



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE L'IMMIGRATION

**CONCOURS INTERNE DE SECRETAIRE ADMINISTRATIF
DE L'INTERIEUR ET DE L'OUTRE-MER
- SESSION 2011 -**

Epreuve n°1

Epreuve de cas pratique avec une mise en situation à partir d'un dossier documentaire remis au candidat pouvant comporter des graphiques ainsi que des données chiffrées. Le dossier doit relever d'une problématique relative aux politiques publiques et comporter plusieurs questions précédées d'une présentation détaillée des attentes du jury destinée à mettre le candidat en situation de travail.

Pour cette épreuve, le dossier documentaire ne peut excéder vingt pages.

(Durée : 3 heures – Coefficient 3)

Ce dossier documentaire comporte 18 pages.

IMPORTANT

**IL EST RAPPELE AUX CANDIDATS QU'AUCUN SIGNE DISTINCTIF NE DOIT
APPARAÎTRE NI SUR LA COPIE NI SUR LES INTERCALAIRES.**

Sujet :

Vous êtes en poste au service des permis de conduire d'une préfecture.

Votre chef de service a reçu un courrier adressé par M. Durand au ministre de l'intérieur pour contester la validité d'un retrait de 2 points sur son permis de conduire suite à une infraction au code de la route pour "usage manuel d'un téléphone par conducteur d'un véhicule en circulation" (article R412-6-1 du code de la route).

M. Durand explique qu'en sa qualité d'infirmier, il était au téléphone avec un malade qui l'avait appelé pour une question urgente relative au traitement qu'il suivait et que, donc, il ne pouvait pas ne pas répondre.

Par ailleurs, l'intéressé indique que, compte-tenu de sa profession, il roule beaucoup, ce qui l'a exposé fréquemment à la sanction des radars (deux excès de vitesse, il y a un an, compris entre 30 km/h et moins de 40 km/h soit une perte de deux fois 3 points prévue par l'article R413-14 du code de la route).

Il conteste également ces deux retraits au motif qu'ils ne lui ont pas été notifiés. M. Durand invoque également le fait que, compte-tenu précisément de son métier, il considère son véhicule comme un instrument de travail absolument indispensable et qu'il aurait souhaité suivre un stage de récupération de 4 points, si sa présente requête venait à être rejetée.

Pour terminer, il se livre à une violente critique du principe même du permis à points.

Votre chef de service vous demande donc de préparer un **projet de courrier** en réponse qui devra :

- rappeler brièvement le dispositif législatif du permis à points et ses motivations ainsi qu'en démontrer les effets positifs en matière de sécurité routière ;
- confirmer ou non la validité du retrait de 2 points dont a été sanctionné M. Durand en argumentant la réponse ;
- confirmer ou non d'une part la validité du retrait de 6 points pour les autres infractions et d'autre part la possibilité de suivre un stage de récupération de points.

Dossier documentaire :

Document n° 1 :	Lettre de M.Durand	Page 1
Document n° 2 :	Extraits de la circulaire NOR/INT/C/92/00163 du 24 juin 1992 relative à la mise en œuvre du permis de conduire à points et du Système National Automatisé des Permis de Conduire.	Pages 2 à 5
Document n° 3 :	Circulaire du 23 novembre 1992 relative aux permis de conduire	Pages 6 à 9
Document n° 4 :	Article L 223-6 du code de la route	Page 10
Document n° 5 :	Article R 412-6-1 du code de la route	Page 11
Document n° 6 :	Arrêt de la Cour de Cassation n°06-88537 du 13 mars 2007	Page 12
Document n° 7 :	Bulletin d'information de l'INED n° 434 de mai 2007	Pages 13 à 16
Document n° 8 :	Extraits de la décision du Conseil d'Etat n° 280097 du 2 novembre 2005	Pages 17 et 18

Document 1

M. Durand
23 allée des hirondelles
00 XXX Beaulieu

Monsieur le Ministre,

Je vous écris à propos du retrait de 2 points dont je viens de faire l'objet pour usage de mon téléphone dans mon véhicule.

Je vous demande de bien vouloir faire preuve d'indulgence pour cette infraction, compte-tenu des circonstances dans lesquelles elle a eu lieu. En ma qualité d'infirmier, j'étais en effet au téléphone, après m'être arrêté à un feu rouge, avec un de mes patients qui m'appelait pour une question urgente relative à son traitement. Comprenez donc que j'étais dans l'obligation de répondre.

Par ailleurs, ma profession m'amenant à rouler beaucoup, je n'ai pu éviter d'être "flashé" 2 fois par des radars, cette même année.

Or, la préfecture m'informe que, du fait de ces deux infractions, j'ai déjà perdu 6 points. Je conteste ces sanctions car elles ne m'ont pas été notifiées. Je demande également le remboursement des amendes forfaitaires que j'ai payées.

Mon véhicule étant un instrument de travail indispensable en ma qualité d'infirmier, je souhaiterais, si ma présente demande était refusée, suivre un stage de récupération de points, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire, il y a dix-huit mois.

Au-delà de mon cas particulier, j'estime que le permis à points est un dispositif particulièrement répressif et injuste vis à vis d'automobilistes déjà soumis à une réglementation très stricte et traités comme des vaches à lait par l'Etat.

Je vous remercie de prendre en considération ma requête et, dans cette attente, vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

M. Durand

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA SECURITE PUBLIQUE

DIRECTION GENERALE DE LA POLICE NATIONALE

CIRCULAIRE NOR/INT/C/92/00163/C

PARIS, le 24 JUIN 1992

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR ET DE LA SECURITE PUBLIQUE

à

Monsieur le PREFET de Police

Mesdames et Messieurs LES PREFETS y compris les Départements d'Outre-Mer

Messieurs les DIRECTEURS et CHEFS de Services Centraux

OBJET : Mise en œuvre du permis de conduire à points et du Système National Automatisé des Permis de Conduire

REFERENCES : - Loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions.

- Loi n° 90-1131 du 19 décembre 1990 relative à l'enregistrement et à la communication d'informations quant à la documentation exigée pour la conduite et la circulation des véhicules.

Instauré par la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989, le permis de conduire à points entre en application le 1^{er} juillet 1992.

Il répond à un objectif de prévention et de pédagogie en responsabilisant les conducteurs dont le comportement, lorsqu'ils transgressent fréquemment les règles du code de la route, se trouvera désormais sanctionné.

Ainsi, le permis de conduire à points se caractérise par :

- la perspective d'une plus grande sévérité pour les conducteurs, auteurs d'habitude de certaines infractions, qui prennent ainsi le risque de voir annuler automatiquement leur permis de conduire, à l'épuisement du nombre de points dont il est crédité ;

- la possibilité offerte aux contrevenants de restaurer en partie leur capital de points en participant à des actions de formation, ou complètement en ne commettant plus d'infraction pendant une période déterminée.

I) - **PRINCIPES GENERAUX DU PERMIS DE CONDUIRE A POINTS**

Aux termes du décret pris en application de la loi du 10 juillet 1989, chaque permis de conduire est affecté de 6 points.

