



40millions d'automobilistes

Etude exclusive - Mai 2009

L'Evolution du système du permis à points face au développement annoncé des moyens répressifs

I) Mr DUPONT...

Mr DUPONT fait 28 000 km / an depuis 12 ans, sans accident corporel et bénéficie de 50 % de bonus sur sa prime d'assurance.

Entre 2002 et 2007 Mr DUPONT a commis 6 infractions à 11 mois d'intervalle et a vu son permis invalidé : un stop « coulé », une ligne continue franchie pour doubler un cycliste, un panneau « 70 » qu'il n'a pas vu sur une portion de rocade, un coup de téléphone de sa fille lui annonçant son succès au bac, une entrée de village effectuée en levant le pied au lieu de donner un coup de frein, une vitesse non réduite sous une pluie fine.

Bien que s'étant acquitté de ses amendes, soit 576 Euros, il a été victime d'une double peine puisqu'il a été, en plus, privé de permis pendant 6 mois.

En pratique, il conduit prudemment et la seule chose qu'on peut lui reprocher, c'est de ne pas avoir respecté la loi à la lettre.

Il y a des millions d'automobilistes sur les routes qui commettent au moins une fois par an une entorse au strict respect de la lettre du code de la route. Mr DUPONT a été plus malchanceux que les autres puisqu'à chaque fois un représentant des forces de l'ordre ou un radar automatique était présent.

Mais il y aura de plus en plus de « malchanceux » puisque la montée de la répression est en marche : entre 2002 et 2007 le nombre des infractions enregistrées sur le Fichier National du Permis de Conduire (FNPC) est passé de 1,4 à 6,4 millions portant à 22 millions le nombre d'infractions en 6 ans enregistrées sur la période 2002-2007.

II) L'AVENIR

En 2007, le Ministère de l'intérieur a fait état de 10,2 millions d'infractions justifiant un retrait de points dont 8,1 millions pour les seules infractions à la vitesse.

Il y a donc une déperdition avec les infractions enregistrées sur le FNPC, déperdition dont le Ministère de l'intérieur est conscient et qu'il travaille à réduire.

L'avenir est déjà tracé avec une multitude de dossiers répressifs en attente :

- 5 000 radars à 5 000 PV par an, soit 25 millions d'infractions par an
- Radars aux feux rouges et stops
- Développement des Procès à la volée
- Non respect des distances de sécurité
- Alcool à taux zéro alors qu'il y a eu 11,2 millions de dépistages en 2007
- Usage de stupéfiants
- Usage du kit mains-libres
- Usage du clignotant
- ...

Note : selon le rapport du Ministère de l'intérieur sur les infractions 2006, les 450 radars embarqués opérationnels au 31 décembre 2006 avaient enregistré 2 350 427 infractions, soit un minimum de 5 223 par radar.

Ainsi, Mr DUPONT va passer d'un environnement répressif de **22 millions de PV en 6 ans** à un environnement répressif de **plus de 22 millions de PV en une seule année.**

Il sera donc multiplié par 6.

Bien que l'on ne puisse pas se contenter d'effectuer une règle de trois, il paraît logique de penser que **les 88 698 invalidations de 2007 seront au minimum multipliées par 6, ce qui conduit à envisager plus de 500 000 invalidations de permis par an.**

Ce nombre est à rapprocher des 704 000 permis B délivrés en 2007.

III) REPARTITION DES CONTRAVENTIONS

Il est aisé de comprendre qu'avec 1 million de PV par an, on sanctionne moins de conducteurs qu'avec 22 millions de PV par an. De même, le nombre moyen de PV par conducteur et par an croît avec le niveau de la répression.

La loi de répartition des PV est nécessairement fonction du niveau de la répression et on ne peut se contenter d'une loi unique. C'est pourquoi il n'est pas possible d'imaginer l'avenir en se contentant d'observer les résultats d'aujourd'hui.

Toutefois, si les lois de répartition sont différentes, elles doivent rester cohérentes entre elles.

C'est pourquoi nous avons défini une « loi-mère », en phase avec les observations des niveaux de répression passés, dont nous avons déduit les « lois-filles » pour chaque niveau de répression.

