

PRÉSIDENCE  
DE LA  
RÉPUBLIQUE

---

**CÉRÉMONIE DE REMISE  
DES ÉCHARPES D'OR  
DE LA PRÉVENTION ROUTIÈRE**

**PALAIS DE L'ÉLYSEE**

**MERCREDI 30 NOVEMBRE 2011**



**DOSSIER DE PRESSE**

# **SOMMAIRE**

## **Dix ans d'action pour la sécurité routière**

- 1. Les grandes dates de la sécurité routière**
- 2. Le bilan de la mortalité routière depuis 2001**
- 3. L'action de l'Etat pour lutter contre l'insécurité routière**
  - 3.1. Dissuader les excès de vitesse
  - 3.2. Lutter contre l'alcoolémie et les stupéfiants sur la route
  - 3.3. Sécuriser l'usage des deux-roues motorisés
- 4. Le permis à points**

## DIX ANS D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les progrès réalisés en matière de sécurité routière en une décennie sont spectaculaires : le nombre de tués sur les routes, divisé par deux, est passé en-dessous de la barre des 4 000. Au total, ce sont 500 000 blessés et près de 32 000 vies qui ont été épargnées.

Pour se rapprocher encore de l'objectif extrêmement ambitieux de moins 3 000 tués sur les routes, fixé par le président de la République lors d'un Conseil restreint de Sécurité routière, le 21 décembre 2007, la lutte contre l'insécurité routière se poursuit avec :

- L'installation de 400 radars fixes supplémentaires d'ici à fin 2012 ;
- L'accélération du déploiement des radars mobiles-mobiles qui flashent à partir d'un véhicule en circulation : l'expérimentation se termine en janvier 2012 ;
- L'établissement sous trois mois d'une feuille de route sur le déploiement du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée) : ce système qui reconnaît par satellite l'endroit où se trouve le véhicule, la vitesse applicable et qui limite le véhicule automatiquement constitue un progrès technologique important ;
- L'équipement obligatoire d'éthylotest dans les voitures l'an prochain : cette mesure préconisée par la mission parlementaire JUNG-HOUILLON sur la prévention routière est peu coûteuse (le prix d'une paire d'éthylotest est de 1,5 à 2 euros). En cas de non-respect de l'obligation, les automobilistes encourront une contravention de 1<sup>ère</sup> catégorie (17 euros) ;
- La création d'une journée nationale des victimes de la route : la date sera choisie à l'issue d'une concertation avec le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) renouvelé.

# 1. LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**2002** : 17 septembre : premiers États généraux de la sécurité routière

**2003** : 3 février : loi relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation

31 mars : décret relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque ainsi que pour l'usage du téléphone portable

14 mai : décret relatif à l'extension du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds

12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière (aggravation des peines et instauration du permis probatoire)

9 juillet : décret relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars

11 juillet : décret prévoyant le retrait de six points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang

27 octobre : inauguration du premier radar automatique de la vitesse

31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé

**2004** : 1er mars : mise en application du permis probatoire

25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transport en commun à 0,2 gramme par litre de sang

31 octobre : recommandation portant sur l'allumage des feux de croisement le jour hors agglomération

6 décembre : décret prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h

**2005** : 30 mars : décret d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance

25 mars : décret relatif à l'obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que tous les mineurs transportés ont attaché leur ceinture de sécurité.

**2006** : 5 janvier : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h (renforcement de la peine de confiscation du véhicule)

**2007** : 5 mars : loi relative à la prévention de la délinquance

9 mai : décret d'application relatif au permis de conduire prévoyant notamment l'acquisition progressive du capital de 12 points par les conducteurs pendant la période probatoire du permis de conduire

21 décembre : le président de la République réunit un conseil restreint de sécurité routière et fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012