Celui-ci, en tant que document administratif, n'est toutefois pas modifié dans son aspect ou dans sa forme actuelle. La réduction du capital de points s'effectue selon un barème déterminé, chaque fois que la réalité d'une infraction est établie.

Le Système National des Permis de Conduire en est avisé par l'Officier du Ministère Public selon une procédure automatisée, pour les contraventions des quatre premières classes, et par les greffes des tribunaux par envoi d'un formulaire aux préfetures pour les autres infractions, dès lors qu'une décision judiciaire définitive les concernant est intervenue.

En matière d'amende forfaitaire, cette information sera effectuée par l'Officier du Ministère Public, après paiement de l'amende, lorsque le service verbalisateur lui en aura transmis l'avis ou, faute de paiement, lors de l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée.

Ce dispositif s'applique pour les infractions entraînant retrait de points relevées à compter de la date de parution du décret précité.

Ces informations, de même que l'ensemble des autres mesures administratives et sanctions judiciaires affectant le permis de conduire, feront l'objet d'une gestion informatisée dans le cadre du Système National des Permis de Conduire.

A) - Les infractions entraînant retrait de points.

Le retrait de points est prévu pour l'ensemble des infractions – contraventions et délits susceptibles de mettre en danger la vie d'autrui.

Il convient d'ailleurs de noter que ce retrait de points ne préserve pas le conducteur en infraction de faire l'objet, chaque fois que les textes le prévoient, d'une mesure de rétention immédiate de son permis de conduire, de suspension par arrêté préfectoral, de suspension ou d'annulation par décision judiciaire.

Les infractions aux articles énumérés ci-après, donnent lieu à la réduction de plein droit du nombre de points du permis de conduire dans les conditions suivantes :

Réduction de 3 points :

- articles 319 et 320 du code pénal : homicide involontaire ou blessures involontaires entraînant une incapacité de plus de trois mois, commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur ;
- articles L. 1er à L. 4, L. 7, L. 9 et L. 19 du code de la route.

Réduction de 2 points :

- article R. 40-4° du code pénal : blessures involontaires entraînant une incapacité n'excédant pas 3 mois commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur ;
- article R.4 du code de la route : circulation sur la partie gauche de la chaussée en marche normale ;
- articles R. 5-1° et R. 5-2° du code de la route : franchissement ou chevauchement d'une ligne continue seule ou si elle est doublée d'une ligne discontinue, dans le cas où cette manœuvre est interdite ;
- article R. 6 du code de la route : changement important de direction sans que le conducteur se soit assuré que la manœuvre est sans danger pour les autres usagers et sans qu'il ait averti ceux-ci de son intention ;
- articles R. 10 à R. 10-4 du code de la route :
 - * dépassement de 20 km/h ou plus d'une vitesse maximale autorisée inférieure à 130 km/h ou dépassement de 30 km/h ou plus d'une vitesse maximale autorisée égale ou supérieure à 130 km/h ;
 - * dépassement de la vitesse maximale autorisée pour les conducteurs titulaires du permis de conduire depuis moins d'un an ;
- articles R. 12, R. 14, R. 17 (alinéas 1^{er} et 2), R. 18 et R. 19 du code de la route : dépassement dangereux contraire aux prescriptions de ces articles ;
- article R. 20 du code de la route : accélération de l'allure par le conducteur d'un véhicule sur le point d'être dépassé ;

- articles R. 7, R. 25, R. 26, R.26-1, R. 27 et R. 28-1 du code de la route : non respect de la priorité
- articles R. 9-1, R. 27, R. 29 et R. 44 du code de la route : non respect de l'arrêt imposé par le panneau « stop » et par le feu rouge fixe ou clignotant ;
- article R. 37-2 du code de la route : arrêt ou stationnement dangereux ;
- articles R. 40 (à l'exclusion du R. 40-4°) et R. 41 du code de la route : circulation ou stationnement sur la chaussée la nuit ou par temps de brouillard, en un lieu dépourvu d'éclairage public, d'un véhicule sans éclairage ni signalisation ;
- article R. 43.6 du code de la route (alinéas 1^{er}, 2 et 5) : manœuvres interdites sur autoroute ;
- article R. 44 du code de la route (alinéa 4) : circulation en sens interdit.

Réduction de 1 point :

- articles R. 10 à R.10-4 du code de la route : dépassement de moins de 20 km/h d'une vitesse maximale autorisée intérieure à 130 km/h ou dépassement de moins de 30 km/h d'une vitesse maximale autorisée égale ou supérieure à 130 km/h ;
- article R.40 du code de la route (I. 2° a et c) : maintien des feux de route et des feux de brouillard à la rencontre des véhicules dont les conducteurs manifestent par des appels de projecteurs la gêne que leur cause le maintien de ces feux.

Le cumul d'infractions

Dans le cas où plusieurs contraventions sont commises simultanément, la perte de points qu'elles entraînent se cumule dans la limite de 3 points.

Dans le cas où plusieurs infractions sont commises simultanément dont au moins un délit, la perte de points qu'elles entraînent est de 4 points.

B) – La perte de points et ses conséquences.

La perte de points affecte le permis de conduire dans son ensemble, sans distinction de catégorie. Dès que le nombre de points est épuisé, le permis de conduire est annulé. Son titulaire reçoit alors du préfet de son département, l'injonction par lettre recommandée de le restituer dans un délai d'une semaine à compter de la réception du courrier.

Il ne pourra se présenter à nouveau aux épreuves de l'examen du permis de conduire qu'à l'expiration d'un délai de 6 mois, courant à partir de la date de restitution de son titre, sous réserve qu'il n'ait pas fait l'objet d'une décision judiciaire d'annulation.

L'annulation judiciaire entraîne en effet la perte totale du permis de conduire, même si le capital de points n'en est pas épuisé. Elle implique également l'interdiction pour l'intéressé de solliciter un nouveau permis avant l'expiration d'un délai pouvant aller jusqu'à 3 ans, voire 6 ans ou 10 ans en cas de récidive de certaines infractions et sous réserve qu'il soit reconnu apte après examen médical et psychotechnique.

II) – LA MISE EN ŒUVRE DU PERMIS DE CONDUIRE A POINTS

.../...

A) – Les obligations nouvelles des services et fonctionnaires verbalisateurs.

.../...

2) – La constatation des infractions relevant de l'amende forfaitaire et leur transmission à l'Officier du Ministère Public.

Certaines infractions entraînant retraits de points du permis de conduire relèvent de la procédure de l'amende forfaitaire. Il s'agit d'infractions liées à la vitesse – petits excès de vitesse – non respect de la vitesse imposée pour les jeunes conducteurs.

Elles sont susceptibles de faire l'objet, soit d'un paiement minoré :

- lors de leur constatation ;

- dans les 3 jours qui suivent leur constatation, ou faute d'interception immédiate du contrevenant, dans les 7 jours suivant la date d'envoi de l'avis qui lui en a été adressé lorsqu'il a été formellement identifié.

Soit d'un paiement dans le délai légal de 30 jours.

Le paiement de l'amende forfaitaire entraîne reconnaissance définitive de la réalité de l'infraction et par là même emporte réduction du nombre de points correspondants à l'exclusion de toute autre mesure.