Ainsi, **pour 22 millions de PV par an**, la « loi-fille » de répartition des PV se présente ainsi pour 36 millions de conducteurs :

21 850 000 conducteurs non sanctionnés
14 150 000 conducteurs sanctionnés dont
9 180 000 par 1 PV
3 110 000 par 2 PV
1 180 000 par 3 PV
470 000 par 4 PV
210 000 par 5 PV et plus.

En tout état de cause, c'est le niveau de la répression duquel découle le nombre de conducteurs sanctionnés chaque année **qui détermine l'ordre de grandeur du résultat.**

IV) LE MECANISME DU PERMIS A POINTS

Pour que le permis à points fonctionne, il faut associer à la répression qui retire des points un système de récupération des points perdus : on utilise pour cela les délais de 1 an et 3 ans écoulés sans nouvelle infraction.

Or la probabilité d'atteindre les délais de 1 et 3 ans sans nouvelle infraction est fonction du niveau de répression.

Ainsi, en répartissant **1 million de PV sur 36 millions d'automobilistes**, il y en aura tout au plus 2,77% qui seront sanctionnés chaque année et **la probabilité de ne pas avoir un second PV dans les 3 ans est très élevée.**

Par contre, avec **36 millions de PV répartis sur 36 millions d'automobilistes**, 100% d'entre eux pourraient être sanctionnés chaque année ce qui rendrait **totalemment inopérant les mécanisme de récupération des points**.

C'est ce phénomène que l'on retrouve dans les lois de répartition avec les probabilités suivantes :

Niveau de la répression (PV par an)	Conducteurs NON sanctionnés dans l'année	Conducteurs NON sanctionnés sur 3 années
1 000 000	97,76%	93,43%
5 000 000	89,27%	78,31%
10 000 000	79,69%	49,39%
15 000 000	71,14%	36,00%
22 000 000	60,69%	22,36%
36 000 000	44,24%	13,41%

Ainsi, avec 5 millions de PV par an, la probabilité de récupérer les 12 points du permis à l'issue d'un délai de 3 ans est de 78,31%, mais **elle descend à 22,36% avec un niveau de répression de 22 millions de PV par an**.

Autrement dit : **plus on augmente la répression, plus on réduit les capacités des mécanismes de récupération des points**. C'est comme pour une baignoire lorsque l'on ouvre le robinet d'alimentation et que l'on ferme les évacuations : l'eau monte ...puis déborde.

V) LE SIMULATEUR

Le simulateur ne fait qu'appliquer les règles du permis à point à chaque niveau de répression. Il permet alors de visualiser l'évolution des résultats obtenus.

Compte tenu de ce qui précède, ce qui est le plus intéressant c'est de regarder comment évoluent les nombres des permis rétablis et des permis invalidés.

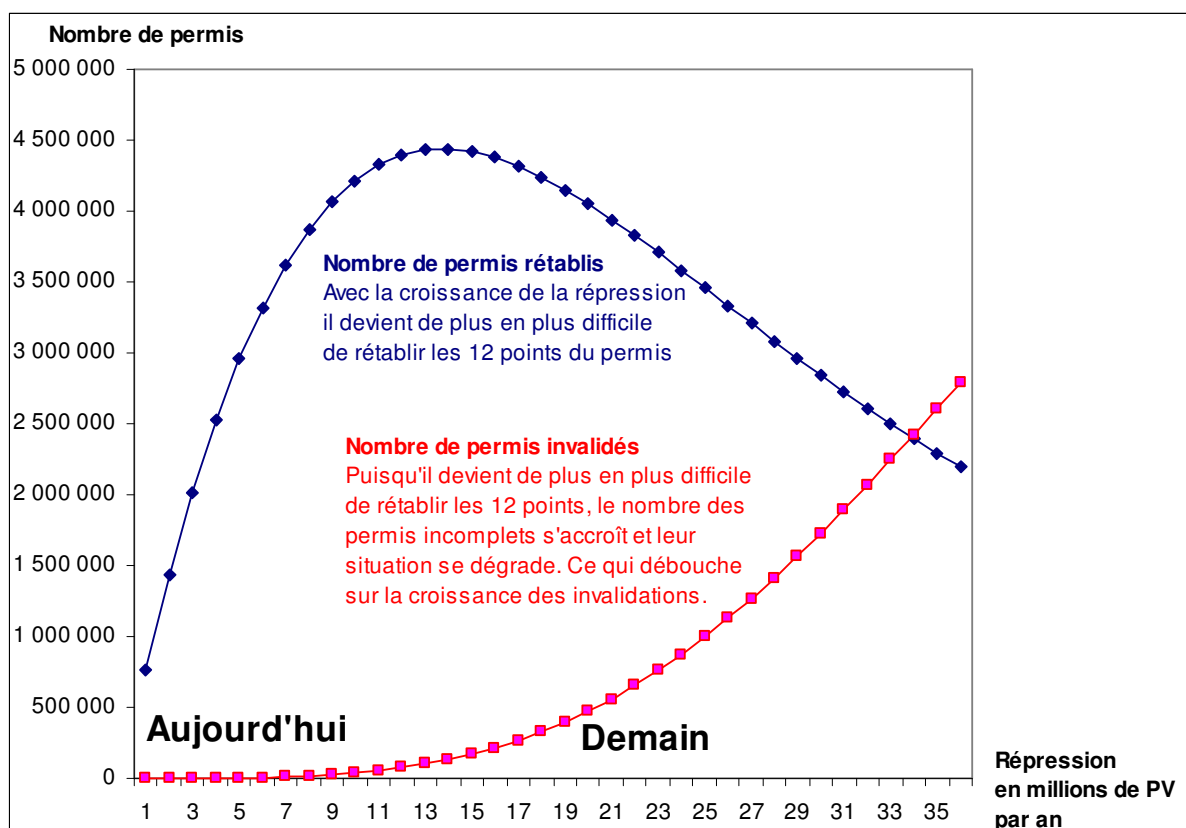
Les permis rétablis (courbe bleue)

