséquences juridiques plus larges. La procédure administrative (qui comprend les avertissements, la suspension du permis de conduire et les cours de réhabilitation des conducteurs) présente quelques similitudes avec un système à points classique. La loi suisse sur la circulation routière prévoit des mesures minimales de plus en plus strictes pour chaque récidive. La gradation s'appuie sur l'infraction commise et dépend du nombre et de la gravité des infractions antérieures (dans certains délais) qui ont donné lieu à des mesures administratives.*

La question suivante a été posée aux experts afin d'avoir un aperçu de la possibilité d'appliquer des mesures éducatives pour les récidivistes : « *Quels types de mesures éducatives sont appliqués aux récidivistes ? Les mesures éducatives sont-elles adaptées au type d'infraction ?* ». Le Tableau 25 donne un aperçu des réponses des experts de sept pays.

Tableau 25. Description des mesures éducatives pour les récidivistes et des mesures éducatives par type d'infraction

Pays	Mesures éducatives pour les récidivistes (oui/non)	Description des mesures éducatives pour les récidivistes	Mesures éducatives par type d'infraction
Belgique	Oui	Les mesures éducatives visent à remplacer la sanction principale ou la citation à comparaître. Si la sanction principale est intégralement infligée avec sursis, la sanction principale et la sanction accessoire peuvent être imposées comme condition en vertu de la loi sur la probation (Cour de cassation, 2018)[19].	- Conduite sous l'influence de l'alcool - CSI drogues - Cyclomoteur débridé - Agression routière - Module général pour les contrevenants en matière de vitesse, d'accidents de la circulation, de délit de fuite, etc.
Chypre	Non	*Aucune mesure éducative n'est appliquée aux récidivistes.*	Non applicable
Pays-Bas	Oui	*Les Pays-Bas prévoient des cours de réhabilitation pour les cas de conduite sous l'influence de l'alcool : EMA (Educational Measure Alcohol, mesure éducative Alcool) et LEMA (Light Educational Measure Alcohol, légère mesure éducative Alcool). La LEMA cible les conducteurs débutants pris au volant sous l'influence de l'alcool avec un BAC de 0,2 à 0,5 ‰ et les conducteurs expérimentés avec un BAC de 0,8 à 1,0 ‰. L'EMA est imposée en cas de BAC encore plus élevé ou en cas de récidive. Les deux cours abordent les risques de la conduite sous l'influence de l'alcool et la nécessité de découpler consommation d'alcool et participation à la circulation. Pendant les cours, les participants échangent leurs expériences et accomplissent des tâches à domicile et sur le lieu de formation. Le cours se termine par une conversation de deux heures avec le formateur. La LEMA dure deux après-midi ou deux matinées à intervalle de deux semaines. Le cours EMA de deux jours s'étend sur une période de sept semaines.* *Outre la (L)EMA, il existe également une mesure éducative du comportement et de la circulation (Educational Measure Behaviour and Traffic, abrégé EMG en néerlandais). Cette mesure est spécifiquement destinée aux conducteurs qui ont fait preuve à plusieurs reprises d'un comportement inapproprié au cours d'un même trajet. Un excès de vitesse grave et ponctuel peut également envoyer l'usager de la route à l'EMG.*	- Légère mesure éducative Alcool et Conduite (LEMA) - Mesure éducative Alcool et Conduite (EMA) - Cours de conduite responsable (EMG)

[19] Cour de cassation, 22 mai 2018, P.18.0198.N, note

Autriche	Non	*Pour les autres récidivistes, des cours d'amélioration de la conduite sont appliqués.*	- Alcool - Drogue - Vitesse - …
Portugal	Oui	*Deux types de mesures éducatives sont appliqués aux récidivistes routiers :* *1- Dans le cadre du système à points, une formation générale obligatoire en matière de sécurité routière est imposée à tous les récidivistes routiers quand ils atteignent 5 ou 4 points. Le cours consiste exclusivement en une transmission de connaissances.* *2- Une formation volontaire pour les récidivistes routiers, comme alternative à la déchéance du droit de conduire.* *Il s'agit de modifier leur comportement afin d'éviter toute nouvelle infraction. La formation de réhabilitation des contrevenants vise à les inciter à adopter un comportement responsable.* *L'intervention de la psychologie clinique avec de l'expérience dans la dynamique/gestion de groupe se justifie par la nécessité de traiter et de gérer les phénomènes de groupe et la capacité d'identifier les conducteurs au comportement dangereux pour la conduite.* *Ponctuelle, et participer activement à la dynamique proposée par le formateur.*	*Par conséquent, il existe trois programmes différents, ciblant trois types différents de modules de formation :* *a) Conduite sous l'influence de l'alcool ;* *b) Excès de vitesse ;* *c) Autres infractions (module spécifique dont le contenu est adapté à des sujets spécifiques, tels que l'utilisation du téléphone portable, les dispositifs de retenue pour enfants ou le stationnement sur les passages pour piétons).* *Chaque participant doit suivre 12 heures de formation, être assidu et ponctuel, et participer activement à la dynamique proposée par le formateur.*
Slovénie	Oui	*Pour la conduite sous influence, outre le système d'amendes et de points, il existe des programmes de réhabilitation obligatoires (éducation, ateliers psychosociaux, programmes sur l'addiction). Pour les excès de vitesse, outre le système d'amendes et de points, ils sont obligatoires pour la formation à la conduite en toute sécurité.*	Non applicable
Suède	Non	*Aucune mesure éducative obligatoire après les infractions.*	Non applicable
Suisse	Oui	*Informations générales sur les mesures éducatives en Suisse :* *- Cours de formation à la conduite pour les contrevenants, conformément à l'art. 40ff de l'OAC* *- Cours de formation à la conduite volontaire afin d'obtenir une restitution plus rapide du permis de conduire sur la base de l'art. 17 du RTA* *- Examen d'aptitude à la conduite conformément à l'art. 28a de l'OAC* *- Permis de conduire sous conditions, par exemple en cas de problèmes de dépendance : contrôles médicaux réguliers* *- Exigence d'un test sur la route*	

Le nombre de participants à un cours d'amélioration de la conduite a ensuite été évalué par le biais de la question suivante :

« Combien de contrevenants ont participé à chacune des mesures suivantes au cours de la dernière année pour laquelle des données complètes sont disponibles ?
- *Cours d'amélioration de la conduite en dehors du champ d'application d'un système à points ;*
- *Cours d'amélioration de la conduite pour récupérer des points ;*
- *Cours d'amélioration de la conduite pour récupérer le permis de conduire. »*

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des réponses à cette question.

Tableau 26. Aperçu des participants à un cours d'amélioration de la conduite en dehors du système à points, dans le cadre du système à points et pour réactiver le permis de conduire après le retrait

Pays	Amélioration de la conduite en dehors du système à points	Amélioration de la conduite dans le cadre du système à points	Amélioration de la conduite pour réactiver le permis de conduire après le retrait	Année
Belgique	- 6242 (national)	Non applicable	Non applicable	2019
Pays-Bas	- Légère mesure éducative Alcool et Conduite (LEMA) : 1456 - Mesure éducative Alcool et Conduite (EMA) : 5505 - Cours de conduite responsable (EMG) : 2827	- Test d'aptitude à la conduite après deux points de pénalité ou en cas d'infractions graves : 245	Non applicable	2020
Portugal	4456			2020
République tchèque			1315	2020

7.2.4 Examens de réintégration et programme d'éthylotest antidémarrage

Enfin, la question suivante a été posée concernant le nombre de participants à des examens de réintégration et à un programme d'éthylotest antidémarrage :

« Combien de contrevenants ont participé à chacune des mesures suivantes au cours de la dernière année pour laquelle des données complètes sont disponibles ?
- *Examen médical ;*
- *Examen psychologique ;*
- *Programme d'éthylotest antidémarrage. »*

Le tableau ci-dessous offre un aperçu des réponses à cette question. De tels examens de réintégration et programmes d'éthylotest antidémarrage sont également appliqués dans d'autres pays européens. Au moment de l'enquête d'experts, les informations nécessaires n'ont pas été fournies. Cette question sera abordée plus en détail dans le deuxième volet de cette enquête.

Tableau 27. Aperçu des participants à des examens de réintégration et à un programme d'éthylotest antidémarrage

Pays	Examens médicaux de réintégration	Examens psychologiques de réintégration	Programme d'éthylotest antidémarrage	Année
Belgique			265 véhicules avec éthylotest antidémarrage	2019
Pays-Bas	Évaluation psychologique médicale axée sur l'alcool : 3164 Évaluation psychologique médicale axée sur la drogue : 4158 Évaluation psychologique médicale axée sur l'alcool et la drogue : 5			2020

7.3 Discussion

Depuis 2018, toutes les infractions routières en Belgique sont enregistrées dans la base de données MaCH au niveau des parquets de police nationaux. Cette base de données constitue la base d'autres bases de données (notamment Mercurius, le Casier judiciaire central). Il ressort de l'enquête internationale d'experts 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 base de données MaCH, les exemples de la Slovénie et de la Suisse s'avèrent intéressants pour 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 la manière 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 d'éventuelles leçons afin d'optimiser davantage la gestion des antécédents et la sanction associée.

La plupart des pays interrogés utilisent un système de permis de conduire à points. Leur contenu peut varier d'un pays à l'autre. Certains pays ajoutent des points de pénalité tandis que d'autres en retirent. Une caractéristique commune de ces systèmes est qu'une fois un certain seuil atteint, le permis de conduire peut être retiré (temporairement). Ces points sont souvent attribués sur la base de la gravité perçue de l'infraction routière et/ou des objectifs nationaux. En Pologne, par exemple, des efforts considérables sont consentis depuis 2011 pour s'attaquer au problème de la conduite sous l'influence de l'alcool[20]. En conséquence, la valeur seuil pour l'alcool au volant pour l'ensemble des conducteurs a été fixée à 0,2 g/l, associée à une intensification des arrestations et des tests d'haleine ainsi qu'à des sanctions plus lourdes qui peuvent être imposées en cas de conduite sous l'influence de l'alcool.

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. Le choix de ces deux types d'infractions routières n'est guère surprenant du fait qu'il s'agit de deux facteurs importants qui contribuent à l'insécurité routière dans de nombreux pays. 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 les pays disposant d'un système à points, une distinction peut être faite selon le type de conducteur : (débutant et professionnel) et la portée de ces points de pénalité (effet sur toutes les catégories de permis de conduire, conducteurs qui n'ont pas (encore) de permis de conduire ou si l'infraction a été commise sans véhicule à moteur, par ex. des vélos qui traversent au feu rouge). Certains pays appliquent en l'occurrence un système différent pour les conducteurs débutants. Par exemple, en France, un seuil inférieur pour le retrait du permis de conduire s'applique et aux Pays-Bas, le système à points ne s'applique qu'aux conducteurs débutants. Dans la plupart des pays, aucune distinction n'est faite pour les conducteurs professionnels, mais les points de pénalité ont un effet sur toutes les catégories de permis de conduire. 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.

[20]Voir: https://etsc.eu/issues/drink-driving/drink-driving-in-poland/ pour un aperçu, consulté le 29 mars 2021.