- 2008** : 30 juillet : décret portant diverses dispositions de sécurité routière telles que : l'aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones 30), des limitations de vitesse pour les véhicules de transport de personnes, etc.
- 2009** : 13 janvier : le CISR lance la réforme du permis de conduire  
3 juillet : installation des premiers dispositifs de contrôle du franchissement des feux rouges.
- 2010** : 25 novembre : la recomposition gouvernementale confie au ministre de l'Intérieur la définition et la mise en œuvre de la politique en matière de sécurité routière
- 2011** : 11 mai : le CISR décide notamment la suppression de l'annonce systématique des radars, l'interdiction des avertisseurs de radars et le renforcement des sanctions en cas de grands excès de vitesse

## 2. LE BILAN DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE DEPUIS 2001

### La réduction forte et ininterrompue du nombre de tués sur les routes

**Entre 2001 et 2010, le nombre de tués sur les routes en France a été divisé par deux, passant de 8 253 à 3 992.** Jamais une baisse aussi forte n'avait été observée. Il avait fallu presque trente ans, après le pic historique de 1972 (18 000 tués) pour aboutir à une chute comparable du nombre de tués (-54% de tués entre 1972 et 2001 contre -52% entre 2001 et 2011).

**Au total, les mesures prises contre l'insécurité routière ces dix dernières années ont permis de sauver 27 629 vies** et d'éviter 309 429 accidents corporels et 436 884 blessés. Ainsi, sur les 100 000 vies épargnées de 2002 à 2010 dans les 27 Etats membres de l'Union européenne, la France a contribué à hauteur de près de 30%.

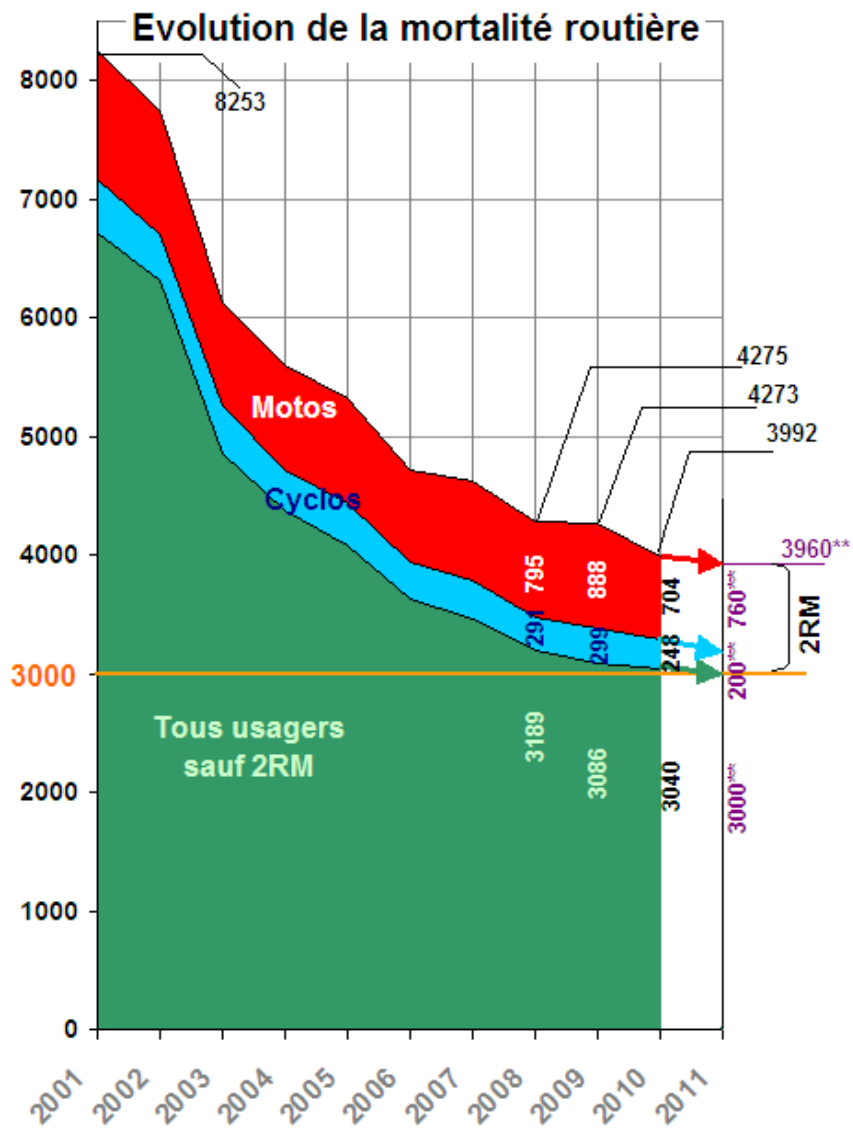
**Ces bons résultats semblent se confirmer en 2011**, puisque malgré la hausse inquiétante de la mortalité routière enregistrée en début d'année, le bilan devrait encore s'améliorer par rapport à 2010. En année glissante (total sur 12 mois de novembre 2010 à octobre 2011), on trouve un chiffre inférieur à 4 000 morts (-0,4% entre 2010 et 2011). Les mesures du CISR de mai 2011 ont apparemment permis de renverser la tendance : juillet (-21%), août (-3,9%), septembre (-1,7%) et octobre (-6,4 %).