On peut observer que jusqu'à un niveau de répression de 14 millions de PV par an, les délais de 1 an et de 3 ans permettent d'absorber une grande partie des conséquences d'un accroissement de la répression tout en maintenant le nombre des permis invalidés à un niveau limité.

Les permis invalidés (courbe rouge)

Mais au-delà, les PV supplémentaires déversés sur la population ne sont plus du tout absorbés. Ils vont donc s'accumuler en faisant d'une part croître le nombre des permis incomplets et d'autre part en les fragilisant.

Ce qui débouche sur un nombre d'invalidation de permis qui va exploser.



Le délai de 10 ans :

Le délai de 10 ans à l'issue duquel un PV inscrit sur le FNPC est effacé a une efficacité minime parce qu'il ne peut concerner que des permis fragilisés qu'il se contente de soulager.

Vérifications :

- **Permis incomplets** : avec 6,452 millions de PV enregistrés en 2007, le FNPC constate 9,665 millions de permis incomplets. Le simulateur donne 9,708 millions.
- **Permis rétablis** : les permis rétablis en 2007 sont au nombre de 1,431 millions et résultent exclusivement du délai de 3 ans appliqué au volume des infractions de 2004.
Si l'on met le simulateur dans le même contexte (donc sans application du délai de un an), il indique 1,434 millions.
- **Permis invalidés** : Le simulateur donne des résultats **bien inférieurs** aux chiffres officiels de 2007. Mais ces chiffres ne sont pas comparables car ceux du simulateur tiennent compte d'un poids relatif très important des PV à un point et prend en compte le délai de un an.
- (FNPC : Fichier national des permis de conduire)

VI) LES RESULTATS

Si nous revenons à ce brave Mr DUPONT qui en 2007 a fait partie des 88 698 conducteurs dont le permis a été invalidé, le simulateur nous apprend que **lorsque le niveau de la répression atteindra 22 millions de PV par an**, il sera moins seul : les Français qui partageront son sort seront **650 000 au début puis leur nombre augmentera pour atteindre 1 000 000 par an**.

En effet, l'accroissement de la répression a un effet immédiat sur les invalidations et un effet différé du fait de la fragilisation des permis incomplets. La courbe du graphique correspond à la limite inférieure.

Remarque : Dans le chapitre II nous avons estimé, au travers d'une simple règle de trois, qu'il fallait s'attendre à dépasser les 500 000. C'est bien le cas.

VII) LES STAGES DE RECUPERATION

Le simulateur ne prend pas en compte les stages qui permettent tous les deux ans de récupérer 4 points. Or cet aspect est évidemment essentiel dans l'ensemble du mécanisme, mais c'est un acte volontaire qu'il est difficile d'intégrer dans les calculs du simulateur.