8 Études d'évaluation

Le chapitre suivant vise à décrire l'état actuel des connaissances sur les systèmes de permis de conduire à points. Le présent chapitre commence par un résumé des études antérieures sur l'efficacité de ces systèmes. Une première étude de synthèse a été menée en 2015 (de Schrijver & van den Berghe, 2015). Elle a été complétée en 2018 (Silverans et al., 2018). Au moyen d'une étude bibliographique récente, nous avons examiné si les conclusions en matière d'efficacité des systèmes de permis de conduire à points tirées d'études antérieures sont toujours valables ou peuvent être révisées. Le présent chapitre se limite donc essentiellement à des études d'efficacité de ces systèmes en général. Il ne donne aucun aperçu des autres systèmes ou mesures visant les récidivistes et ne porte pas non plus sur un ou plusieurs types particuliers d'infractions.

8.1 Un premier aperçu, celui de de Schrijver & Van den Berghe (2015)

L'instauration d'un système de permis de conduire à points repose sur l'hypothèse que cette mesure empêche de commettre des infractions. En 2015, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a mené une première étude bibliographique sur les effets d'un tel système à points (de Schrijver & Van den Berghe, 2015).

L'importance, la complexité et les limites des études d'évaluation y sont abordées. On y souligne tout d'abord que les résultats de ces études doivent être mis en perspective. Il y est précisé que toute évaluation d'une mesure répressive doit tenir compte de la situation en matière de sécurité routière avant l'instauration de cette mesure. En effet, le degré de réussite en dépend : une situation initialement relativement bonne est d'autant plus difficile à améliorer qu'une situation défavorable existante (Goldenbeld, van Schagen & Vlakveld, 2012). En d'autres termes, plus la situation est sûre, plus il est difficile de l'améliorer. Le résultat d'une étude d'évaluation doit donc être interprété à la lumière de la situation de sécurité routière générale existante.

Les auteurs de l'étude ont alors conclu qu'il y avait relativement peu de publications scientifiques sur les effets des systèmes à points sur la sécurité routière. Ils en expliquent également les raisons. La cause principale est l'(im)possibilité méthodologique de distinguer les effets du système à points des autres mesures connexes. En effet, l'instauration du système à points s'accompagne presque toujours d'autres mesures. Aucun effet ne peut donc plus être attribué à un seul facteur déterminé. En outre, d'autres facteurs sont en constante évolution : les infrastructures, la technologie automobile, la densité de la circulation, etc. De ce fait, il est également difficile d'attribuer un quelconque effet à un seul facteur déterminé. Il convient de considérer l'évaluation comme une évaluation de l'ensemble des mesures et des facteurs de sécurité routière.

En outre, de Schrijver & van den Berghe (2015) soulignent que l'instauration d'un système à points peut également avoir des effets pervers, notamment une augmentation de la conduite sans permis de conduire valide. Toute évaluation doit donc tenir compte à la fois des effets positifs et négatifs.

Les études rapportées à cette époque varient tant dans leur approche méthodologique que dans la façon dont les effets sont évalués. Il s'agissait principalement d'études comparant certains paramètres avant et après l'instauration du système à points. Dans certains pays, par exemple, on relève une diminution du nombre de tués sur les routes (par ex. en République tchèque) ou du nombre d'accidents et d'hospitalisations (par ex. en Irlande). En revanche, dans d'autres pays, comme la Norvège, ces paramètres n'ont pas changé. Les auteurs mentionnent une méta-analyse espagnole (Castillo-Manzano & Castro-Nuño, 2012) basée sur 26 études issues de 11 pays différents, qui conclut qu'« en général », de bons résultats peuvent encore être obtenus immédiatement après l'instauration du système à points. Ces influences peuvent être quantifiées de plusieurs façons : paramètres hospitaliers, comportement à risque et infractions. Les auteurs mentionnent toutefois que la plupart des effets favorables ont pratiquement disparu un an et demi après l'instauration du système de points. Les effets les plus durables ont été constatés dans les pays où la situation en matière de sécurité routière était initialement défavorable. De Schrijver & van den Berghe (2015) concluent qu'en général, un système à points a initialement un impact positif sur la sécurité routière, mais que ces effets ne sont pas pérennes, disparaissant généralement en un an et demi. Ces résultats et conclusions étaient déjà formulés dans le projet BestPoint (Van Schagen & Machata, 2012) et ont donc été confirmés par cette étude.

L'explication de ces résultats est recherchée dans l'interaction de trois effets : un effet dissuasif, sélectif et correctif de la mesure. L'effet dissuasif de la mesure est considéré comme le principal facteur. L'effet sélectif et l'effet correctif sont considérés comme limités. L'effet dissuasif est le plus élevé immédiatement après l'instauration, généralement en raison d'une vaste communication et d'une forte sensibilisation, ce qui explique également l'effet favorable initial. Toutefois, sans actions spécifiques, cet effet s'estompe au fil du temps. Cet

effet décroissant semble, en outre, être différent selon le type d'infraction et peut même varier selon le type de contrevenant. Dans le cas d'infractions graves, l'effet dissuasif semble passer plus rapidement et les conducteurs « entêtés » semblent beaucoup moins sensibles à l'effet dissuasif.

La sélectivité du système de permis de conduire à points consiste à écarter le plus rapidement possible de la circulation les conducteurs qui commettent régulièrement des infractions routières. On s'appuie en l'occurrence sur la corrélation entre les infractions et les accidents, à savoir la valeur dite prédictive des infractions par rapport aux accidents. Toutefois, on fait valoir qu'au niveau individuel, la corrélation entre les infractions et les accidents est plutôt faible. La faible sélectivité du permis de conduire à points est en outre limitée par l'indulgence relative des systèmes, associée à un risque d'être pris relativement faible.

L'effet correctif des mesures est déterminé par l'effet des initiatives éducatives (correctives) connexes. L'effet semble dépendre de diverses variables, notamment les caractéristiques du groupe cible, la nature des infractions et l'approche des formations. Les formations visant à changer les attitudes et les comportements, appliquées de façon différenciée à des groupes cibles spécifiques, semblent être les plus susceptibles de réussir. Les auteurs mentionnent également que les « conducteurs à problème », à savoir ceux qui accumulent le plus de points, sont les moins réceptifs au changement de comportement ou à d'autres mesures correctives. En d'autres termes, c'est essentiellement de l'effet dissuasif du permis de conduire à points que semble, à ce moment-là, dépendre l'efficacité du système.

8.2 Un deuxième aperçu, celui de Silverans et al. (2018)

Dans une nouvelle étude, Silverans et al. (2018) ont complété ces informations par de nouvelles données, notamment mises à disposition dans le projet SafetyCube (Goldenbeld, 2017). Silverans constate que la révision dans le cadre de ce projet de l'UE s'appuie essentiellement sur les études abordées précédemment. Sur la base des nouvelles informations très limitées, basées sur trois études, il a été conclu que les comportements à risque autodéclarés chez les étudiants universitaires espagnols ont diminué après l'instauration du permis de conduire à points (Gras et al., 2014). Pour les conducteurs comptant le nombre maximal de points de pénalité en Italie, il a été confirmé que la probabilité de récidives diminue à mesure que le nombre de points restants diminue lui aussi (Basili et al., 2015). Un effet similaire a été observé au Danemark, notamment que les excès de vitesse sanctionnés par des points ont induit une diminution des excès de vitesse (Abay, 2018).

Silverans et al. ont à nouveau conclu que si l'on constate des effets favorables, même temporaires, des systèmes à points, on ne sait toujours pas clairement si ces effets peuvent être imputés au système même, ou tout du moins déterminés par les initiatives qui l'accompagnent. En ce qui concerne la condition d'un niveau de répression suffisant, il existe au moins un consensus sur le fait qu'il est très décisif. La plupart des études ne permettent donc pas de distinguer méthodologiquement les effets d'une répression accrue, d'amendes plus élevées, des campagnes de sensibilisation, d'une part, et du système à points, d'autre part. Il a donc été conclu qu'il n'existe toujours pas de preuves scientifiques probantes des effets à long terme du système à points même. Tout au plus peut-on affirmer qu'il existe des indications selon lesquelles le permis de conduire à points peut réduire les risques sur la route, mais que l'effet favorable diminue rapidement. Trois conditions préalables au succès semblent être :

1. Le risque d'être pris doit être élevé et durable, avec le soutien de campagnes de communication.
2. Des actions de sensibilisation différenciées doivent être entreprises, notamment des courriers d'avertissement et des cours de réhabilitation.
3. Les points doivent être attribués clairement, simplement et, surtout, rapidement.

8.3 Données de l'enquête d'experts réalisée

Dans la présente enquête d'experts, nous avons également évalué si les personnes interrogées disposaient d'études d'évaluation (récentes). Les questions étaient les suivantes :

> *56. Des évaluations de votre système sont-elles pratiquées en vue d'identifier les récidivistes ? Si vous disposez d'un système à points, a-t-il été évalué ? Si oui, veuillez inclure des références.*
>
> *57. Les mesures éducatives utilisées pour les contrevenants sont-elles évaluées ? Veuillez inclure des références.*
>
> *58. Quelles sont les mesures prises pour optimiser le système en vue d'identifier les récidivistes ?*

La question relative à l'évaluation du mécanisme d'identification de la récidive n'a reçu de réponse positive que des Pays-Bas. Une étude d'évaluation de 2015 est disponible (Goedvolk et al., 2015). La question relative aux études d'évaluation des mesures éducatives a reçu une réponse positive du Portugal et des Pays-Bas. Le Portugal indique qu'à l'heure actuelle, seule la satisfaction de la clientèle est évaluée, mais qu'une étude d'évaluation est prévue. Les Pays-Bas se réfèrent à une étude de 2017 (Blom et al., 2017).

La question relative aux études d'évaluation du système à points n'a reçu de réponse positive que des Pays-Bas et de l'Autriche. L'Autriche indique que le système à points a été évalué deux ans après son instauration. L'instauration remonte à 2005. L'étude d'évaluation a donc 15 ans. Toutefois, aucune référence n'est ajoutée. Il ne s'agit pas non plus d'une évaluation récente. Elle n'entre donc pas dans le cadre du présent rapport. Les Pays-Bas indiquent que leur « permis de conduire débutant » a été évalué relativement récemment, à savoir au cours de la période 2017-2018, par Smit et al. (2018).

Ces auteurs affirment que la « réglementation pour débutants » a été adoptée aux Pays-Bas en 2002 en vue de prévenir les infractions routières graves et l'implication de conducteurs débutants dans des accidents de la route. Cette réglementation s'applique à toute personne qui obtient son permis de conduire à l'âge de 16, 17 ou 18 ans. On reste « conducteur débutant » pendant cinq ou sept ans, selon le modèle de formation. Cette réglementation est mise en œuvre sous la forme d'un permis de conduire à points, d'où la pertinence de la mention pour le présent rapport. Une fois que certaines infractions ont été commises, un point de pénalité est accordé. Après deux points de pénalité, le CBR effectue un examen d'évaluation de l'aptitude à conduire. En attendant, le permis de conduire est suspendu. Après une évaluation défavorable, le permis de conduire est déclaré invalide.

En plus de certains points pratiques à améliorer, le rapport d'évaluation indique que les conducteurs détenteurs d'un permis de conduire débutant ont commis moins d'infractions au cours de la période examinée que les conducteurs sans permis de conduire débutant. Bien que ce résultat soit conforme à l'objectif du système à points, les auteurs indiquent, en raison de limitations méthodologiques, que cela ne signifie pas nécessairement que le système à points a généré (lui-même) une diminution des infractions routières.