Afin de pourvoir à l'information du Système National des Permis de Conduire, il importe donc que les Officiers du Ministère Public soient dorénavant informés des paiements intervenus dans ce domaine.

A cet égard, un formulaire spécifique de constatation d'une amende forfaitaire a été élaboré, reprenant pour partie les éléments contenus dans le procès-verbal de contravention.

Il sera rédigé et signé par l'agent verbalisateur puis transmis sans délai à l'Officier du Ministère Public compétent pour chacune des contraventions ayant fait l'objet d'un paiement immédiat ou différé.

Pour les autres, il y sera joint le procès-verbal de contravention aux fins de poursuites en amende forfaitaire majorée.

Ces envois, de même que les requêtes aux fins d'exonération reçues par le service verbalisateur pour ces contraventions seront adressés à l'Officier du Ministère Public sous bordereau spécial afin de les différencier de l'ensemble des autres contraventions relevant de l'amende forfaitaire et d'éviter ainsi toute source de confusion.

Dans le même sens, une attention toute particulière doit être portée à la rédaction de ces pièces pour éviter toute erreur de retranscription, en particulier pour ce qui concerne l'état civil du conducteur et son permis de conduire.

A cet égard, il est à rappeler que seuls le numéro, la date et le lieu de délivrance du titre lui-même doivent être relevés, à l'exclusion des mentions relatives aux catégories de véhicules pour lequel le permis est valable.

Les formulaires portant avis au contrevenant, ainsi que ceux destinés à l'information de l'Officier du Ministère Public dans le cadre de la constatation des infractions entraînant retrait de points et relevant de la procédure de l'amende forfaitaire seront mis à la disposition des services sous la forme de carnets distincts.

Ils en seront dotés dans les meilleurs délais. Cette dotation, prise en compte temporairement au niveau central en raison des impératifs de temps, couvrira les besoins pour l'année 1992.

Il sera donc à prévoir pour l'avenir, l'acquisition de ces formulaires sur les crédits déconcentrés.

Dans le cas où l'approvisionnement des services ne pourrait être effectué au 1^{er} juillet 1992, date de mise en application du permis de conduire à point, il importera de prendre toutes les dispositions utiles, notamment en procédant à une reproduction des documents annexés, afin que les contrevenants soient informés comme la loi le prévoit et que les infractions pour lesquelles l'amende forfaitaire a été payée puissent être portées à la connaissance de l'Officier du Ministère Public.

.../...

CIRCULAIRE DU 23 NOVEMBRE 1992 RELATIVE AUX PERMIS DE CONDUIRE

REF : Loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 relative à divers disposition en matière de sécurité routière et en matière de contraventions.

Loi n° 90-1131 du 19 décembre 1990 relative à l'enregistrement et à la communication des informations relatives à la documentation exigée pour la conduite et la circulation des véhicules.

Décret n° 60-848 du 6 août 1960 pris en application de l'article L. 15 du code de la route.

Décret n° 92-559 du 25 juin 1992 pris en application de l'article L. 11 à L. 11-6 du code de la route.

Décret n° 92-1228 du 23 novembre 1992 modifiant les articles R. 255 à R. 262 du code de la route

Décret n° 92-1227 du 23 novembre 1992 modifiant certaines dispositions du code de la route.

Circulaire du 25 juin 1992 relative à la mise en place du permis de conduire à points.

Le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'intérieur et de la sécurité publique, le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, du logement et des transports à Mesdames et Messieurs les premiers présidents, Mesdames et Messieurs les procureurs généraux, Mesdames et Messieurs les présidents, Mesdames et Messieurs les procureurs de la République, Mesdames et Messieurs les préfets des départements métropolitains et d'outre-mer, Monsieur le préfet de police, Messieurs les délégués du Gouvernement des territoires et collectivités territoriales d'outre-mer.

Le permis à point est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1992. Une commission de suivi de la réforme a été mise en place. Elle a proposé, au vu de l'expérience des premiers mois, plusieurs aménagement que le Gouvernement a décidé de prendre en compte et qui entrent en application le 1^{er} décembre prochain.

La présente circulaire a pour objet de préciser ces aménagements qui ne mettent pas en cause les principes généraux du dispositif. Toutefois, conformément au vœu de la commission de suivi du permis à points, les usagers de la route doivent dorénavant être convaincus que ce permis est d'abord un permis pour leur sécurité.

En effet, les modifications concernant essentiellement le doublement du capital de points, l'établissement d'un nouveau barème, une nouvelle gradation des dépassements de vitesse et enfin les conditions de récupération du permis en cas de perte totale des points.

Le fonctionnement général du dispositif reste inchangé. Il se justifie par les résultats obtenus au cours de l'été 1992 qui sont particulièrement encourageant puisque plus de 400 vies ont été épargnées et 6 000 blessés évités.

Ces résultats sont les meilleurs enregistrés depuis que des statistiques sont établies en matière de sécurité routière (1956) alors que le trafic a plus que quadruplé dans l'intervalle.

I.- Aménagement apportés au dispositif :

1.1. Doublement du capital de points affectés à chaque permis et modalités de la transition entre les deux dispositifs :

Il a été décidé de doubler le capital de points affectés à chaque permis de conduire à compter du 1^{er} décembre 1992. C'est ainsi qu'un automobiliste, ayant conservé ses six points, voit son capital porté à douze points.

De même, l'automobiliste ayant, par exemple, déjà perdu un point sur six avant le 1^{er} décembre 1992, voit son capital restant de cinq points multiplié par deux pour être porté à dix.

Au doublement du capital du permis correspond le nouveau barème des retraits joint en annexe.

L'ancien barème, tel que précisé en annexe de la circulaire du 25 juin 1992 visée en référence, s'applique pour les infractions commises du 1^{er} juillet au 30 novembre 1992 dont la réalité a été établie conformément à l'article L. 11-1 du code de la route avant le 1^{er} décembre 1992 (paiement de l'amende forfaitaire ou jugement devenu définitif).

En revanche le nouveau barème s'applique aux infractions commises avant ou après le 1^{er} décembre 1992 mais dont la réalité a été établie à compter de cette date.

1.2. Nouveau barème des contraventions :

La liste des contraventions susceptibles d'entraîner le retrait de points n'a pas été modifiée, à la seule exception de la suppression de celle consistant à éblouir les conducteurs au moyen des feux de brouillard.

L'autre modification concerne également les contraventions : une nouvelle graduation des points susceptibles d'être retirés a été mise en place afin de mieux hiérarchiser les infractions.

En outre, le nouveau barème introduit une distinction dans le traitement de certains comportements qui ne constituent qu'une seule contravention. Il s'agit de mieux prendre en compte le risque routier.

Il convient donc dorénavant de distinguer entre :

- le franchissement (trois points) et le chevauchement d'une ligne continue (un point) : le franchissement s'entend lorsque la totalité du véhicule passe de l'autre côté de la ligne blanche continue, le chevauchement, lorsqu'une partie du véhicule seulement passe de l'autre côté de cette ligne ;
- la circulation (quatre points) et le stationnement (trois points) d'un véhicule sans éclairage ni signalisation la nuit ou par temps de brouillard lorsqu'ils sont prescrits ;
- la marche arrière ou le demi-tour sur l'autoroute (quatre points), la circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence (trois points) et la pénétration ou le séjour sur la bande centrale séparative des chaussées (deux points).