### Les principales causes de la mortalité routière aujourd'hui

**La conduite sous l'emprise de l'alcool est la première cause infractionnelle de mortalité au volant** : en 2009, 30% des personnes tuées sur la route le sont dans un accident en présence d'un taux d'alcool supérieur au taux légal. Le même ratio vaut 10% en Allemagne où le taux d'alcoolémie légale est identique au nôtre et 17% au Royaume-Uni où il est supérieur (0,8g/l). Conduire en état d'alcoolémie multiplie, en effet, par 8 le risque d'être impliqué dans un accident mortel et par 14 s'il y a en plus consommation de cannabis.

**Au moins 770 vies pourraient encore être sauvées par an si les limitations de vitesse étaient respectées par tous.** Les progrès quant à la mortalité des automobilistes s'amenuisent régulièrement (la baisse est à moins de 2% aujourd'hui) notamment du fait des gains sur les vitesses pratiquées sur nos routes. Pour mémoire, depuis 2002, 13 500 ont été sauvées grâce à l'amélioration des comportements des Français en matière de vitesse.

**L'accidentalité des conducteurs de véhicules à deux-roues motorisés demeure préoccupante en France.** Ils représentaient, en 2010, environ 24% des personnes tuées sur la route pour moins de 2% du trafic. En plus de la forte expansion du parc des motocyclettes, les motards sont de loin les usagers les plus vulnérables.