Toutefois, l'analyse de l'implication dans des accidents donne une image tout autre. Au cours de la période examinée, les conducteurs détenteurs d'un permis de conduire débutant ont été plus souvent impliqués dans un accident de la route que les conducteurs sans permis de conduire débutant. Ce résultat n'est donc pas conforme à l'objectif visé. Les auteurs concluent qu'il est peu probable que le système à points induise une plus grande implication dans des accidents, mais qu'il existe d'autres facteurs déterminants, notamment des compétences inadéquates et d'autres caractéristiques propres à l'âge, une gestion des impulsions réduite, une sous-estimation du risque et la pression exercée par les pairs.

Enfin, Smit et al. (2018) affirment qu'il ne peut être exclu que des personnes dont le permis de conduire a été déclaré invalide conduisent encore. Ils concluent que cette décision purement administrative est plus que probablement insuffisante pour inciter ces conducteurs à ne plus prendre le volant.

Cette enquête ne confirme donc pas que le système à points, qui ne s'applique qu'aux conducteurs débutants, réduit le nombre d'infractions commises par ce groupe cible. En effet, un lien de causalité ne peut être démontré. L'effet sur l'implication dans des accidents chez le groupe cible semble même aller à l'encontre de l'objectif. La causalité ne peut toutefois pas être confirmée à ce niveau-là non plus.

8.4 Preuves récentes

La littérature a de nouveau été consultée afin de brosser un tableau des connaissances actuelles sur les systèmes à points. Avec l'examen bibliographique en question, nous avons examiné si les conclusions précédentes concernant l'efficacité des systèmes de permis de conduire à points restent d'application ou doivent être révisées ou nuancées. En février 2021, la base de données PubMed[21] a été consultée avec les critères de recherche suivants : *(penalty point[Title]) OU (penalty points[Title]) OU (demerit point[Title]) OU (demerit points[Title]) OU (license sanction[Title]) OU (license sanctions[Title]) OU (licence sanction[Title]) OU (license sanctions[Title]).* Ces informations ont été complétées par de nouvelles sources qui nous sont connues et qui nous ont été envoyées. Ci-dessous vous est présenté le résumé d'un certain nombre de publications et de sources de données pertinentes qui n'ont encore jamais été abordées auparavant.

Une étude récente importante et pertinente concernant le système de permis de conduire à points est celle de Sagberg & Ingebrigtsen (2018). Comme nous l'avons vu plus haut, des études antérieures semblent conclure que la plupart des indicateurs utilisés pour évaluer le succès des systèmes à points peuvent bel et bien avoir un effet positif. Cet effet est toutefois relativement limité dans le temps. Sagberg s'interroge sur cette conclusion. Il affirme que les effets favorables au niveau de la population peuvent ne pas être assez forts pour les objectiver, mais qu'ils peuvent être différents au niveau individuel. C'est la raison pour laquelle il utilise une approche alternative. En effet, il soutient qu'une analyse du déroulement de l'accumulation des points de pénalité (par la personne) peut fournir un meilleur aperçu de l'efficacité du système à points. Une analyse au niveau individuel ne signifie pas que les auteurs suivront en quelque sorte des personnes « individuelles » dans le système, mais plutôt des « groupes » de personnes aux caractéristiques similaires, à savoir un nombre déterminé de points de pénalité. Afin de répondre à la question de l'efficacité du système, il recourt à une méthodologie qui examine si le nombre de points de pénalité obtenus au cours d'une période déterminée affecte la probabilité de recevoir de nouveaux points de pénalité à l'avenir.

Dans leur étude, les auteurs proposent deux hypothèses possibles. D'une part, si le système à points a un effet dissuasif, le risque de commettre une infraction routière devrait diminuer en fonction des points de pénalité déjà obtenus. En d'autres termes, l'hypothèse générale est la suivante : plus on a accumulé de points de pénalité, moins on en accumulera de nouveaux. Plus on se rapproche de la perte de son permis de conduire, moins on risque d'en obtenir de nouveaux. Toutefois, une simple comparaison du nombre de points de pénalité obtenus pour une période déterminée entre des groupes de conducteurs au nombre de points de pénalité différent n'est pas pertinente, car les conducteurs au nombre de points de pénalité différent peuvent adopter des comportements de conduite ou des comportements à risque différents, et ont donc déjà une « sensibilité » différente pour un plus grand nombre de points de pénalité et de nouveaux points de pénalité. S'ensuit alors la seconde hypothèse : les conducteurs avec des points de pénalité sont plus susceptibles d'en obtenir de nouveaux que les conducteurs sans points de pénalité. Si seule la première hypothèse est correcte, ils s'attendent à une fonction décroissante monotone (probabilité de nouveaux points par rapport aux points déjà obtenus). Si seule la deuxième hypothèse est correcte, ils s'attendent à une fonction ascendante monotone.

Dans le système norvégien (depuis 2004), des points sont collectés sur une période de trois ans. Pour la plupart des infractions, trois points sont perdus. Pour les conducteurs disposant d'un permis de conduire provisoire, les points de pénalité sont toujours doublés. L'attribution des points de pénalité s'accompagne d'une amende. Après huit points de pénalité, le permis de conduire est retiré pour six mois. Les conducteurs qui ont accumulé quatre points de pénalité reçoivent un courrier d'avertissement.

Sagberg & Ingebrigtsen (2018) effectuent des analyses sur les données officielles de la police obtenues entre 2011 et 2014 pour les permis de conduire de catégorie B (voiture particulière à usage privé). Les données ont été agrégées au niveau du groupe en termes de nombre de points de pénalité collectés.[22] Le jeu de données comptait 2 797 696 détenteurs d'un permis de conduire permanent et 68 191 détenteurs d'un permis de conduire provisoire. Il mentionne qu'environ 4 % des détenteurs d'un permis de conduire obtiennent des points de pénalité chaque année. Les auteurs indiquent que la probabilité d'obtenir de nouveaux points de pénalité est réduite selon qu'un certain nombre de points de pénalité a déjà été reçu, à savoir après quatre points de pénalité. Dans le système norvégien, après quatre points de pénalité, le conducteur reçoit un courrier d'avertissement indiquant le nombre de points actuel, ainsi que les conséquences futures. Ensuite, après une ou deux infractions supplémentaires, le permis de conduire est suspendu pour une période de six mois. Après

[21] https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/

[22] L'un des critères d'échantillonnage était que les conducteurs n'ont pas obtenu de points de pénalité au cours des trois dernières années précédant la période analysée.

le courrier d'avertissement, l'effet dissuasif du système est donc observé, en particulier une diminution de la probabilité d'obtenir de nouveaux points de pénalité. Cependant, avant que le système ne produise l'effet dissuasif, on observe une phase au cours de laquelle cet effet n'est pas présent, voire le contraire. En effet, avant quatre points de pénalité, la probabilité d'une nouvelle perte de points augmente si des points avaient déjà été accumulés auparavant. Il s'agit de la relation dite « en U inversé » entre le nombre de points de pénalité obtenus au cours d'une seule période et la possibilité de recevoir de nouveaux points de pénalité au cours d'une période ultérieure. Cet effet est légèrement moindre pour les détenteurs d'un permis de conduire provisoire. Sagberg & Ingebrigtsen (2018) interprètent ce phénomène comme le résultat de deux effets opposés, qui se succèdent dans le temps. Leurs première et seconde hypothèses sont ainsi confirmées, mais à un moment différent dans le temps. On observe, dans un premier temps (la première partie de la courbe), le résultat d'un style de conduite déterminé qui est sensible à l'obtention de points. La probabilité de nouveaux points augmente alors au fur et à mesure de l'accumulation de points. Ensuite, l'effet dissuasif (la deuxième partie de la courbe) se fait sentir : la probabilité de nouvelles infractions diminue au fur et à mesure de l'accumulation de points. Le point de basculement semble être quatre points de pénalité, moment auquel le conducteur est averti.

Les auteurs indiquent que leurs résultats contredisent les conclusions de la littérature précédente, comme si les effets favorables des systèmes à points étaient faibles et très temporaires. En général, il est en effet supposé que les effets favorables initiaux disparaissent globalement au bout d'un an et demi. Selon eux, les preuves de leur étude fournissent des « preuves tangibles » de l'efficacité du système à points norvégien, en vigueur depuis près de dix ans au moment de la collecte des données. Ils se réfèrent en l'occurrence à la deuxième partie de la courbe où l'effet dissuasif agit pour un groupe « clairement défini », à savoir ceux qui ont déjà accumulé de nombreux points.

Une considération critique est que les auteurs semblent ignorer l'effet inverse, à savoir la première partie de la courbe où les conducteurs à risque continuent de commettre de nouvelles infractions plutôt que d'être dissuadés. À ce stade, le système n'est pas du tout efficace. En effet, les auteurs affirment également que leur conclusion ne s'applique qu'aux conducteurs qui sont sur le point de perdre leur permis de conduire. Les auteurs concluent également qu'il n'y a aucune raison de croire que les effets observés seraient de nature transitoire. Toutefois, en démontrant qu'en l'espace de trois ans, on enregistre des effets favorables chez les récidivistes avertis qui risquent de perdre leur permis de conduire, il n'a pas encore effectivement été démontré que ces effets sont permanents et solides. En effet, cette étude ne permet pas de démontrer si le système à points a le même effet dissuasif sur les conducteurs comptant seulement quelques points de pénalité ou aucun. En outre, on n'a pas la moindre idée de l'effet du système sur les conducteurs qui ont dû remettre leur permis de conduire pendant six mois. Si la probabilité de nouvelles infractions (dans leur nouveau cycle) était en permanence plus faible que dans leur ancien cycle, cela pourrait être une indication de la solidité de l'effet. Enfin, les auteurs affirment également que l'effet dissuasif est principalement dû au système à points même, pas aux amendes relativement élevées qui sont (en outre) associées aux infractions. Il n'existe toutefois aucune preuve tangible de cette affirmation.

Une étude récente sur l'efficacité d'un système à points sur une période plus longue est celle de Downey et Donnelly (Downey & Donnelly, 2018). Ils font état d'une étude d'évaluation du système à points irlandais. Dans le système irlandais, des points de pénalité sont attribués (avec une amende) quand une infraction déterminée est commise. En 2017, 63 infractions de ce type ont été recensées. Certaines infractions sont sanctionnées plus sévèrement que d'autres. Si le conducteur accumule 12 points sur une période de trois ans, cela entraîne automatiquement une interdiction de conduire de six mois. Pour les conducteurs débutants, la limite de 12 points est réduite à sept points. L'instauration du système à points s'inscrivait dans le cadre de l'initiative irlandaise « Closing the Gap » (combler le fossé), des mesures ayant été prises dans quatre domaines différents en vue d'aligner la situation irlandaise en matière de sécurité routière aux bonnes pratiques internationales.

Le succès de l'instauration du système à points en 2002 a été évalué à l'aide de deux paramètres médicaux différents (Donnelly et al., 2005). Dans un premier temps, le nombre de fractures du fémur a été utilisé. Il a été démontré que ce type de blessure est fortement corrélé avec les blessures à impact élevé liées à la circulation (Salminen et al., 2000). Le second paramètre a été défini comme la charge de travail dans les hôpitaux à la suite d'accidents de la route. Elle a été évaluée selon le nombre de sorties de l'hôpital après une hospitalisation due à un accident de la route. Les deux paramètres peuvent être calculés à l'aide des codes CIM[23] de dossiers de patients et ont été évalués sur une période de six mois. Pour la pré/post-évaluation

[23] https://icd.who.int/browse10/2019/en

initiale du système (Donnelly et al., 2005), le réseau hospitalier de Dublin et de ses environs (6 hôpitaux) ainsi qu'un hôpital périphérique ont été sélectionnés afin d'avoir également une couverture plus rurale.