1.3. Traitement des infractions relatives à la vitesse :

Une nouvelle grille de points est mise en place pour les infractions à la vitesse maximale autorisée :

- dépassement de 40 km/h et plus (quatre points) ;
- dépassement compris entre 30 et moins de 40 km/h (trois points) ;
- dépassement compris entre 20 et 30 km/h (deux points) ;
- dépassement de moins de 20 km/h (un point).

S'agissant des conducteurs titulaires d'un permis de conduire depuis moins d'un an, une distinction a été établie entre le dépassement de 40 km/h et plus (quatre points) et de moins de 40 km/h (trois points).

De manière à éviter toute ambiguïté quant au retrait de points susceptible d'être encouru du fait de l'excès de vitesse commis, l'agent verbalisateur est dorénavant invité à faire figurer sur le procès-verbal la vitesse lue sur l'appareil de mesure et la vitesse retenue pour qualifier l'infraction.

Cette dernière est obtenue après soustraction de la marge de tolérance de l'appareil de mesure telle que définie par arrêté du ministre chargé de l'industrie. Un tableau de correspondance des vitesses lues et des vitesses retenues comme fondement de la poursuite pénale a été diffusé aux services compétents par le garde des sceaux, ministre de la justice.

II. – Déroulement de la procédure de retrait de points :

La procédure décrite dans la circulaire du 25 juin 1992 n'est pas modifiée, on précisera toutefois les points suivants :

Dans tous les cas, le retrait de points ne peut avoir lieu que dans les conditions suivantes :

En matière de contravention passible de l'amende forfaitaire, après paiement de celle-ci ou à défaut de paiement et de requête dans le délai de trente jours, après l'émission du titre exécutoire de l'amende forfaitaire majorée ;

En cas de réclamation dans les dix jours suivant l'envoi de l'avertissement de l'amende forfaitaire majorée, avis en est donné au fichier national des permis de conduire en même temps qu'est annulé le titre exécutoire.

S'agissant des contraventions des quatre premières classes, l'enregistrement dans le système national des permis de conduire (S.N.P.C.) des décisions judiciaires signifiées et des amendes forfaitaires payées est effectué directement par les officiers du ministère public (O.M.P.)

En ce qui concerne les contraventions de 5^e classe et les délits, l'enregistrement des décisions signifiées est effectué :

- par les préfetures et sous-préfetures informatisées destinataires des imprimés référence 7 qui leurs sont adressés par les greffes des tribunaux territorialement compétents ;
- par l'administration centrale (service du F.N.P.C.) si la sous-préfeture du siège du tribunal n'est pas encore connectée au S.N.P.C.

Lorsque le nombre de points a été épuisé à la suite de la commission de plusieurs infractions, le permis de conduire perd sa validité.

La perte de point affecte le permis de conduire dans son ensemble quel que soit le véhicule utilisé au moment de la commission de l'infraction. Il s'agit, en effet, d'un titre unique comportant éventuellement plusieurs catégories.

Le document du permis de conduire n'est pas modifié dans sa forme. Il convient de rassurer les conducteurs qui s'étonneraient de ne pas recevoir « un nouveau permis ».

Le système des points n'abroge pas le dispositif législatif et réglementaire en vigueur, mais s'y ajoute dans les conditions définies par la circulaire du 25 juin 1992.

III – Perte des points :

Les principes, définis par la circulaire du 25 juin 1992 publiée au Journal officiel du 28 juin 1992, demeurent. Seul le quantum des retraits est modifié pour tenir compte du doublement du capital.

3.1. Perte partielle :

a) Les délits :

Les délits sont désormais sanctionnés d'un retrait de six points au lieu de trois. Leur liste, ayant été définie par la loi du 10 juillet 1989, n'appelle pas de commentaires particuliers à l'exception du délit dit de « fausses plaques » ; qui ne consiste pas en un simple défaut de plaque, mais relève d'une volonté de falsification. La commission de suivi a relevé que ce délit n'était pas suffisamment explicite aux yeux des usagers de la route.

On rappellera que ce délit n'est constitué que lorsqu'une des conditions suivante est réunie :

- usage volontaire de fausses plaques d'immatriculation (article L.9 (1°)) ;
- défaut volontaire de plaques et fausses déclarations relatives au nom du conducteur ou du propriétaire du véhicule ou au numéro d'immatriculation (L. 9 (2°)) ;
- usage volontaire de fausses plaques et fausses déclarations relatives soit à la qualité du véhicule ou de l'utilisateur (L.9 (3°)).

Une simple négligence, a fortiori la perte accidentelle d'une plaque, ne suffit donc pas à caractériser ce délit. Les infractions prévues aux articles R. 99 à R. 102 et R. 104, et réprimées par les articles R. 239 ou R. 240 qui ne présentent pas ce caractère intentionnel n'entrent pas dans le champ d'application du permis de conduire à points.

b) Les contraventions :

Les contraventions sont désormais sanctionnées par un retrait de un à quatre points au lieu de un à deux points.

c) Cumuls de retraits de points :

A maximum six points sont susceptibles d'être retirés en cas de commission simultanée de contraventions.

En cas de commission simultanée d'infractions dont au moins un délit, au maximum huit points sont susceptibles d'être retirés.

d) Champ d'application :

Il ne peut y avoir retrait de points que pour les infractions commises au moyen de véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire est exigé.

C'est ainsi qu'une infraction au code de la route commise à bicyclette, avec une voiturette ou au volant d'un tracteur agricole ne donne pas lieu à retrait de points mais reste passible d'une sanction pénale.

3.2. Perte totale :

Les conséquences de la perte totale des points du permis demeurent inchangées.

La seule modification a trait aux conditions spécifiques d'examen auxquelles seront dorénavant soumis les conducteurs expérimentés lorsqu'ils souhaitent repasser le permis. Ces dispositions font l'objet d'un décret en préparation qui prévoit essentiellement la substitution d'un entretien pédagogique sur les causes et conséquences des accidents de la route en lieu et place de l'épreuve pratique traditionnelle.

Les services préfectoraux sont tenus d'enregistrer les demandes de permis de conduire déposées à compter du cinquième mois. Dès ce moment, l'intéressé peut se présenter à ses frais à l'examen médical et psychotechnique.

Cet examen s'effectue selon les modalités définies par le décret n° 60-848 du 6 août 1960.

IV. – Reconstitution du nombre de points :

4.1. Reconstitution totale des points :

Conformément à l'article L. 11-6, premier alinéa, du code de la route, cette reconstitution s'effectue en l'absence d'infraction pendant une période de trois ans suivant la dernière condamnation définitive ou le paiement de l'amende forfaitaire. Le permis est à nouveau affecté de douze points.

4.2. Reconstitution partielle :

Pour tenir compte du doublement du capital initial de points et du nouveau barème des infractions, le conducteur peut désormais bénéficier d'une reconstitution de quatre points en suivant une formation spécifique organisée sous la forme d'un stage d'une durée de seize heures, répartie sur deux jours en application des articles L. 11-6, deuxième alinéa, et R. 259 du code de la route.