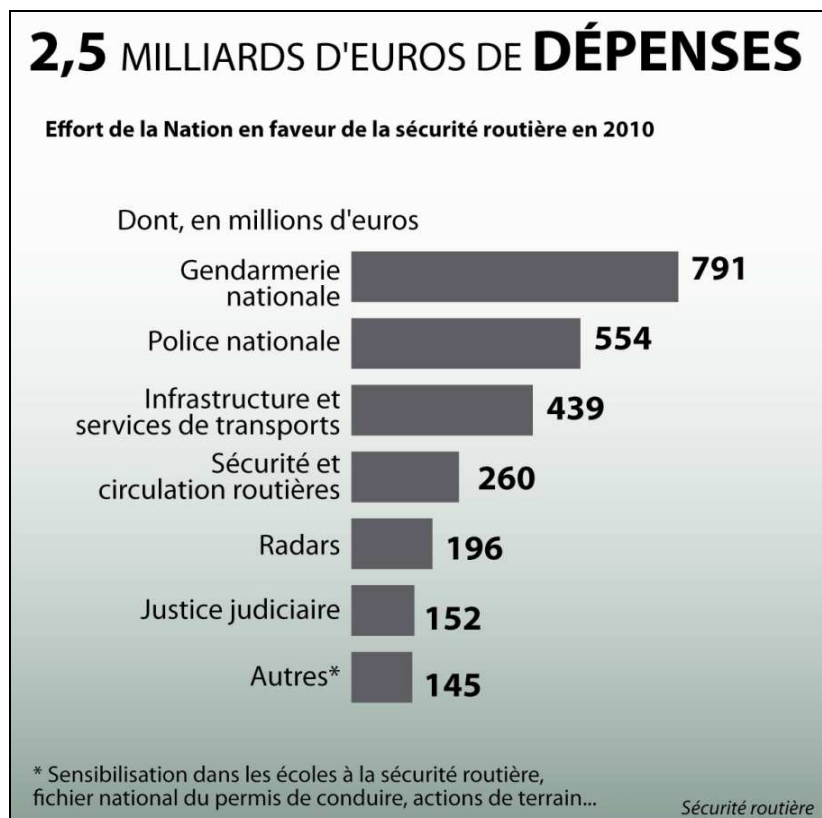


NB : - données 2010 définitives

- données 2011 extrapolées sur 10 mois à titre strictement indicatif

### 3. L'ACTION DE L'ÉTAT POUR LUTTER CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

#### L'effort quotidien de l'Etat pour lutter contre l'insécurité routière



#### La diminution du coût collectif de l'insécurité routière

Alors que le coût de l'insécurité routière était de 33,7 milliards d'euros en 2001, il n'était plus que de 23,4 milliards d'euros en 2010 (1,3% du PIB). En 2010, le coût aurait été supérieur de 15 milliards d'euros pour l'État, la sécurité sociale, les particuliers et les assureurs, si nous n'avions pas obtenu les résultats en termes de réduction de l'accidentalité routière.

Après une période de hausse supérieure à l'inflation de 2001 à 2004, les cotisations d'assurance sont stables depuis 2005. Une cotisation d'assurance en 2009 coûte désormais le même prix qu'en 2001.

### 3.1. DISSUADER LES EXCÈS DE VITESSE

#### La progression continue du nombre de radars

Depuis 2007, le déploiement des radars s'est poursuivi et diversifié en intégrant de nouveaux contrôles, notamment par l'installation de :

- radars discriminants qui permettent le contrôle simultané des véhicules sur plusieurs voies en différenciant les gabarits (poids lourds, véhicules légers) ;
- radars vitesse moyenne qui contrôlent les excès de vitesse sur une section dangereuse de plusieurs kilomètres ;
- radars spécifiques de contrôle de franchissement des passages à niveau les plus préoccupants sur la base des résultats très positifs de l'expérimentation menée depuis 2010 sur deux sites expérimentaux ;
- radars mobiles de nouvelle génération, permettant de contrôler la vitesse des usagers à partir de véhicules insérés dans le flot de circulation ;
- radars chantiers, déplaçables, adaptés au contrôle des vitesses sur les zones de chantiers.

Etat du déploiement du 31 décembre	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (prévision)	2012 (prévision)
Radars vitesse fixes	822	1137	1472	1661	2080	2135	2420
Radars vitesse mobiles	457	721	835	932	933	933	933
Contrôle feux-rouges				118	620	645	720
Contrôle passages à niveau							22
Contrôle vitesse moyenne							55
Radars mobile-mobile							50
TOTAL	1279	1858	2307	2711	3733	3913	4200

**Le nombre de radars continuera d'augmenter de +20% sur 2011-2012.**

## La mise en œuvre des mesures prises lors du CISR de mai 2011

Lors du CISR de mai 2011, il a été décidé de :

- **supprimer les panneaux existants informant de la présence de radars fixes** et ne plus poser de panneaux pour les nouvelles implantations ;
- **ne plus publier les cartes d'implantation des radars ;**
- **interdire la vente et l'usage des avertisseurs de radars.** L'usage est soumis à une amende de 1500 euros et à la saisie de l'appareil, voire du véhicule si le dispositif est fixé à ce dernier.

**Dans les mois suivants le CISR, dans les départements, les préfets ont réuni des commissions de concertation sur les radars** (préalablement au retrait des panneaux avertisseurs). Ces commissions ont effectué une présentation de l'accidentologie du département, ainsi qu'un bilan des infractions relevées par les radars fixes et mobiles.