Les résultats de cette pré/post-évaluation initiale ont révélé que les fractures du fémur ont légèrement diminué, avant versus après l'instauration du système à points. La charge de travail dans les hôpitaux a, quant à elle, considérablement baissé. Les blessures thoraciques et à la tête ont également diminué de moitié. Aucun effet n'a été relevé sur le nombre de blessures aux membres.

En 2015-2016, 14 ans plus tard, les mêmes mesures ont été réitérées dans les mêmes hôpitaux et sur la même période de l'année (octobre-avril). Les résultats de ces mesures ont affiché le résultat suivant. Le nombre total de fractures du fémur a encore diminué par rapport à la mesure effectuée après l'instauration dans les hôpitaux de Dublin. Dans la période précédant et suivant la mesure, 25 et 16 fractures du fémur ont été enregistrées, respectivement. La réévaluation a montré une nouvelle diminution à sept fractures du fémur. Pour l'hôpital périphérique, les fractures étaient respectivement au nombre de six, cinq et cinq. La diminution n'y a donc pas été observée. Le nombre de sorties associées à un accident de la route (mesuré dans un seul hôpital) a également baissé, passant de 125 avant, 70 après, à 57 au cours de la réévaluation. Cela correspond au taux d'incidence des sorties d'hôpital de 12,3/1000 avant, 6,9/1000 après et 4,5/1000 au cours de la réévaluation (différences significatives). La diminution significative (avant versus après) des admissions dans les services d'orthopédie (37 versus 33) et de neurochirurgie (52 versus 22) s'est poursuivie au cours de la réévaluation (24 et 15 respectivement). Les admissions au service de chirurgie générale sont passées de 29 avant à 13 après, mais sont restées stables au cours de la réévaluation (13).

Outre le nombre total de patients admis, le nombre total de blessures enregistrées a continué de diminuer (avant 196, après 120, réévaluation 96). La durée d'admission des patients traumatisés a également affiché la même tendance. Au cours de la période d'instauration du système à points, ce délai était en moyenne de 11 et 13 jours. Il est passé à 7,7 jours à la réévaluation. Parmi les types de blessures qui ont diminué entre les mesures avant et après (à savoir blessures à la tête légères et graves, blessures thoraciques, blessures aux membres supérieurs et inférieurs, blessures au bassin et à la hanche, au visage, à l'abdomen et au dos), les blessures à la tête légères et graves ont affiché une diminution continue au cours de la réévaluation, de même que les fractures des membres inférieurs et les blessures au visage. En revanche, les lésions abdominales et dorsales ont augmenté. Les auteurs concluent que le système à points irlandais affiche un succès solide et durable, en raison de la tendance à la baisse continue (intervalle de 14 ans) de plusieurs paramètres médicaux. Ils soulignent en particulier la diminution ultérieure des fractures du fémur et de la charge de travail médicale dans les hôpitaux à la suite d'accidents de la route.

Nous nuançons cette conclusion, car ces mesures « indirectes » sont sensibles, mais pas nécessairement spécifiques. En d'autres termes, ces mesures médicales sont sensibles du fait qu'elles illustrent le changement (ou l'amélioration). Les mesures ne sont toutefois pas spécifiques, car le système à points peut être responsable de ces résultats, à l'instar d'autres facteurs comme l'amélioration de la gestion des traumatismes, les techniques de traitement et de chirurgie, la sécurité active et passive des véhicules, et d'autres paramètres de sécurité routière, comme une augmentation du port de la ceinture de sécurité et du port du casque chez les cyclistes. En outre, il n'apparaît pas non plus clairement si et comment le système à points même a été ajusté entre-temps, par exemple la liste des infractions et le nombre de points de pénalité par infraction. Par ailleurs, les interventions au niveau de l'infrastructure, comme l'aménagement de sites propres pour autobus, peuvent également influencer favorablement les résultats. En bref, ces paramètres médicaux donnent une idée du succès de l'ensemble des initiatives et améliorations en matière de sécurité routière, conjointement, plutôt que de l'effet du système à points seul.

Un certain nombre d'indicateurs de réussite (présumés) du système à points peuvent être déduits d'une étude chinoise récente. Dong et al. (2019) étudient les facteurs qui déterminent le succès du système à points chinois. L'étude visait à déterminer si le système à points est efficace pour réduire les comportements à risque, et les facteurs cognitifs et autres qui influencent la réussite. Dans leur discussion, ils relatent un certain nombre de leurs conclusions à celles de l'étude susmentionnée de Sagberg & Ingebrigtsen (2018).

La Chine a instauré le permis de conduire à points en 2014. Chaque chauffeur commence avec 12 points chaque année. Les points sont renouvelés pour chaque cycle annuel. Le nombre de points diminue en fonction de la gravité de l'infraction. Le permis de conduire est immédiatement suspendu après la perte de 12 points ou plus sur une base annuelle. Pour récupérer le permis de conduire, il convient de suivre un cours de sept jours dans les deux semaines. Il faut réussir un examen dans les 20 jours suivant la fin du cours.

Dong indique que le nombre total d'accidents en Chine en 2016 était supérieur de 13,5 % à celui de 2015 et que le nombre total d'infractions routières en 2016 était supérieur de 21,9 % à celui de l'année précédente. Malgré le système à points chinois d'un an, on ne peut donc pas parler d'une diminution générale cohérente ni d'une stabilisation de ces paramètres de sécurité routière, étant donné que le nombre d'infractions routières augmente même entre 2015 et 2016. Cette augmentation peut s'expliquer en partie par un nombre toujours croissant de nouveaux conducteurs.

Pour se faire une idée du profil des contrevenants, des données sur les accidents ont été recueillies en 2017 dans une ville chinoise. À l'époque, on y dénombrait un peu plus de deux millions de véhicules immatriculés et à peu près le même nombre de détenteurs d'un permis de conduire. Parmi les véhicules impliqués dans des infractions, 9,87 % (8 910) ont été impliqués dans des cas de récidives. Après correction, plusieurs infractions commises dans les 24 heures ayant été considérées comme une seule et même infraction, ce pourcentage est passé à 8,85 % (7 995). Il ressort d'une analyse plus poussée que 54,83 % de ces véhicules avaient commis la même infraction à plusieurs reprises. Après la même correction à 24 heures, ce pourcentage est passé à 48,22 %. En termes d'évaluation de l'efficacité du système à points, on peut donc conclure que, malgré le permis de conduire à points, près de 10 % des contrevenants étaient encore des récidivistes. En outre, la moitié des récidivistes ont commis exactement la même infraction malgré le fait qu'elle leur avait déjà fait perdre des points au cours de l'année précédente.[24] Les chercheurs l'expliquent en se référant à la corrélation positive constatée entre l'accumulation de points de pénalité (« expérience de pénalité ») et les comportements de conduite à risque. Selon les chercheurs, ce lien s'explique en grande partie par l'effet médiateur d'un important facteur cognitif, à savoir l'« auto-efficacité ». Le terme fait référence au concept qui exprime la croyance individuelle en ses propres capacités afin de mener à bien une situation ou une tâche complexe. La présence de ce concept est également conforme à la culture principalement masculine qui caractérise la Chine.

Dong et al. indiquent que ces résultats correspondent à ceux de Sagberg & Ingebrigtsen (2018) en ce qui concerne la relation positive entre le nombre de points de pénalité et les comportements de conduite dangereux. Comme indiqué précédemment, ces auteurs font état d'une relation en U inversé entre le nombre de points de pénalité obtenus et la probabilité d'en obtenir de nouveaux. Les résultats de Dong correspondent à la première partie de cette relation. Ce que Sagberg & Ingebrigtsen expliquent par un style de conduite typique, Dong et al. l'expliquent par le concept cognitif d'« auto-efficacité ». Pour étayer cela, Dong ajoute qu'en Norvège, la période d'accumulation des points est de trois ans et que dès lors, ce système est moins indulgent. Les deux études ainsi que leurs comparaisons indiquent donc que les facteurs personnels, cognitifs et procéduraux peuvent déterminer la réussite et l'efficacité d'un système à points. Les principales différences entre les systèmes chinois et norvégien sont les avertissements intermédiaires (uniquement en Norvège) ainsi que la période au cours de laquelle les points sont attribués (un an versus trois ans), et l'approche différenciée ou non des conducteurs débutants (uniquement en Norvège).

Sur la base de l'observation en Chine, à savoir qu'un nombre considérable de véhicules dans le cadre du système à points est toujours impliqué dans plusieurs infractions et même dans des infractions identiques, Dong et al. (2019) concluent que, dans sa mise en œuvre actuelle, le système à points n'est pas en mesure d'induire un changement de comportement suffisant et durable. Dans la mesure où les aspects cognitifs ou personnels (par ex. le concept d'« auto-efficacité » ou le style de conduite) et les effets procéduraux (par ex. l'avertissement intermédiaire) déterminent également la réussite d'un système à points, ils suggèrent également des actions procédurales pour accentuer l'effet dissuasif comme actions visant à médier les facteurs cognitifs et personnels.

En ce qui concerne les aspects procéduraux, ils soulignent l'importance d'un risque d'être pris élevé, d'une information immédiate sur l'infraction et les sanctions, d'une information régulière sur le nombre total de points et d'une sanction de plus en plus sévère des récidives. Outre le concept cognitif d'« auto-efficacité », les chercheurs chinois laissent entendre que l'identité de genre[25], plus que le genre, peut être un facteur codéterminant pour fixer et appliquer des mesures connexes.

L'importance des caractéristiques personnelles pour l'efficacité des systèmes à points a également été confirmée dans une étude sur la récidive menée chez les conducteurs australiens (McDonald et al., 2020). McDonald et al. ont enquêté sur les facteurs qui déterminent si un conducteur commet des récidives et sur le rôle que peut y jouer le permis de conduire à points. Dans le cadre d'une étude longitudinale au cours de

[24] Toutefois, on ignore dans quelle mesure les contrevenants étaient déjà au courant de leur première infraction.
[25] Le genre lui-même est un concept large et fait référence à tout ce qui concerne l'identité et l'apparence des personnes jusqu'aux comportements, objets, couleurs et toutes les autres choses auxquelles on donne l'attribut masculin ou féminin.

laquelle ont pu être analysées 13 années de données relatives aux permis de conduire de l'État de Victoria, ils ont sélectionné les personnes qui ont commis une infraction (enregistrée). Ils ont ensuite analysé les « infractions de suivi » dans un délai de 12 mois, à l'instar de la méthodologie appliquée dans l'étude de Sagberg & Ingebrigtsen (2018). Jusqu'à six infractions ont ainsi été « suivies ». Toutes les infractions ayant entraîné la perte immédiate du permis de conduire ou une peine d'emprisonnement ont été écartées. Seules les « amendes ordinaires » ayant entraîné la perte de points ont été incluses dans l'étude. À Victoria, les points sont additionnés pour une période de trois ans. Les sanctions sont infligées à partir de plus de 12 points de pénalité.