Il convient par ailleurs de préciser que le délai de deux ans pendant lequel, aux termes de l'article L. 11-6, deuxième alinéa, et R. 259 du code de la route, il ne peut être suivi une seconde formation spécifique, court à compter de la date de reconstitution des points fixée par l'article R. 259 du code de la route, soit un jour franc après la dernière journée du stage de formation.

Toutefois, à l'issue du stage, le capital ne peut excéder onze points.

La procédure d'agrément des centres de recyclage et l'organisation des formations restent inchangées.

Code de la route

Partie législative

Livre 2 : Le conducteur

Titre 2 : Permis de conduire

Chapitre 3 : Permis à points

Article L223-6

Modifié par [LOI n°2011-267 du 14 mars 2011 - art. 75](#)

Modifié par [LOI n°2011-267 du 14 mars 2011 - art. 76](#)

Si le titulaire du permis de conduire n'a pas commis, dans le délai de deux ans à compter de la date du paiement de la dernière amende forfaitaire, de l'émission du titre exécutoire de la dernière amende forfaitaire majorée, de l'exécution de la dernière composition pénale ou de la dernière condamnation définitive, une nouvelle infraction ayant donné lieu au retrait de points, son permis est affecté du nombre maximal de points.

Le délai de deux ans mentionné au premier alinéa est porté à trois ans si l'une des infractions ayant entraîné un retrait de points est un délit ou une contravention de la quatrième ou de la cinquième classe.

Toutefois, en cas de commission d'une infraction ayant entraîné le retrait d'un point, ce point est réattribué au terme du délai de six mois à compter de la date mentionnée au premier alinéa, si le titulaire du permis de conduire n'a pas commis, dans cet intervalle, une infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points.

Le titulaire du permis de conduire qui a commis une infraction ayant donné lieu à retrait de points peut obtenir une récupération de points s'il suit un stage de sensibilisation à la sécurité routière qui peut être effectué dans la limite d'une fois par an. Lorsque le titulaire du permis de conduire a commis une infraction ayant donné lieu à un retrait de points égal ou supérieur au quart du nombre maximal de points et qu'il se trouve dans la période du délai probatoire défini à l'article [L. 223-1](#), il doit se soumettre à cette formation spécifique qui se substitue à l'amende sanctionnant l'infraction.

Sans préjudice de l'application des alinéas précédents du présent article, les points retirés du fait de contraventions des quatre premières classes au présent code sont réattribués au titulaire du permis de conduire à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date à laquelle la condamnation est devenue définitive ou du paiement de l'amende forfaitaire correspondante.

Code de la route

Partie réglementaire

Livre IV : L'usage des voies

Titre Ier : Dispositions générales

Chapitre II : Conduite des véhicules et circulation des piétons

Section 2 : Principes généraux de circulation

Article R412-6-1

Créé par [Décret n°2003-293 du 31 mars 2003 - art. 4 JORF 1er avril 2003](#)

L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de deux points du permis de conduire.

NOTA:

Décret 2003-293 art. 8 : Les dispositions des articles 2,3,4,6 et 7 sont applicables à Mayotte.

Codifié par:

[Décret 2001-251 2001-03-22 JORF 25 mars 2001](#)

**Cour de Cassation
Chambre criminelle
Audience publique du 13 mars 2007**

Cassation

**N° de pouvoir : 06-88537
Publié au bulletin**

Président : M. FARGE conseiller

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, en son audience publique tenue au Palais de Justice de PARIS, le treize mars deux mille sept, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le rapport de Mme le conseiller référendaire GUIHAL et les conclusions de M. l'avocat général CHARPENEL ;
Statuant sur le pourvoi formé par :

Attendu que, pour déclarer Mady X... coupable d'avoir fait usage d'un téléphone tenu en main alors qu'il conduisait un véhicule, le jugement attaqué se borne à énoncer qu'il est suffisamment établi que le prévenu a commis les faits qui lui sont reprochés ;

Mais attendu qu'en ne répondant pas au moyen suivant lequel l'intéressé téléphonait au volant d'un véhicule en stationnement lorsqu'il a été verbalisé, alors que l'obligation de se tenir constamment en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres nécessaires ne s'applique qu'au conducteur d'un véhicule en circulation, la juridiction de proximité n'a pas justifié sa décision au regard des textes susvisés ;

D'où il suit que la cassation est encourue de ce chef ;

La mortalité routière en France peut encore reculer

Claude Got, Patricia Delhomme** et Sylvain Lassarre***

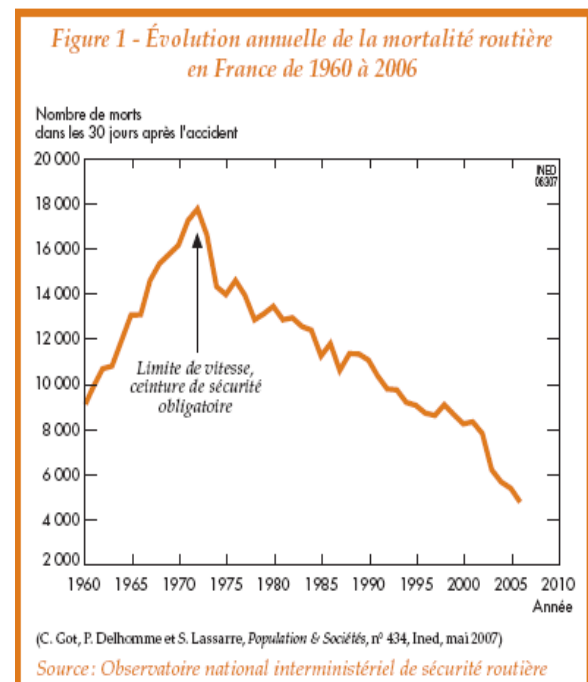
Les routes françaises, longtemps parmi les plus meurtrières de l'Union européenne, ne le sont désormais plus autant. Avec moins de 5 500 morts en 2005, l'efficacité des mesures gouvernementales prises depuis 30 ans n'est plus à démontrer. Peut-on encore épargner plus de vies ? Cinq spécialistes apportent leurs éclairages sur les facteurs d'évolution de la mortalité routière en France, les perspectives possibles pour la réduire encore et l'expérience américaine en la matière.

Les accidents de la route ont causé la mort de 5 318 personnes en France en 2005. Cela paraît peu rapporté au total des 528 000 décès (1 %), mais c'est beaucoup s'agissant de décès évitables. La courbe d'évolution de la mortalité routière depuis 1960 illustre l'influence des mesures de sécurité (figure 1). Le développement de la circulation automobile lors des Trente Glorieuses avait porté le nombre de décès sur la route de 8 000 morts en 1960 à près de 18 000 en 1972. Cette tendance a été brisée net par les mesures prises en 1972 limitant la vitesse et imposant la ceinture de sécurité, et malgré l'augmentation du trafic routier, le nombre de morts sur la route est revenu en 1995 au-dessous de celui de 1960.