**Un programme d'installation de radars pédagogiques a également été élaboré**, en vue d'assister les conducteurs au respect de la limitation de vitesse. Ces radars qui indiquent la vitesse à laquelle l'automobiliste conduit seront placés soit plusieurs kilomètres avant le radar, soit sans même qu'il n'y ait de radar dans les environs.

**Les avertisseurs de radars sont en passe de devenir des avertisseurs de zones dangereuses**, c'est-à-dire de zones accidentogènes où ne seront pas systématiquement implantés des radars. Ce seront des systèmes d'aide à la conduite à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Par le biais d'un protocole signé avec le ministère de l'Intérieur, le 28 juillet dernier, les fabricants se sont engagés à ne plus signaler la localisation des radars fixes et mobiles, ni aucun autre dispositif de contrôle routier. Le nombre de zones de danger identifiées sera très largement supérieur au nombre de radars pour inciter les automobilistes à modérer leur vitesse moyenne.

**Enfin, les préfets travaillent, depuis l'été dernier, sur une meilleure lisibilité des limitations de vitesse sur les axes secondaires** (routes nationales, départementales, entrées de villages, etc.). L'objectif est de réduire les différences fréquentes, souvent incompréhensibles pour les automobilistes, dans les limitations de vitesse successives (ex. : passage de 90 km/h à 70 sur une même portion de route droite).

## ***Idées reçues sur les radars***

### **Les radars sont placés de façon à piéger les usagers : FAUX**

Les radars automatiques sont installés sur des sites proposés par les préfets de département, sur des critères précis. L'implantation d'un radar intervient ainsi en priorité sur une zone où se produisent des accidents pour lesquels des vitesses excessives sont principalement en cause. Les radars sont également placés à intervalles réguliers sur les grands itinéraires pour faire baisser la vitesse moyenne sur l'ensemble du trajet. Ils sont aussi installés dans des zones où les usagers doivent redoubler de vigilance : les portions de route où des aménagements seraient difficilement réalisables ou extrêmement coûteux, dans les tunnels ou encore sur les ponts.

### **Si le conducteur grille un feu pour laisser passer un véhicule prioritaire, il sera sanctionné : FAUX**

Tous les clichés pris par les radars automatiques (feu rouge, vitesse) sont vérifiés par un officier de police judiciaire. Si l'usager franchit le feu rouge pour laisser passer un véhicule d'urgence, les clichés pris par le radar le montreront, et aucune amende ne sera envoyée.

### **Un radar feu rouge flashera le conducteur s'il passe à l'orange : FAUX**

Le radar ne se déclenche que lorsque le feu est au rouge... même si le passage au feu orange est interdit.

### **Les radars automatiques ne sont pas fiables : FAUX**

Les radars automatiques sont tous homologués par un organisme accrédité. Chaque dispositif fait l'objet : d'une vérification avant sa première mise en service, d'une vérification d'installation (pour les radars fixes) et d'une vérification périodique annuelle. Les dysfonctionnements éventuels d'un appareil sont très vite repérés par des systèmes d'alerte au Centre national de traitement. Dans ces cas, l'équipement est mis hors service et tous les clichés, envoyés depuis l'apparition de l'alarme, sont rejetés.

### **Les radars coûtent bien trop cher à la collectivité : FAUX**

En 2010, le coût des radars s'élève à un peu plus de 200 millions d'euros, soit 120 fois moins que le coût annuel de l'insécurité routière qui s'élève à 23,4 milliards d'euros (soins, interventions des secours, réparations, perturbations du trafic, assurances...). Mais le bilan humain est encore plus lourd : près de 4 000 personnes tuées, 4 000 personnes handicapées et 2 000 enfants devenus orphelins à la suite d'accidents de la route... sans compter de très nombreuses familles détruites.