Dans cette étude, la récidive semble également rester significative. Après la première infraction, 27,4 % en ont commis une deuxième dans les 12 mois. Après la deuxième infraction, 33,2 % en ont commis une troisième. Après les troisième, quatrième et cinquième infractions, 37,1 %, 40,3 % et 43,2 % en ont commis une autre, respectivement. La durée moyenne entre les infractions était de quatre mois. L'attribution de points a eu un effet évident. Après la première infraction, on note un « effet dissuasif » nettement croissant quand plusieurs points de pénalité sont attribués simultanément : pour la première infraction, la probabilité d'une deuxième infraction dans les 12 mois est plus faible avec l'attribution d'un plus grand nombre de points par rapport à l'attribution d'un seul. Cependant, l'augmentation de l'effet dissuasif se stabilise à partir de quatre points attribués simultanément. Dans ce cas aussi, l'effet dissuasif ne semble toutefois pas être des plus robustes. C'est ce qui ressort de l'(absence d')impact de points déjà collectés. Pour les conducteurs ayant commis plusieurs infractions et qui ont accumulé un grand nombre de points de pénalité, il ne semblait plus y avoir d'effet dissuasif. Le délai moyen jusqu'à l'infraction suivante était bien plus court chez les conducteurs qui ont accumulé au moins sept points de pénalité par rapport aux conducteurs qui en ont accumulé moins.

Il ressort de l'analyse des facteurs associés à la récidive que, quel que soit le type d'infraction, les conducteurs sont généralement plus susceptibles que les conductrices de commettre une autre infraction dans les 12 mois suivant une infraction. Les éventuels effets de genre ont déjà été confirmés précédemment par Dong et al. (2019). Cet effet est évident pour une ou deux infractions antérieures. À partir de trois infractions, cet effet s'estompe. Une autre conclusion claire est que les conducteurs débutants affichent toujours une plus grande probabilité de récidive (dans les 12 mois) que les personnes qui ont leur permis de conduire depuis longtemps. Les chercheurs indiquent clairement que l'effet de l'âge a en l'occurrence été corrigé. L'âge semble également être lui-même un facteur déterminant : le délai jusqu'à l'infraction suivante, après la première et la deuxième infraction, était plus long chez les personnes qui ont obtenu leur permis de conduire à un âge plus avancé.

McDonald et al. (2020) avancent l'opportunité d'une approche différenciée et concluent donc que le sexe, le « délai depuis l'obtention du permis de conduire » et, dans une moindre mesure, l'âge peuvent être des facteurs sur lesquels peut s'appuyer cette approche. Ils signalent également un certain nombre de processus d'influence cognitive. Selon les chercheurs, le fait qu'avec un nombre croissant de récidives, les résultats soient également moins cohérents et qu'un certain nombre d'effets favorables disparaissent indique qu'il peut s'agir d'un « groupe particulier » de contrevenants sur lesquels des mesures de changement de comportement fondées sur un système à points n'ont aucun impact. Ils avancent l'hypothèse qu'au moins une partie de ces contrevenants pourraient être sujets à l' « illusion du joueur », à savoir que l'on croit que la probabilité d'être à nouveau verbalisé peu de temps après l'avoir déjà été est très faible. Si cela se confirme, cela hypothéquerait l'efficacité d'un système à points, du moins partiellement.

Il ressort des études déjà mentionnées dans ce rapport que les aspects procéduraux, personnels et cognitifs peuvent déterminer l'efficacité d'un système à points. En outre, il semble que les études ont également eu des difficultés à distinguer l'impact du système à points et celui des mesures connexes. L'importance relative des aspects d'accompagnement et financiers était l'objet de l'étude de Chen et al. (2020). Ils se sont penchés sur les méthodes les plus efficaces pour lutter contre les excès de vitesse à Hong Kong. Le système du permis de conduire à points y a été instauré en 1984. Plus de 50 infractions sont sanctionnées par un retrait de points. Elles sont également liées à une amende. Le nombre de points et la hauteur de l'amende sont déterminés par la gravité de l'infraction : plus la limitation de vitesse autorisée est dépassée, plus le nombre de points retirés et l'amende sont élevés. Les conducteurs qui atteignent 15 points de pénalité (ou plus) sur une période de deux ans se voient retirer leur permis de conduire. Les auteurs ont comparé l'effet du système à points et l'effet des amendes, avec celui des radars (automatiques), associés ou non à des panneaux avertisseurs. Compte tenu de la situation routière à Hong Kong, l'accent a été mis uniquement sur les conducteurs professionnels, le transport personnel étant pratiquement inexistant à Hong Kong. Sur la base d'une enquête par questionnaire menée auprès de 401 conducteurs professionnels de sexe masculin, on a examiné quelle serait la vitesse choisie dans des situations préalablement déterminées. La variable dépendante est donc la vitesse rapportée choisie, pas une vitesse réellement observée. L'analyse des résultats indique que de toutes

les mesures, le système à points a l'effet dissuasif le plus efficace sur les excès de vitesse « virtuels », suivis des amendes. L'effet des amendes était beaucoup moins prononcé et clair : seule une faible relation positive entre la hauteur des amendes et la tendance à conduire plus vite que la limite a été relevée. Sur la base d'analyses de modélisation, ils ont été en mesure de quantifier l'ordre de grandeur des effets. Une augmentation d'un point de pénalité supplémentaire dans les sanctions s'est traduite par une augmentation de plus de 4 % pour le respect des limitations de vitesse, face à seulement 1,73 % de plus avec une augmentation de 10 % des amendes. Des effets d'interaction ont toutefois été constatés : les conducteurs qui venaient de recevoir une amende se sont avérés plus sensibles à la perte de points que les conducteurs qui n'en avaient pas reçu récemment.

Les auteurs nuancent la généralité de leurs conclusions. Bien entendu, puisque la population de l'étude ne concerne que les conducteurs professionnels, l'importance d'avoir un permis de conduire augmente. Dès lors, le système à points gagne en importance, car avec ce système, les conducteurs peuvent perdre leur permis de conduire et donc, leur gagne-pain. L'importance relative des amendes chute à nouveau du fait que la hauteur des amendes, proportionnellement au revenu moyen, est bien plus faible à Hong Kong que dans les pays occidentaux. Il n'est donc guère surprenant que l'effet dissuasif soit relativement faible.

En résumé, Chen et al. (2020) indiquent que l'âge, le niveau d'éducation et le revenu peuvent jouer un rôle dans la façon dont les conducteurs abordent les mesures répressives en matière d'excès de vitesse et dans la façon dont ils sont « réceptifs » au système à points. L'impact des aspects financiers a été souligné, comme en témoignent plusieurs observations. D'une part, on observe que les conducteurs qui sont rémunérés par trajet commettent en fait plus d'excès de vitesse que les conducteurs qui ont un salaire fixe. Ils sont en effet davantage pressés par le temps. D'autre part, les amendes infligées aux conducteurs rémunérés par trajet ont un effet plus dissuasif. En effet, les amendes ont un impact plus direct (négatif) sur leur revenu (par trajet). L'enquête par questionnaire a également montré que les conducteurs disposant de revenus plus élevés étaient plus enclins à ne pas respecter les limitations de vitesse, l'impact potentiel d'une amende étant moins important pour eux.

Comme toute étude sur le permis de conduire à points, le chercheur a également identifié un groupe de conducteurs professionnels « problématiques ». En effet, il a été constaté que les conducteurs qui venaient de recevoir une amende étaient également plus enclins à ne pas respecter les limitations de vitesse dans le cadre de l'enquête. Outre l'effet dissuasif général des points et des amendes, même avec les amendes et les pertes de points les plus élevées, ces conducteurs ont toujours fait preuve d'une plus grande tendance à conduire trop vite. La conclusion est que la combinaison de points et d'amendes n'est pas suffisante pour endiguer ce groupe à problème et que d'autres mesures avec une approche plus psychologique peuvent soulager davantage.

8.5 Conclusions préliminaires fondées sur l'analyse bibliographique

Déjà après les premières études d'évaluation, il a été conclu que les effets les plus favorables d'un système à points disparaissent presque toujours un an et demi après 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. Toutefois, après examen de la preuve finale, cette conclusion est nuancée dans une certaine mesure.

Les résultats de chaque étude d'évaluation doivent être mis en perspective. Les résultats doivent être interprétés à la lumière de la situation générale existante en matière de sécurité routière. Dans les pays où la situation en matière de sécurité routière est initialement défavorable, les résultats sont généralement meilleurs que dans les pays où les statistiques de sécurité routière sont déjà favorables. En outre, toute évaluation doit tenir compte des effets souhaitables et des effets indésirables. Ces derniers sont rarement cartographiés. Toutefois, cela s'avère nécessaire pour une évaluation globale d'un système de sécurité routière complet qui comprend toutes les mesures.

Pour des raisons méthodologiques, la plupart des études d'évaluation des systèmes à points ne permettent pas de faire la distinction entre les effets du système à points même et ceux d'autres mesures connexes ou d'événements ou de situations coévolutifs. Cela signifie que la plupart des évaluations doivent être considérées comme celles de l'ensemble des mesures et des facteurs de sécurité routière, conjointement. Les parts relatives des différents facteurs n'apparaissent toujours pas clairement. Ces parts relatives, système à points versus amendes par exemple, peuvent varier en fonction de la population cible (par ex. conducteurs privés versus conducteurs professionnels) et de la situation économique (hauteur de l'amende versus revenus). En outre, les variables dépendantes les plus couramment utilisées pour mesurer l'efficacité sont des mesures

indirectes, comme les paramètres médicaux ou les statistiques d'accidents. Elles ont tendance à évoluer, mais il n'est jamais certain que le système à points soit la seule raison de ce changement. Il n'est donc plus possible de tirer une conclusion claire concernant l'impact isolé du système à points.

Certains experts avancent que les effets d'un système à points pourraient ne pas être mesurables au niveau de la population, mais au niveau individuel. C'est la raison pour laquelle la méthodologie de l'étude a été adaptée et les mécanismes qui jouent un rôle parmi les conducteurs « dans le système à points » ont été étudiés. En raison de ce changement de paradigme, l'accent est mis moins sur une évaluation globale du système à points que sur les facteurs qui déterminent le succès (relatif) du système. Cette méthodologie nous permet donc d'avoir un aperçu de la façon dont les personnes qui sont, pour ainsi dire, « dans » le système à points « évoluent ». Cela ne permet donc pas de déterminer l'effet sur la population (bien plus importante) qui n'entre pas « dans le système » ou qui n'y « évolue » pas.

Ces études permettent de conclure que le succès (relatif) est multifactoriel. D'importants éléments procéduraux et structurels, mais aussi personnels et cognitifs jouent un rôle. On observe également d'importants effets d'interactions entre ces facteurs. Dans la mesure où ces éléments sont mis en œuvre différemment dans les différents pays dotés d'un système à points et compte tenu des différentes méthodologies d'étude et des variables dépendantes utilisées, il est difficile de comparer les études entre elles.

Il ressort de précédents éléments de preuve que les effets favorables ne sont généralement pas durables. Cependant, les éléments de preuve les plus récents indiquent qu'il est possible de déterminer des effets favorables permanents d'un permis de conduire à points. Ces résultats positifs ne s'appliquent toutefois qu'aux conducteurs qui sont sur le point de perdre leur permis de conduire, à savoir un groupe de conducteurs fort heureusement relativement limité, mais important tout de même. Une condition préalable supplémentaire semble être le fait que ces conducteurs sont avertis (en temps opportun) de leur situation précaire. Il n'a toutefois pas été établi s'il s'agit d'un effet du système à points seul ou de (la combinaison avec) l'amende associée.