◆ Réduire la vitesse diminue la mortalité

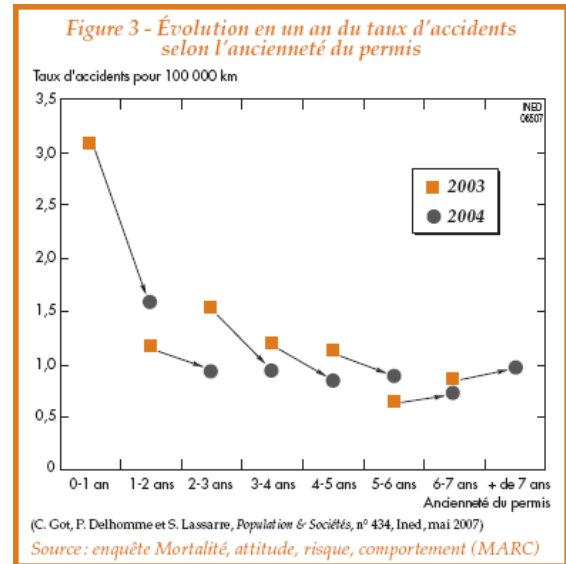
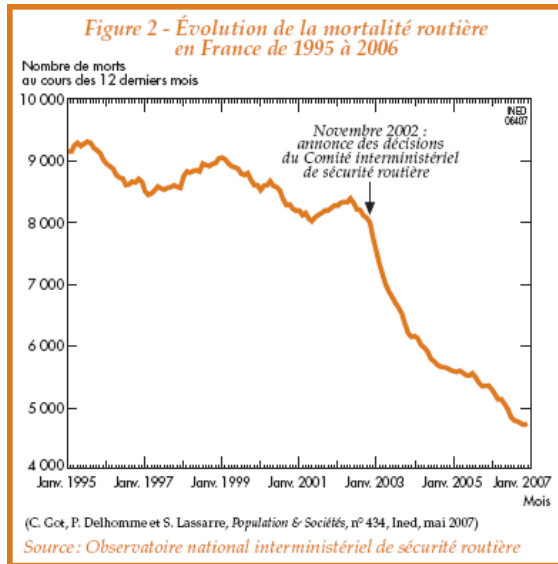
Depuis 2003, après plusieurs années de quasi-stagnation de la mortalité routière, une nouvelle orientation politique fondée sur une meilleure application des règles, notamment le respect des limites de vitesse, a produit de bons résultats : la mortalité routière a baissé de plus de 40 % (figure 2). L'amélioration a débuté dès décembre 2002, suite aux annonces très médiatisées du Comité interministériel de sécurité routière, qui ont

entraîné une modification brutale des comportements des usagers de la route. Ce choc médiatique fournit aux scientifiques une situation quasi expérimentale et permet de mesurer de façon incontestable la relation entre vitesse moyenne et mortalité, comme dans l'exemple américain (encadré).



* Comité des experts auprès du Conseil national de sécurité routière

** Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité



L'évolution de la mortalité routière au cours de la période 2002-2005 incite à poursuivre l'étude des facteurs en cause – alcoolémie, non-port de la ceinture de sécurité, vitesse excessive notamment sur certains réseaux, comportement des usagers de deux roues motorisés, circulation des vélos sans éclairage, etc. – afin d'améliorer encore une action qui réussit et épargner ainsi plus de vies. Les relations entre certains facteurs de risque doivent cependant être précisées. Nous manquons par exemple d'informations analogues à celles qu'enregistrent les Américains (voir encadré) sur les caractéristiques des véhicules impliqués.

Les spécialistes de la modélisation indiquent depuis longtemps qu'une réduction de 1 % de la vitesse moyenne sur les routes réduit de 4 % la mortalité. Les données de l'Observatoire des vitesses (1) confirment que la réduction des risques est liée pour une grande part à la diminution de la vitesse moyenne [1]. Il faut cependant aller plus loin : la proportion d'accidents avec une alcoolémie dépassant les taux tolérés a diminué autant que la mortalité globale pendant la période 2002-2005. Les usagers auraient-ils réduit leur alcoolisation comme ils ont réduit leur vitesse ? Il est difficile de le savoir puisqu'on ne dispose d'aucune étude représentative sur l'alcoolémie des conducteurs hors accidents pour la période récente ; il est possible que la réduction de la vitesse ait été le facteur le plus important dans la réduction de la mortalité accidentelle liée à l'alcool, les deux facteurs n'étant pas indépendants.

◆ Le lourd tribut payé à la route par les jeunes

La mortalité routière est particulièrement élevée chez les jeunes. Dans les pays de l'OCDE, il s'agit principalement d'accidents mortels de nuit le week-end. Mais qu'en est-il du risque d'accident matériel ou corporel au quotidien ? Une enquête a été menée auprès de 3 000 détenteurs de permis B âgés de 18 à 24 ans résidant en France. Appelée MARC (2), elle a d'abord permis de connaître la répartition par sexe et âge des détenteurs de permis résidant en France. Pour ce qui est des conducteurs de la

tranche d'âge interrogée, les hommes sont légèrement plus nombreux que les femmes (53 % contre 47 %) car ils obtiennent leur permis quatre mois plus tôt qu'elles en moyenne. L'accès au permis de conduire se fait dans les trois quarts des cas avant 20 ans. Cet accès est accéléré d'un an pour ceux qui suivent l'apprentissage accompagné de la conduite (un tiers de l'échantillon).

Selon les déclarations d'accidents arrivés dans l'année précédant l'interview, les jeunes hommes sont légèrement plus accidentés que les jeunes femmes : le rapport des risques d'accident corporel et matériel est de 1,1 à distance parcourue égale (ce facteur est important à prendre en compte car les jeunes femmes circulent beaucoup moins que les jeunes hommes : 9 260 km par an contre 15 070). Le risque d'accident matériel (91 % des accidents) est le même pour les hommes et les femmes toujours pour une même distance parcourue. Par contre, selon le fichier national des accidents corporels de la circulation de 2003, le sur-risque masculin est très marqué : 1,5 pour les accidents corporels et 3,2 pour les accidents mortels. Plusieurs facteurs entrent en jeu qui se renforcent mutuellement : la vitesse, le non-port de la ceinture de sécurité, la consommation d'alcool ou de drogue avant de conduire, la présence d'autres occupants et la fréquentation de voies plus dangereuses, comme les routes départementales avec obstacles fixes (qui rassemblent environ 58 % des victimes sur routes nationales ou départementales).

(1) Programme développé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière

(2) L'enquête *Mobilité, attitude, risque, comportement* (MARC) est un projet conjoint de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), la Fédération française des sociétés d'assurances et la Direction de la circulation et de la sécurité routière du ministère des Transports. C'est une enquête par panel en face à face en trois vagues, au cours des hivers 2003, 2004 et 2005. Elle vise à améliorer la connaissance du risque routier des jeunes conducteurs de trois points de vue : sociologique, psychologique et économique.

Une preuve du rôle de la vitesse dans la mortalité routière : l'expérience américaine des années 1973-1995

Stève Bernardin* et Scott Falb**

L'harmonisation des politiques européennes de sécurité routière se heurte à la fois aux prises de position opposées des États et aux réticences des constructeurs de se voir imposer des équipements ou des restrictions favorisant la sécurité mais peu en harmonie avec l'image de la voiture de leur politique marketing. L'exemple des États-Unis illustre ces difficultés et nous offre quelques pistes d'évolutions possibles.