### **Le conducteur peut être flashé pour un excès de vitesse de 1 ou 2 km/h : FAUX**

Saviez-vous que lorsque vous êtes enregistré à une vitesse de 97 km/h, le chiffre retenu est de 92 km/h ? En effet, une marge d'erreur de 5 km/h (en dessous de

100 km/h) ou de 5% (au-dessus de 100 km/h) est prise en compte, toujours à l'avantage du conducteur. Il est donc impossible d'être sanctionné pour un excès de vitesse « insignifiant », puisqu'il faut toujours rajouter cette marge.

### **L'argent des radars sert à remplir les caisses de l'État : FAUX**

Les recettes des radars sont réinvesties dans l'amélioration de la sécurité routière et dans le développement de moyens de circulation plus sûrs. Un tiers du produit des amendes sert à entretenir, moderniser et développer le système de contrôle automatisé. Le reste est versé aux collectivités territoriales et à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui utilisent ces recettes pour financer des travaux visant à améliorer la sécurité des usagers et à développer des moyens de transport en commun. Seuls 10% du produit des amendes sont affectés au budget général, soit 60 millions environ en 2010, ce qui constitue un montant bien inférieur au coût occasionné pour l'Etat par l'entretien routier, etc.

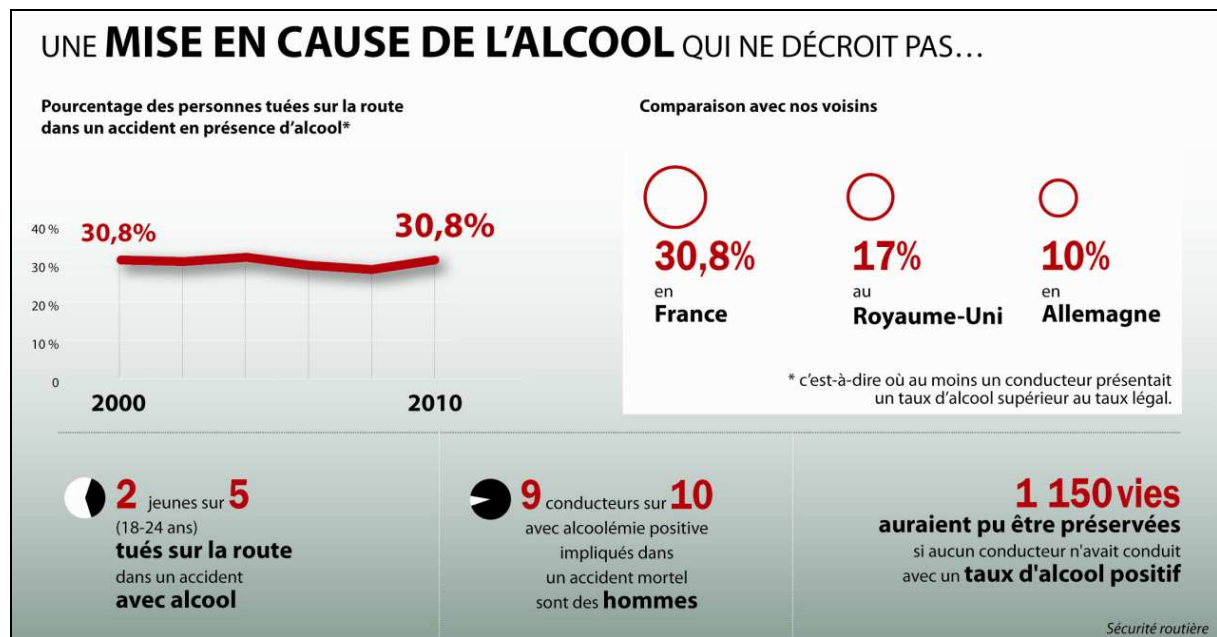
### **Un radar qui ne flashe plus ne sert à rien : FAUX**

Un radar qui ne flashe plus est un radar qui a totalement rempli son rôle en permettant que les usagers respectent la limitation de vitesse de part et d'autre de son emplacement, choisi sur des critères d'insécurité routière. Si ces radars étaient déplacés, la vitesse remonterait, ce qui augmenterait le risque d'accidents et leur gravité sur cette zone.