Avant que le système à points ne produise cet effet positif (au niveau individuel), ce dernier est généralement précédé d'une période au cours de laquelle un certain nombre de conducteurs, au lieu d'être dissuadés, sont plutôt enclins à commettre plus d'infractions, plutôt que moins. Ce tableau complexe, ladite relation en U inversé entre le nombre de points de pénalité obtenus et le risque d'en obtenir de nouveaux, s'explique généralement par deux effets opposés sur un laps de temps différent. Il est donc recommandé de tenir compte de ces deux facteurs afin d'accroître l'efficacité du système à points.

Les effets initialement défavorables s'expliquent généralement par des facteurs personnels et cognitifs : un style de conduite risqué typique d'un groupe déterminé de conducteurs, certains traits de caractère (par ex. l'« auto-efficacité ») qui incitent les conducteurs à commettre des infractions en permanence, quelles que soient les sanctions qui leur ont déjà été infligées. Cette tendance défavorable cède à un moment donné à l'effet recherché, à savoir après que l'on a réalisé que l'on est sur le point d'être sévèrement sanctionné, par le fait que l'on en a été averti. Quand la tendance favorable prend effet, elle est déterminée par les caractéristiques structurelles du système, notamment le moment où l'on est averti, le point critique auquel les sanctions suivent, le fait que l'on peut recevoir un ou plusieurs points de pénalité simultanément, mais aussi par le degré d'indulgence du système. Cette dernière est notamment déterminée par la durée de la période pendant laquelle les points sont additionnés, la possibilité d'annuler les points de pénalité, les peines plus lourdes en cas de récidive, la gravité de l'infraction et le temps écoulé depuis l'obtention du permis de conduire. L'interaction et la présence ou l'absence de ces facteurs expliquent, d'une part, l'éventuel masquage des effets bénéfiques au niveau de la population et, d'autre part, les contradictions apparentes dans les résultats constatés entre les différentes études.

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.

Chaque étude d'évaluation révèle 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. Autrement dit, les études d'évaluation indiquent que les mesures de changement de comportement ou toute autre mesure corrective appliquées dans le cadre d'un système à points sont limitées dans leur capacité à changer le comportement de groupes de contrevenants à problèmes spécifiques. 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. Certains auteurs indiquent que

ces récidives prouvent que les systèmes à points ne sont pas en mesure d'induire un changement de comportement durable. Cette conclusion nous semble stricte. D'une part, elle concerne un groupe plutôt restreint de contrevenants et, d'autre part, on peut également conclure que ces conducteurs ont besoin d'une approche différente, d'où la suggestion d'une approche adaptée et différenciée. Les études rapportées fournissent un premier aperçu des caractéristiques sur lesquelles peut s'appuyer une approche différenciée : identité de genre, âge, délai depuis l'obtention du permis de conduire, implications financières, conducteurs professionnels. Bien entendu, la caractéristique la plus évidente pour l'approche différenciée est la nature de l'infraction. La littérature nous apprend que l'éthylotest antidémarrage est une mesure efficace pour réduire la récidive chez les « conducteurs-buveurs ». Diverses études indiquent également qu'un accompagnement médical de ce groupe peut aider à faire perdurer un effet favorable, même après le programme d'éthylotest antidémarrage (Houwing, 2016 ; Nieuwkamp et al., 2017). À cet égard, il convient également de noter que si l'infraction est liée à un problème d'aptitude à la conduite, la différenciation peut bien entendu également se faire d'un point de vue médical et/ou psychologique. Le potentiel des mesures aux composantes éducatives, médicales et thérapeutiques a également été souligné ailleurs (Delannoy et al., 2021).

Avec les éléments de preuves actuels, nous abondons dans le sens de la conclusion de Shinar (2017) portant sur le permis de conduire à points : « Il est qualifié de « meilleure pratique », mais seul le temps (et des études ultérieures sur l'évaluation du[26] programme) nous le dira vraiment. »

[26] ajouté par les auteurs de ce rapport

9 Conclusion

Dans le cadre de cette enquête, nous ne nous sommes pas exclusivement concentrés sur l'identification et la sanction des récidivistes. En effet, afin de procéder à une analyse complète de l'impact et du potentiel éventuels de scénarios alternatifs pour l'identification des récidivistes (y compris pour les infractions mineures), il y a lieu de tenir compte du contexte dans lequel ces changements seraient mis en œuvre. 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 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

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. Il convient 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, nous évaluerons 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.

Références

Aarts, L.T.; Schepers, J.P.; Goldenbeld, Ch.; Decae, R.J.; Bos, N.M.; Bijleveld, F.D.; Doumen, M.J.A.; Dijkstra, A.; Mons, C.; Commandeur, J.J.F.; Hermens, F. (2020). Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2020. R-2020-27A. SWOV, Den Haag.

Abay, K. A. (2018). How Effective Are Non-Monetary Instruments for Safe Driving? Panel Data Evidence on the Effect of the Demerit Point System in Denmark. The Scandinavian Journal of Economics, 120(3). https://doi.org/10.1111/sjoe.12235

Acherman Stürmer, Y., Meesnmann, U., & Berbatovci, H. (2019). Driving Under the Influence of Alcohol and Drugs. ESRA2 Thematic report NR. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). In Journal of forensic medicine (Issue 5). https://doi.org/10.1002/9781118519639.wbecpx098

Basili, M., Belloc, F., & Nicita, A. (2015). Group attitude and hybrid sanctions: Micro-econometric evidence from traffic law. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 78, 325–336.

Blom, M., Blokdijk, D., & Weijters, G. (2017). Recidive na een educatieve maatregel voor verkeersovertreders of tijdens een Alcoholslotprogramma. WODC. http://hdl.handle.net/20.500.12832/193

Brion, M., Meunier, J.-C., & Silverans, P. (2019). Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique - Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool." 46. Bruxelles, Belgique : institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Castillo-Manzano, J. I., & Castro-Nuño, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. Transport Policy, 21, 191–201. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.02.003

Chen, T., Sze, N. N., Saxena, S., Pinjari, A. R., Bhat, C. R., & Bai, L. (2020). Evaluation of penalty and enforcement strategies to combat speeding offences among professional drivers: A Hong Kong stated preference experiment. Accident Analysis and Prevention, 135. https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105366

de Schrijver, G., & van den Berghe, W. (2015). Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Delannoy, S., Silverans, P. en Nieuwkamp, R. (2021). Doeltreffendheid van sancties voor recidivisten in perspectief plaatsen – Literatuurreview naar de effecten van sancties en verkennende kwalitatieve analyse van de beslissingsprocedure over sancties, Brussel: Vias institute.

Dong, H., Jia, N., Tian, J., & Ma, S. (2019). The effectiveness and influencing factors of a penalty point system in China from the perspective of risky driving behaviors. Accident Analysis and Prevention, 131, 171–179. https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.06.005

Donnelly, M., Murray, P., & Cleary, S. (2005). Changes in trauma service workload since the introduction of the penalty points system. Irish Medical Journal, 98(2), 53–54.

Downey, C., & Donnelly, M. (2018). The penalty points system in Ireland – Does it remain effective 14 years on? Surgeon, 16(3), 141–145. https://doi.org/10.1016/j.surge.2017.04.002

Dupont, E., & Van Cutsem, M. (2015). La Belgique dans le contexte Européen : Analyse comparée des performances de Sécurité Routière. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

ERSO. (2018). Cell Phone Use While Driving (Issue February). http://www.independent.org/issues/article.asp?id=380

ETSC. (2016). PIN Flash Report 31. How traffic law enforcement can contribute to safer roads. (Issue 31). http://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_FLASH31_Final-1.pdf%0Ahttps://trid.trb.org/view/1416707

ETSC. (2019a). Drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe (Issue December). https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019/

ETSC. (2019b). PIN Flash Report 36. Reducing speeding in Europe. ETSC PIN Flash Report 36, February, 54. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf

ETSC. (2020a). How safe is walking and cycling in Europe? PIN Flash Report 38. January, 73. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf

ETSC. (2020b). Ranking EU Progress on road safety - 14th Road Safety Performance Index Report (Issue June).

European Commission. (2018). Speed and Speed Management. February(European Commission, Directorate General for Transport.), 121.

European Transport Safety Council (ETSC) (2021). Rijbewijs met punten. Uiteenzetting door dhr. Frans Mütze op het Vlaams Forum Verkeersveiligheid op 12 februari 2021.

Goedvolk, M., Doumen, M., & Walberg, A. (2015). Evaluatie Recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten. Significant. http://hdl.handle.net/20.500.12832/2163

Goldenbeld, Ch., Schagen, I. van & Vlakveld, W. (eds.) (2012). Identification of the essential features for an effective Demerit Point System. Deliverable 2 of the EC project BestPoint. SWOV, Leidschendam.

Goldenbeld, C. (2017). Demerit point system, European Road Safety, Decision Support Systems, developped by the H2020 project SafetyCube.

Gras, M. E., Font-Mayolas, S., Planes, M., & Sullman, M. J. M. (2014). The impact of the penalty point system on the behaviour of young drivers and passengers in Spain. Safety Science, 70, 270–275. https://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.06.014

Holocher, S., & Holte, H. (2019). Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA Project (E-Survey of Road Users' Attitudes), 2, 56. https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf

Houwing, S. (2016). Alcohol interlock and drink driving rehabilitation in the European Union: Best practice and guidelines for Member Strates. Brussels, European Transport Safety Council.

Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K. H., … Verstraete, A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results (No Deliverable D2.2.3). Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines.

Klipp S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E. et al. (2011). European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. Deliverable 1 of the EC project BestPoint. Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt), Bergisch Gladbach.

Klipp, S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E., Loranc, M. D., Farrugia, B., Jost, G., Møller, M., Munnelly, M., Kallberg, V. P., Larsen, L., Luoma, J., Runda, K., Skladany, P., Slezak, J. W., & Assailly, J. P. (2011). European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. October, 1–237.

McDonald, H., Berecki-Gisolf, J., Stephan, K., & Newstead, S. (2020). Traffic offending and deterrence: An examination of recidivism amongst drivers in Victoria, Australia born prior to 1975. PLOS ONE, 15(10). https://doi.org/10.1371/journal.pone.0239942

Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017) Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité routière

Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y., Timmermans, C., & Kakinuma, T. (2020). Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). In International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) (Issues 2-6-20 Yaesu).

Nieuwkamp, R., Martensen, H., Meesmann, U (2017), Alcohol interlock, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 28 02 2021

Nieuwkamp, R., & Slootmans, F. (2020). Statistisch rapport 2019. Handhaving: controle en sancties. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

OMS. (2019). Status report on alcohol consumption, harm and policy responses in 30 European countries 2019. In Sustainability (Switzerland). http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI

Pelssers, B., & De Vos, N. (2020). Indicateurs clés de la sécurité routière 2020. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Sagberg, F., & Ingebrigtsen, R. (2018). Effects of a penalty point system on traffic violations. Accident Analysis and Prevention, 110, 71–77. https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.11.002

Salminen, S. T., Pihlajamäki, H. K., Avikainen, V. J., & Böstman, O. M. (2000). Population based epidemiologic and morphologic study of femoral shaft fractures. Clinical Orthopaedics and Related Research, 372, 241–249. https://doi.org/10.1097/00003086-200003000-00026

Schagen, I., & Machata, K. (2012). The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. Deliverable 3 of the EC project BestPoint. Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV, Vienna.