En matière de sécurité routière, toute intervention publique est confrontée à la question de la préservation des libertés individuelles. Aux États-Unis, l'échelon fédéral reste traditionnellement en retrait d'une question qui relève avant tout du domaine des villes et des États fédérés. La situation change cependant dans le courant des années 1960 et 1970. S'appuyant sur les travaux des épidémiologistes, un mouvement pro-consumériste conduit les parlementaires à demander l'élaboration d'une statistique mettant en lumière l'impact des normes techniques automobiles sur les blessures des accidentés. La *National Highway Traffic Safety Administration* est créée en 1966. Cette administration doit initialement assurer l'information des consommateurs quant à la sécurité des véhicules mis en vente. Au-delà, elle doit établir de nouvelles normes visant à l'uniformisation des pratiques réglementaires des États fédérés [3]. Elle réfléchit en particulier à l'établissement de limites de vitesse uniformes sur l'ensemble du territoire américain. Bien vite cependant, la nouvelle administration se heurte à de fortes pressions économiques et politiques contre l'harmonisation des mesures locales.

En 1973, la crise pétrolière fait finalement resurgir le débat sur la scène publique nationale. Dans l'urgence, pour réduire efficacement la consommation de pétrole, l'État fédéral propose une limitation de vitesse uniforme. Votée en 1974, la *National Maximum Speed Law* prévoit un retrait d'une partie des subventions fédérales aux États n'adoptant pas la limitation des vitesses à 55 miles par heure (88 km/h) sur toutes leurs routes principales.

Durant les années 1980, la baisse du prix du pétrole rend caduque l'argument d'économie d'énergie pour les limitations de vitesse. Le nombre de vies sauvées devient alors le principal argument face à un lobby de représentants d'États ruraux souhaitant relever les limitations de vitesse. Ces derniers entendent apporter la preuve scientifique que le choix de 1975 n'est pas statistiquement fondé, et qu'il n'est finalement que populisme et arbitraire politique. Une étude détaillée est réalisée en 1984 par la *National Academy of Sciences* [4]. Les deux cent soixante deux pages du rapport font resurgir les démons bien connus de l'inférence statistique : comment savoir si les vies sauvées le sont à cause de la seule réduction des vitesses ? Que penser de l'impact d'autres facteurs comme la diminution du trafic total ou encore l'amélioration des caractéristiques techniques des véhicules ?

Alors que les recherches se multiplient rapidement, d'influents économistes affirment qu'une faible limitation de vitesse invite les automobilistes à adopter des comportements plus dangereux, notamment pour maintenir un niveau de risque perçu comme constant [5].

Au final, les études menées dans les années 1980 signalent des résultats divergents en fonction des modes d'inférence statistique utilisés. Cependant, elles introduisent un doute qui incite le Parlement américain à retirer la limitation de vitesse nationale pour les routes principales en 1987. En quelques mois, une quarantaine d'États légifèrent pour augmenter les limitations de vitesse sur ces portions routières. Devant l'engouement des États fédérés, le Président des États-Unis suit le Parlement américain. Il abroge en 1995 la limitation de vitesse votée vingt ans plus tôt. Trois ans plus tard, les autorités publiques soulignent avec amertume une augmentation moyenne de 9 % des tués pour les États ayant opté pour une hausse des limitations de vitesse [6]. Des études menées en Iowa confirment la tendance : en 1974, l'État opte pour une limitation de vitesse de 55 mph au lieu de 75 mph sur les routes principales. Les trois premières années, les accidents mortels sont en diminution de 71 % par rapport à la période 1971-1973. En 1987, on légifère à l'inverse pour augmenter les limitations de vitesse, à hauteur de 65 mph sur les routes principales de campagne. Les trois premières années suivant cette mesure voient une hausse de 87 % du nombre de tués par rapport à 1985-1987 [7]. Après l'abrogation complète des limites de vitesse nationales en 1995, une étude comparative des États du Midwest montre aussi que les États ayant relevé leurs limites au-delà de 65 mph voient le nombre de leurs tués augmenter de 7 à 13 %, alors que les États n'ayant pas modifié leur réglementation observent une baisse de 10 % [7].

Les résultats paraissent clairs, mais d'autres enjeux se greffent au débat sur les limitations de vitesse. Comme en 1973, ce n'est pas tant de sécurité routière qu'il s'agit. Certains partisans de l'élévation des vitesses évoquent par exemple l'accroissement de la congestion du trafic liée à la baisse des limitations de vitesse. La controverse reste donc ouverte aujourd'hui, et les États fédérés adoptent des réglementations de vitesse à leur gré. Cet exemple illustre ainsi la difficulté de prise de mesures touchant non seulement à la sécurité routière, mais aussi à des considérations d'ordre économique (dépendance énergétique) et politique (non-ingérence dans les affaires des États fédérés). Dans ce cadre, la controverse sur la question de l'inférence statistique peut être comprise comme un enjeu politique tout autant que scientifique.

* École nationale des travaux publics de l'État, France.

** Iowa Department of Transportation, États-Unis.

L'expérience de la conduite réduit bien le risque d'accident. Le taux d'accident pour 100 000 kilomètres décroît en fonction de l'ancienneté du permis, particulièrement après la première année de conduite (figure 3). Le pic d'occurrence du premier accident après l'obtention du permis se situe à 5 mois, pour décliner ensuite, de manière identique selon le sexe et la nature des accidents. L'apprentissage de la conduite et de la maîtrise des situations profite à tous les conducteurs pour tous risques d'accident.

L'apprentissage accompagné n'améliore pas la conduite du jeune conducteur du point de vue de la sécurité. Il ne modifie en rien le moment de l'arrivée du premier accident et aurait même tendance à augmenter le risque d'accident la première année de conduite et à favoriser des infractions plus précoces, dès la première année. Ce comportement se manifeste plutôt la deuxième année de conduite pour les jeunes conducteurs de la filière traditionnelle [2]. Comme si l'excès de confiance apporté par 3 000 kilomètres d'apprentissage accompagné encourageait la prise de risque.

◆ Transgression des limitations de vitesse : l'influence des pairs

La surreprésentation des jeunes automobilistes dans les accidents de la route est très souvent imputable à une vitesse excessive, inadaptée aux lieux et circonstances, ou simplement dépassant les limites en vigueur. Les jeunes automobilistes (18-24 ans), principalement les hommes, en sont à la fois les auteurs et les premières victimes : près d'un tué sur cinq a le permis depuis moins de deux ans.