Par contre, celui-ci peut donner le nombre de permis incomplets qui descendent **sous les 6 points chaque année et qui sont susceptibles de donner lieu à un stage : pour le niveau de répression de 22 millions de PV par an, le simulateur indique 2 243 000 cas**.

Ce nombre peut étonner mais il représente **moins de 10% des permis incomplets**.

Autrement dit, si les stages de récupération de points étaient obligatoires dès lors que le nombre de points restants descend en-dessous de 6, cela représenterait **2.2 millions de stagiaires chaque année** avec l'espoir d'éviter une partie des 650 000 invalidations.

Remarque : En **2007**, il y a eu **170 000 stagiaires volontaires et 31 000 stagiaires obligatoires**.

VIII) CONCLUSION

Les résultats du simulateur ne sont que la conséquence des deux hypothèses qui y ont été introduites :

- le niveau de la répression
- et les règles du permis à points.

Avec le niveau de répression de 22 millions de PV par an d'ores et déjà programmés avec les 5000 radars annoncés, les ordres de grandeur sont les suivants :

- de **600 000 à 1 000 000 de permis invalidés** chaque année
- et /ou **2 200 000 automobilistes en stage** de récupération de points par an.

Ces nombres peuvent paraître extravagants mais ils ne le sont pas et nous avons expliqué pourquoi : c'est un simple problème de plomberie : il faut faire en sorte que le débit d'alimentation et le débit d'évacuation de la baignoire soient cohérents, sinon l'eau déborde !

Certains vont contester nos chiffres et affirmer que la multiplication des moyens de répression ne se traduira pas par une multiplication des contraventions. Il faudra alors expliquer pourquoi les budgets nationaux et locaux en escompte un accroissement des recettes.

D'autres vont continuer à soutenir, comme aujourd'hui, que les millions de Français concernés ont mis en jeu la vie d'autrui et qu'ils doivent respecter la loi. Ils sont donc les seuls responsables de la sanction qui les touche.

En tout état de cause, **le résultat de la multiplication massive des contraventions entraînant une perte de points est totalement indépendant de toute idéologie.** Il découle exclusivement de l'application de processus mathématiques.

Nous posons donc les deux questions suivantes :

Les résultats obtenus :

- 1) Sont-ils socialement acceptables par la population ?
- 2) Peuvent-ils nuire au bon fonctionnement économique du pays ?

Evolution du système

Le permis à points est constitué par un triptyque « retrait de points – capital points – récupération des points » au service d'un objectif de prévention des accidents et d'éducation des automobilistes.

Aussi, le bon sens suggère que toute mesure pouvant modifier l'équilibre de ce triptyque ne soit prise qu'après avoir évalué ses conséquences sur l'équilibre global.

Il faut en effet naviguer entre deux obstacles :

Le premier est celui qui nous guette et qui revient à transformer l'objectif initial **en une sanction collective hors de proportion avec les fautes commises.**

Ce sont les partisans du « tout répressif » qui, en s'appuyant sur l'émotion nous y conduisent tout droit, comme le démontre notre étude, en ouvrant les vannes du robinet d'alimentation.

Le second, pour éviter la montée du mécontentement général, est de **transformer ce système en une usine à gaz** qui nécessiterait **une gestion lourde et coûteuse de la gestion et de la récupération des points**, avec le risque de provoquer le mécontentement et le rejet de la part de la population.

C'est évidemment la tentation naturelle de ceux qui veulent en même temps la répression forte sans son inconvénient majeur. C'est pourquoi, pour éviter le débordement de la baignoire, ils proposent alors d'accroître le débit d'évacuation ou encore de remplacer la baignoire par une citerne.

Mais **une autre orientation** consisterait à réduire le niveau de remplissage de la baignoire dans le cadre d'une action répressive ciblée en **ne faisant perdre des points que par rapport aux fautes réellement corrélées avec l'accidentologie, comme cela était le cas avant l'emballlement répressif de ces dernières années.**

Il semble donc nécessaire de redéfinir très clairement les objectifs que l'on cherche à atteindre avec le système du permis à points, afin d'éviter un empilement de mesures ponctuelles qui ne répondraient pas au fond du problème et ne permettraient pas aux français d'en comprendre le sens, ni de les réconcilier avec la politique de Sécurité Routière.

Le débat est lancé !