Shinar, D. (2017). *Traffic Safety and Human Behavior : Second Edition*. Emerald Publishing Limited.

Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Smit, W., Hulst, J. van der, & Homburg, G. (2018). Evaluatie van de beginnersregeling. WODC Rapport 2828. Regioplan, Amsterdam.

SWOV. (2021). Riskant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers. In SWOV-Factsheet, Januari 2021. SWOV

Pires, C., Areal, A., & Trigoso, J. (2019). Distraction (mobile phone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). 3.

Schinckus, L., & Schoeters, A. (2018). Rapport Statistique 2018 - Comportement dans le trafic. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Schoeters, A., Daniels, S., & Wahl, J. (2018). La Belgique dans le contexte Européen – Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Slootmans, F., & Daniels, S. (2017). Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Slootmans, F., & Desmet, C. (2019). Dossier thématique Sécurité routière n° 5. Distraction (Vol. 5). Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Temmerman, P. (2016). Trop vite en agglomération Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l ' IBSR en 2015. Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité routière.

Van den Berghe W., Sgarra, V., Usami D. S., González Hernández B. & Meesmann, U. (2020) Public support for policy measures in road safety. ESRA2 Thematic report Nr. 9. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute and Rome, Italy: CTL – Research Centre for Transport and Logistics.

Bijlage 1: Expert survey on repeat offender enforcement

Expert survey on repeat traffic offender enforcement

The purpose of this expert survey is to collect information on how enforcement for repeat traffic offenders is organised. The data will be used to benchmark the performance of Belgium concerning repeat traffic offence management against the other EU Member States to formulate recommendations to improve repeat traffic offence management in Belgium.

This survey covers different aspects of traffic enforcement. It can be difficult to provide information about all the topics. When there are no data available about specific topics, just leave the answer blank. We realize this is a long questionnaire that covers a lot of topics. Obviously, different chapters can be completed by different experts. Partially completed questionnaires will also be of help and we would be grateful for any information provided.

To complete the questionnaire just provide the answer in the word document after the question in any format of your convenience (no need to track changes). All questions refer to the information available for your country.

Since we are under a strict time schedule, please e-mail your completed questionnaire to Peter.Silverans@vias.be by Monday March 15th. Any questions can be sent to the same address.

The project team of Vias institute thanks you already in advance for your time and collaboration!

1. For which country are you filling in this survey as an expert?
2. Please provide your name and contact information (name, organisation, e-mail, this information will only be used in the case we need to contact you for more information).

I. POLICE ENFORCEMENT

For each question, please indicate the latest year for which statistics are available.

A. Statistics on police checks

3. Speeding
    a. What is the total number of mobile speed camera's currently in use?
    b. What is the total number of fixed speed camera's currently in use, excluding empty speed camera boxes?
    c. What is the total number of time over distance camera's currently in use?
    d. What is the total number of empty speed camera boxes currently in use?
    e. Can you estimate the annual number of cars checked for compliance with the speed limit?
4. Driving under the influence
    a. What is the total annual number of alcohol roadside breath tests performed by the police?
    b. What is the total annual number of toxicological tests for driving under the influence of drugs performed by the police?
5. Stopped drivers

    What is the total number of drivers stopped for a police check regardless of the reason?

B. Statistics on infractions

6. What is the total annual number of registered speed offences?
7. For driving under the influence,

a. What is the total annual number of registered drink-driving offences?

b. What is the total annual number of registered drug-driving offences?

8. What is the total annual number of registered offences for not wearing a seatbelt?
9. What is the total annual number of registered offences for the mobile phone use while driving?

C. Road safety performance indicators

The following questions regard estimates of the observed frequency of offences (based on observations of representative samples of drivers in roadside surveys)? For each indicator, please include the year of the most recent measurement.

10. For speed, what is the percentage of drivers that …
    a. Drive faster than the speed limit inside built-up areas?
    b. Drive faster than the speed limit outside built-up areas (but not on motorways/freeways)?
    c. Drive faster than the speed limit on motorways/freeways?
11. For driving under the influence, what is the percentage of drivers that …
    a. Drive after drinking alcohol above the legal limit?
    b. Drive after using drugs (other than medication)?
12. For seatbelt use, what is the percentage of car drivers that drive without wearing a seatbelt?
13. For distraction, what is the percentage of drivers that are holding a hand-held mobile phone while driving?

D. Enforcement intensity

14. What is the total yearly cost for traffic enforcement activities (police staff hours, equipment, ICT, management, ...)? Costs for specific parts of enforcement activities are also of interest.
15. What is the total number of working hours the police dedicate to traffic enforcement?

E. Enforcement objectives

16. Is there a predefined objective for the level of traffic enforcement activities? If so, what is the target for the total number of working hours/full time equivalent the police has to dedicate to traffic enforcement in one year? Does your country have any other targets for enforcement?
17. Is there a predefined objective for the number of drivers to be stopped by the police for a check (regardless of the reason)?

II. IDENTIFICATION AND SANCTIONING OF REPEAT OFFENDERS

A. Systems to identify repeat offenders

18. What is the total number of registered drivers with at least one valid driving license? Please indicate between brackets the latest year for which the data is available.
19. Please describe the (different) database(s) used to register traffic infractions. In case more than one database is used to register infractions, please explain how these systems interact.
20. How is a repeat traffic offender (at least two infractions within a certain period) identified on the base of the (different) database(s)?
21. Were there any important recent modification(s) in the legal framework for traffic offences (after 2010)? Please provide the year and type of these modification(s) or a reference to the law.

B. Processing of automatically detected offences

22. How do you ensure that a driver is identified (held liable) if the offence is automatically detected (e.g., in the case of speed cameras, …) and the driver is not caught on the spot?
    a. Is it mandatory to report the name of the driver committing the offence?
    b. Is it an offence if the owner refuses to provide the name of the driver?

c. Is the owner of the car held liable if the driver cannot be identified?

d. Is it possible to contest who the driver was?

C. Demerit point systems

23. Do you have a Demerit Point System (DPS)? If yes, please proceed. If no, go to the chapter D.

1. General characteristics

24. Can you briefly describe your Demerit Point System (DPS)? Please insert a link to a webpage (any language) where the DPS is described and indicate when the DPS was introduced?
25. Were there any important modifications in the DPS after 2010? Please insert a link to a webpage with the legislation for these modifications.
26. Which educational measures are used in your DPS?
27. Under which conditions will a driver be sanctioned according to the legal penal system (by a judge) rather than by automatically attributing points according to the DPS?
28. Is the DPS organised on a national or local level? Are points centralized on a national level?
29. Could you provide a list of offences that are included in your DPS and the number of points linked to each offence?
30. What were the criteria to decide about how many points are linked to an offence?
31. How are simultaneous offences dealt with (committing two or more offences at the same time)?
32. At which moment are points registered? Is it based on the date of the offence or the decision of an authority (e.g. ruling by a judge)?
33. How is it ensured that a driver cannot be punished twice for the same offence through sanctions inside and outside the DPS?
34. Do you have information on the public support for the demerit point system?

2. Attribution of points

35. Does the DPS deal differently with novice drivers? If yes, who is considered as a novice driver?
36. Does the DPS deal differently with professional drivers? If yes, please describe who is considered as a professional driver?
37. Do the lost/attributed points apply immediately to all driving license categories (e.g. license B, C and D) or is there some differentiation?
38. Are points assigned to road users not driving a motor vehicle (e.g., as a passenger not wearing seat-belts or for infractions as a cyclist)?
39. Are points assigned to people who don't own a license (e.g. pedestrians, underage cyclists,...)?
40. Are points assigned to foreign drivers? Is there a database registering DPS for foreign drivers? What are the consequences for them?
41. Are points assigned for offences committed abroad by your citizens?
42. How are drivers informed on the number of penalty points (e.g., e-mail or post letter)?
43. Are other measures than license suspension possible when the threshold of the DPS has been reached (e.g., alcohol interlock, mandatory educational, driver rehabilitation,…)?
44. How can points be recovered? Can one follow educational courses in order to regain points? Is this course mandatory or voluntary?
45. What is the lifetime of points? Do points have different lifetimes according to offence severity?
46. Does gaining/loosing new points lead to a longer lifetime of other points? If yes, explain how it works.
47. Did the introduction of a DPS system increase the number of appeals to a higher court?

3. Statistics

48. What is currently the total number of drivers …
    a. … who have no penalty points on their license?
    b. … who have one or more penalty points but are still entitled to drive?
    c. … who have passed the threshold and lost their license?
49. If the DPS was introduced after 2000, what was the impact of introducing the DPS on the number of license withdrawals in the years following the introduction?

D. License withdrawal

50. How many drivers licenses are withdrawn per year? Please indicate latest year for which the data are available. Which proportion of them are withdrawn as a direct result of the DPS?
51. Is there an obligation to hand in the driver's license when it is withdrawn? Where?
52. What does a driver need to do to get the license reinstated after withdrawal?

E. Sanction severity

53. Can you provide your best estimate for an average sanction for the following two offences for a first offence with no prior offences.
    a. Driving under the influence of alcohol with a BAC of 0.5 g/l?
    b. Speeding more than 30 km/h above the speed limit in an urban area?
54. Is there a specific legal framework for sanctioning repeat offenders besides the DPS?

F. Educational measures and assessments

55. What types of educational measures for repeat offenders are applied? Are educational measures tailored to the type of offence?
56. How many offenders participated in each of the following measures in the last year for which complete data are available?
    a. Medical examination
    b. Psychological examination
    c. Driver improvement course outside the scope of a DPS
    d. Driver improvement course to recover points
    e. Driver improvement course to recover driving licence
    f. Alcohol interlock programme
57. How many offenders were sentenced to a form of community service?

G. Evaluation

58. Are there any evaluations of your system to identify multiple traffic offenders? If you have a DPS, was the DPS evaluated? If so, please include references
59. Is there an evaluation of the educational measures used for traffic offenders? Please include references
60. What measures are taken to optimize the system to identify repeat offenders?