REFERENCES

- [1] Simon Cohen, Hubert Duval, Sylvain Lassarre et Jean-Pierre Orfeuill -1998, *Limitations de vitesse, les décisions publiques et leurs effets*, éditions Hermès
- [2] Sylvain Lassarre -2005, Présentation des premiers résultats de l'enquête MARC, in *Actes du Colloque « Parents, enseignants, médias : quel rôle face à l'hécatombe des jeunes sur la route ? »*, Prévention Routière et Fédération Française des Sociétés d'Assurances, Paris
- [3] Steve Bernardin -2006, « Compter autrement. Mouvements sociaux et réforme des pratiques statistiques dans les années 1960 aux États-Unis », Journées d'Histoire de la Statistique, CREST-INSEE
- [4] National Academy of Sciences -1984, 55 : *A decade of experience*, Transportation research Board, Washington, DC : National Academy of Sciences
- [5] Sam Peltzman -1975, The Effect of Automobile Safety Regulation, *Journal of Political Economy*, vol. 83, p. 677-725
- [6] National Highway Traffic Safety Administration - 1998, *The Effect of Increased Speed Limits in the Post-NMSL Era : Report to Congress*, Washington, DC : US Department of Transportation
- [7] Scott Falb -2006, *Iowa Rural Interstate Fatalities and Fatal Crashes From 1970-2005 et An Iowa Study of Speed Limit Increases and the Effect on Traffic Fatalities and Fatal Crashes in Iowa and Surrounding Midwestern States*, Des Moines, IA : Iowa Department of Transportation, 1-2

L'enquête MARC a demandé aux personnes interrogées si elles avaient l'intention au cours des 12 prochains mois de « rouler à plus de 110 km/h sur une route où la vitesse est limitée à 90 km/h ». Cette intention est aussi répandue qu'on soit homme ou femme, conducteur débutant ou plus expérimenté. Mais les motivations diffèrent. Les hommes sont davantage influencés par l'incitation de leurs amis garçons tandis que les femmes le sont par le mauvais exemple de leurs proches (conjoint, amis). à l'inverse, une image non négative de soi (se considérer peu frimeur, peu inconscient) réduit l'intention de commettre cette transgression, principalement chez les femmes. Les débutants dépassent les limites de vitesse essentiellement parce qu'ils connaissent un jeune en transgression dont ils se sentent proches et parce qu'ils valorisent la vitesse. Avec un an d'expérience, c'est le sentiment du conducteur qu'il contrôle sa conduite qui prédit le mieux l'intention de transgresser. Après trois ans de permis, c'est la sanction passée qui a le plus d'influence pour réduire cette intention. Les campagnes de prévention et les actions de formation des jeunes devraient prendre ces facteurs pour points d'appui.

* * *

*

Vitesse moyenne, alcoolémie, sexe, âge et expérience du conducteur, etc. sont autant de facteurs qui interviennent sur le niveau de la mortalité routière. Les succès enregistrés ces dernières années sont incontestables. Mais beaucoup d'accidents peuvent sans doute encore être évités et plus de vies ainsi épargnées. Entre prévention et répression, reste à trouver le juste équilibre pour protéger les usagers de la route, particulièrement les jeunes, auteurs ou victimes de beaucoup trop d'accidents mortels.

RESUME

En France, la mortalité routière a atteint un pic en 1972 (18 000 morts cette année-là), puis baissé jusqu'à 5 500 morts en 2005, le déclin étant plus ou moins régulier en fonction des mesures prises en faveur de la sécurité routière. Parmi les différents facteurs, les limitations de vitesse et l'obligation de port de la ceinture (1972), puis la politique répressive fondée sur une meilleure application des règles (2003) ont été déterminants. Récemment, la réduction de la vitesse moyenne a joué un rôle important. La mortalité routière reste néanmoins très élevée chez les jeunes (un tué sur cinq), principalement les hommes. Pour cette tranche d'âge, l'enquête MARC menée auprès des 18-24 ans révèle l'importance de l'influence des pairs dans les comportements infractionnistes (vitesse, alcoolémie, non-port de la ceinture). L'enquête indique également la propension des jeunes à relativiser ces comportements : quoique les motivations diffèrent, « l'intention d'infraction » est en effet aussi répandue chez les hommes que chez les femmes, débutants ou plus expérimentés.

Conseil d'Etat
Statuant
Au contentieux
N° 280097
Publié au recueil lebon

5^{ème} et 4^{ème} sous-sections réunies

Mme Carine Soulay , Rapporteur
M. Chavaux, Commissaire du gouvernement
Mme Hagelsteen, Président

Séance du 2 novembre 2005
Lecture du 5 décembre 2005

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Considérant qu'il ressort des pièces soumises au juge des référés que, par décision en date du 21 février 2005, le MINISTRE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES a, en application de l'alinéa 3 de l'article L. 223-3 du code de la route, informé M. X du retrait de huit points de son permis de conduire en raison d'une infraction dont la réalité avait été établie par le paiement d'une amende forfaitaire, rappelé à l'intéressé les retraits de points consécutifs aux infractions qu'il avait précédemment commises puis constaté que le nombre de points affecté à son permis était nul et que celui-ci avait, en application de l'article L. 223-1 du code de la route, perdu sa validité ; que le juge des référés du tribunal administratif de Paris a, à la demande de M. X, suspendu cette décision ;

Considérant qu'aux termes du dernier alinéa de l'article L. 223-3 du code de la route : Le retrait de points est porté à la connaissance de l'intéressé par lettre simple quand il est effectif ;

Considérant que les conditions de la notification au conducteur des retraits de points de son permis de conduire, prévu par les dispositions précitées, ne conditionnent pas la régularité de la procédure suivie et partant, la légalité de ces retraits ; que cette procédure a pour seul objet de rendre ceux-ci opposables à l'intéressé et faire courir le délai dont dispose celui-ci pour en contester la légalité devant la juridiction administrative ; que la circonstance que le MINISTRE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES ne soit pas en mesure d'apporter la preuve que la notification des retraits successifs, effectuée par lettre simple, a bien été reçue par son destinataire, ne saurait lui interdire de constater que le permis a perdu sa validité, dès lors, que dans la décision procédant au retrait des derniers points, il récapitule les retraits antérieurs et les rend ainsi opposables au conducteur qui demeure recevable à exciper de l'illégalité de chacun de ces retraits ;

Considérant que ni le moyen susanalysé, tiré de ce que les retraits de points consécutifs aux infractions des 17 mai 2003 et 31 octobre 2004 n'auraient pas été portés à la connaissance de M. X à une date antérieure à la notification de la décision attaquée, ni, compte tenu des documents versés au dossier par le MINISTRE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES, le moyen tiré de ce que l'intéressé n'aurait pas reçu, lors de la constatation de chacune des infractions, l'information exigée par les dispositions des articles L. 223-3 et R. 223-3 du code de la route, relative au retrait de points encouru, à l'existence d'un traitement automatisé des retraits et reconstitutions de points et à la possibilité d'y accéder, ne suscitent en l'état de l'instruction un doute sérieux quant à la légalité de la décision dont la suspension est demandée ; qu'il y a lieu par suite de rejeter, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur la condition d'urgence, la demande de suspension de la décision du MINISTRE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES en date du 21 février 2005 présentée par M. X ;

DECIDE :

Article 1^{er} : L'ordonnance du juge des référés du tribunal administratif de Paris, en date du 18 avril 2005, est annulée.

Article 2 : La demande présentée par M. X devant le tribunal administratif de Paris est rejetée.

Article 3 : La présente décision sera notifiée au MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DE L'INTERIEUR ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE et à M. Luc X.