---------- thank you very much for your collaboration ----------

Liste des tableaux

Tableau 1. Aperçu des personnes interrogées et instauration annuelle du système à points 12
Tableau 2. Mesures Comportementales dans le Trafic pour les pays ayant participé à l'enquête des experts 2021. Souce: Insitut Vias 29
Tableau 3. "Conduite sous influence alcool et drogues » : Mesures comportementales dans le trafic pour les pays ayant participé à l'enquête « experts » 2021. Source : Institut Vias 30
Tableau 4. Prévalence observée de la conduite sous l'influence des drogues et des médicaments dangereux pour la conduite : pourcentage de conducteurs dans la population globale répartis en groupes s'excluant mutuellement selon la consommation d'une ou plusieurs substances et pourcentage global par substance, Belgique et Europe (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011 31
Tableau 5. Prévalence de l'utilisation du téléphone en main pendant la conduite pour sept pays Européens. Sources : (*) Institut Vias (2021), ERSO (2018) et (**) Riguelle & Roynard (2014) 35
Tableau 6. Alcootests par pays selon l'enquête d'experts 2021 (estimation pour la Belgique) 71
Tableau 7. Excès de vitesse pour 1000 habitants par an 81
Tableau 8. Infractions de conduite sous l'influence de l'alcool pour 1000 habitants par année 84
Tableau 9. Infractions constatées de non-port de la ceinture de sécurité pour 1000 habitants par an selon l'enquête d'experts 85
Tableau 10. Nombre d'infractions d'utilisation du téléphone portable au volant pour 1000 habitants par an, selon l'enquête d'experts 87
Tableau 11. Aperçu du nombre et de la nature des systèmes d'enregistrement des infractions routières 89
Tableau 12. Aperçu des méthodes d'identification des récidivistes et nombre de systèmes d'enregistrement des infractions routières. 91
Tableau 13. Traitement des infractions routières enregistrées automatiquement 92
Tableau 14. Description générale des systèmes à points 93
Tableau 15. Caractéristiques des systèmes à points par pays 95
Tableau 16. Aperçu des différences dans l'attribution des points de pénalité selon le type de conducteur 97
Tableau 17. Autres spécifications des systèmes à points 97
Tableau 18. Aperçu du nombre de permis de conduire en circulation 98
Tableau 19. Nombre total de permis de conduire retirés par million d'habitants, nombre total de permis de conduire retirés à la suite d'un système à points et année des données disponibles les plus récentes par pays. 99
Tableau 20. Obligation de remettre physiquement le permis de conduire en cas de retrait et autorité compétente responsable de chaque pays 100
Tableau 21. Mesures visant à réactiver le permis de conduire après le retrait par pays 101
Tableau 22. Sévérité de la sanction par pays : conduite sous l'influence de l'alcool avec un BAC de 0,5 g/l 102
Tableau 23. Sévérité de la sanction par pays : Excès de vitesse de 30 km/h en agglomération 102
Tableau 24. Cadre juridique pour la sanction des récidivistes outre le système à points 103
Tableau 25. Description des mesures éducatives pour les récidivistes et des mesures éducatives par type d'infraction 104
Tableau 26. Aperçu des participants à un cours d'amélioration de la conduite en dehors du système à points, dans le cadre du système à points et pour réactiver le permis de conduire après le retrait 106
Tableau 27. Aperçu des participants à des examens de réintégration et à un programme d'éthylotest antidémarrage 107

Liste des figures

Figure 1. Aperçu des pays dotés d'un système à points (partiel). Source : présentation ETSC de Frank Mutze au Forum flamand de la sécurité routière, le 12 février 2021 15
Figure 2. Nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 31 pays européens. Source : Commission européenne, CARE, IRTAD et Eurostat 2019 17
Figure 3. Evolution du nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 31 pays européens (2005-2019, 2010-2019, 2015-2019). Source : Commission européenne & Care 2020 19
Figure 4. Evolution du nombre de tués 30 jours par million d'habitant, Belgique et moyenne Européenne (31 pays) de 2003 - 2019. Source IRTAD et EUROSTAT 20
Figure 5. Cartographie des pays avec système de permis à points et dates d'entrée en vigueur 21
Figure 6. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec permis à points (introduction entre 1972 et 1999). Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021 22
Figure 7. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec permis à points (introduction entre 2000 à 2002). Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021 23
Figure 8. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec permis à points (introduction entre 2003 et 2005). Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021 23
Figure 9. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec permis à points (introduction entre 2006 et 2016). Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021 24
Figure 10. Evolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays sans permis à points. Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021 25
Figure 11. Comparaison de l'évolution du nombre de tués sur les routes par millions d'habitants - Pays avec et pays sans permis à points. Sources : CARE, IRTAD et EUROSTAT, 2021 25
Figure 12. Évolution du nombre total de tués sur la route et du nombre de tués sur la route liés à l'alcool, Belgique et UE des 25 (2006-2017). Source : Statbel & ETSC, 2018 31
Figure 13. Pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de médicaments ou de drogues illicites (usage unique), 13 pays européens (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011 32
Figure 14. Port de la ceinture pour les conducteurs et passagers arrière ; Source : IRTAD (2020) 33
Figure 15. Prévalence des comportements dangereux auto-déclarés des conducteurs européens (% de conducteurs qui rapportent avoir eu ce comportement au cours des 12 derniers mois). Moyenne pondérée de 24 pays 36
Figure 16. Prévalence auto-rapportée des comportements dangereux : pourcentage des conducteurs qui ont indiqué avoir au moins une fois au cours des 30 derniers jours pour sept pays européens : (a) conduit sous influence d'alcool ou de drogues, (b) dépassé les limitations de vitesse, (c) conduit sans attaché leur ceinture ou utilisé un système de retenue adapté pour enfants et (d) utilisé leur téléphone portable au volant. Source : ESRA2 (2018 - 2020) 39
Figure 17. Prévalence auto-rapportée de l'excès de vitesse : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir au moins une fois dépassé la limitation de vitesse au cours des 30 derniers jours, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 40
Figure 18. Prévalence auto-rapportée de l'excès de vitesse : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir au moins une fois dépassé la limitation de vitesse sur autoroutes/voies rapides au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA2 (2018-2019) 41
Figure 19. Prévalence auto-rapportée de l'alcool au volant : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir conduit alors qu'ils avaient peut-être dépassé la limite légale de l'alcool au volant, au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA (2018-2020) 42
Figure 20. Prévalence auto-rapportée de l'alcool au volant : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir conduit 1 heure après avoir consommé des drogues, au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA2 (2018-2019) 43
Figure 21. Port de la ceinture auto-rapporté pour les occupants de voiture : pourcentage d'automobilistes et de passagers arrière qui ont affirmé ne pas avoir porté leur ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA2 (2018-2019) 44
Figure 22. Non-utilisation auto-rapportée de dispositif adapté pour enfants non-exemptés au cours des 30 derniers jours, pour 23 pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 46
Figure 23. Distraction auto-rapportée chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir parfois utilisé le téléphone mobile au volant au cours des 30 derniers jours. Source : ESRA2 (2018-2019) 47

Figure 24. Acceptabilités personnelles et sociales : pourcentages des personnes interrogées qui estiment que les affirmations sont acceptables, Belgique et moyenne européenne. Source : ESRA2 (2018-2019) 50
Figure 25. Acceptabilité personnelle de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable de « dépasser les limitations de vitesse hors agglomération (sauf autoroutes/voies rapides), pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019). 51
Figure 26. Acceptabilité sociale de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable de « dépasser les limitations de vitesse hors agglomération (sauf autoroutes/voies rapides), pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 51
Figure 27. Acceptabilité personnelle de la conduite sous influence : pourcentage personnes interrogées estimant acceptable la conduite sous influence d'alcool ou de drogues, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 52
Figure 28. Acceptabilité sociale de la conduite sous influence : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable la conduite sous influence de l'alcool ou des drogues, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 53
Figure 29. Acceptabilité personnelle et sociale port de la ceinture en conduisant et utilisation de CRS pour les enfants : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable ces affirmations, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 55
Figure 30. Acceptabilité personnelle et sociale de la distraction au volant : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable d'utiliser le téléphone au volant, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 56
Figure 31. Norme subjective par rapport à l'excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes amis conduisent 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse dans une zone résidentielle. », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 57
Figure 32. Norme subjective par rapport à l'excès de vitesse : le pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes amis conduisent 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse dans une zone résidentielle. », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 58
Figure 33. Attitudes (Contrôle comportemental perçu) vis-à-vis de la vitesse, de l'alcool au volant et de la distraction, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 59
Figure 34. Attitudes (Contrôle comportemental perçu) vis-à-vis de la vitesse, de l'alcool au volant et de la distraction, pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 60
Figure 35. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les règles en matière d'alcool au volant devraient être plus strictes », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 61
Figure 36. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « En matière de vitesse, les règles de circulation ne sont pas suffisamment contrôlées », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 61
Figure 37. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « En matière d'alcool au volant, les règles de circulation ne sont pas suffisamment contrôlées », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 62
Figure 38. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « En matière de vitesse, les sanctions sont trop sévères », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 63
Figure 39. Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « En matière d'alcool au volant, les sanctions sont trop sévères », pays européens. Source : ESRA2 (2018-2019) 64
Figure 40. Evolution des taux de réponses "pour", "contre" et "sans avis" pour le permis à points, Résultats nationaux. Source : institut Vias (2020) 64
Figure 41. Evolution des taux de réponses "pour", "contre" et "sans avis" pour le permis à points, Résultats pour la Flandre. Source : institut Vias (2020) 65
Figure 42. Evolution des taux de réponses "pour", "contre" et "sans avis" pour le permis à points, Résultats pour la Wallonie. Source : institut Vias (2020) 65
Figure 43. Evolution des taux de réponses "pour", "contre" et "sans avis" pour le permis à points, Résultats pour Bruxelles. Source : institut Vias (2020) 66
Figure 44. Nombre de radars par million d'habitants (ETSC, 2016) 69
Figure 45. Alcootests pour 1000 habitants selon les données de la police ETSC (2016) 70
Figure 46. Contrôles d'alcoolémie autodéclarés au cours de l'année écoulée. 24 pays européens, Source : ESRA2 (2018-2019) 72

Figure 47. Conduite sous influence autodéclarée en fonction du pourcentage de conducteurs contrôlés par pays et par année 73
Figure 48. Pourcentage de conducteurs arrêtés par la police chaque année (ESRA 2015) 74
Figure 49. Risque subjectif d'être pris pour différents types d'infractions routières. Belgique et UE24. Source : ESRA2 (2018-2019) 75
Figure 50. Risque subjectif d'être pris pour diverses infractions. Belgique, Norvège, Pays-Bas, France, Luxembourg et Royaume-Uni. Source : ESRA2 (2018-2019) 76
Figure 51. Risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse en fonction du nombre d'infractions pour excès de vitesse pour 1000 habitants et par an (ETSC, ESRA) 77
Figure 52. Risque subjectif d'être pris pour conduite sous influence en fonction des infractions constatées de conduite sous l'influence de l'alcool pour 1000 habitants (ESRA, ETSC) 78
Figure 53. Risque subjectif d'être pris pour le non-port de la ceinture de sécurité en fonction du nombre d'infractions constatées de non-port de la ceinture pour 1000 habitants par an (ESRA, ETSC) 79
Figure 54. Risque subjectif d'être pris pour utilisation du téléphone portable au volant en fonction du nombre d'infractions constatées pour 1000 habitants et par an (ESRA, ETSC) 80
Figure 55. Infractions constatées pour 1000 habitants par an en fonction du nombre de radars opérationnels par million d'habitants (ETSC) 81
Figure 56. Infractions de conduite sous l'influence de l'alcool constatées pour 1000 habitants en fonction du nombre d'alcootests pour 1000 habitants (estimation pour la Belgique) 82
Figure 57. Pourcentage autodéclaré de conducteurs contrôlés en fonction du nombre d'alcootests pour 1000 habitants (ETSC, ESRA, alcootests estimés pour la Belgique) 83
Figure 58. Fréquence autodéclarée du non-port de la ceinture de sécurité en fonction du nombre d'infractions constatées pour 1000 habitants par an (ESRA, ETSC) 85
Figure 59. Fréquence autodéclarée d'utilisation du téléphone portable en fonction du nombre d'infractions constatées d'utilisation du téléphone portable pour 1000 habitants par an 86
Figure 60. Infractions constatées d'utilisation du téléphone portable en fonction des infractions constatées de non-port de la ceinture de sécurité (ESTC 2015) 87
Figure 61. Aperçu des infractions qui donnent lieu à des points de pénalité et pourcentage de points de pénalité. Source : BestPoint (2012) 96



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be