## 3.2. LUTTER CONTRE L'ALCOOLÉMIE ET LES STUPÉFIANTS SUR LA ROUTE

### L'alcool au volant, première cause de mortalité sur les routes

En 2010, 30,8% des personnes tuées sur la route dans un accident l'ont été dans un accident en présence d'alcool. Ce taux d'implication du facteur alcool dans la mortalité routière n'a pratiquement pas varié depuis l'année 2000, où il était exactement le même. Plus de 3 personnes meurent chaque jour sur la route dans des accidents dont un des facteurs est la consommation d'alcool.



Dans l'immense majorité des accidents mortels impliquant un conducteur avec un taux d'alcool positif (90,7%), ce taux d'alcool est supérieur à 0,8 g/l. Dans plus d'un cas sur deux, il est supérieur à 1,5 g/l (62,5%). Dans un accident corporel avec alcool sur trois, il y a un conducteur présentant un taux d'alcool supérieur à 2 g/l. À 0,5 g/l, le risque pour un conducteur alcoolisé d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3. À 1 g/l, ce risque relatif passe à 8 et à 1,6 g/l, il approche les 32.

### Une priorité gouvernementale depuis 2002

#### Les sanctions ont été renforcées :

- Le CISR de décembre 2002 a porté de 3 à 6 la perte de points pour une alcoolémie contraventionnelle (entre 0,5 et 0,8g/l) ;
- Il a également décidé la suppression des permis blancs pour les infractions les plus graves. La peine de confiscation du véhicule est étendue depuis la loi du 12 juillet 2003 aux infractions les plus graves (homicides et blessures involontaires notamment) ;
- Le CISR de 2004 a baissé à 0,2 g/l le taux légal (décret eu 25 octobre 2004) le taux légal pour les chauffeurs de transport en commun ;

- Le CISR de 2011 a décidé de porter la perte de points de 6 à 8 pour les alcoolémies les plus graves (supérieures à 0,8g/l).

**Des dispositifs d'éthylotests anti-démarrage se mettent progressivement en place dans les transports en commun.** Ils sont devenus obligatoires dans les cars de transports d'enfants neufs, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010. Cette obligation sera étendue à tous les autocars affectés à un transport en commun de personnes sera effective à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2015. Par ailleurs, la LOPPSI du 14 mars 2011 a créé l'interdiction de conduire un véhicule ne comportant pas d'éthylotest anti-démarrage comme peine complémentaire et comme mesure de composition pénale.

**Plus globalement, les pouvoirs publics ont cherché à développer le réflexe d'autocontrôle,** en imposant la mise à disposition de dispositifs d'éthylotests à la clientèle des débits de boissons ouverts après 2h du matin, à partir du 1<sup>er</sup> décembre 2011 au plus tard.

**S'agissant de la vente d'alcool, elle est maintenant interdite entre dans les stations-services,** grâce à la loi « hôpitaux, patients, santé, territoires » du 21 juillet 2009. Les boissons alcoolisées réfrigérées sont complètement interdites, alors que les autres peuvent encore être achetées en journée.

**Enfin, les contrôles d'alcoolémie se sont intensifiés,** grâce à l'équipement d'éthylotests électroniques. Le CISR de 2011 a d'ailleurs décidé que la possibilité de procéder aux prises de sang aux fins de vérification de l'alcoolémie et des stupéfiants, à l'occasion des contrôles routiers, sera étendue aux infirmiers. Mesure législative intégrée au projet de loi santé en cours.

### **La lutte contre les stupéfiants, complémentaire de celle contre la surconsommation d'alcool**

**Dès 2003, la loi dite « Marilou » a prévu que la conduite sous l'emprise de stupéfiants constituait un délit passible de deux ans de prison.** A la suite de cette loi, le CISR de 2005 a décidé de lancer une expérimentation sur les tests salivaires, qui deviennent progressivement de plus en plus fréquents. La mesure susmentionnée sur les tests sanguins devrait également pouvoir faciliter le dépistage des stupéfiants.

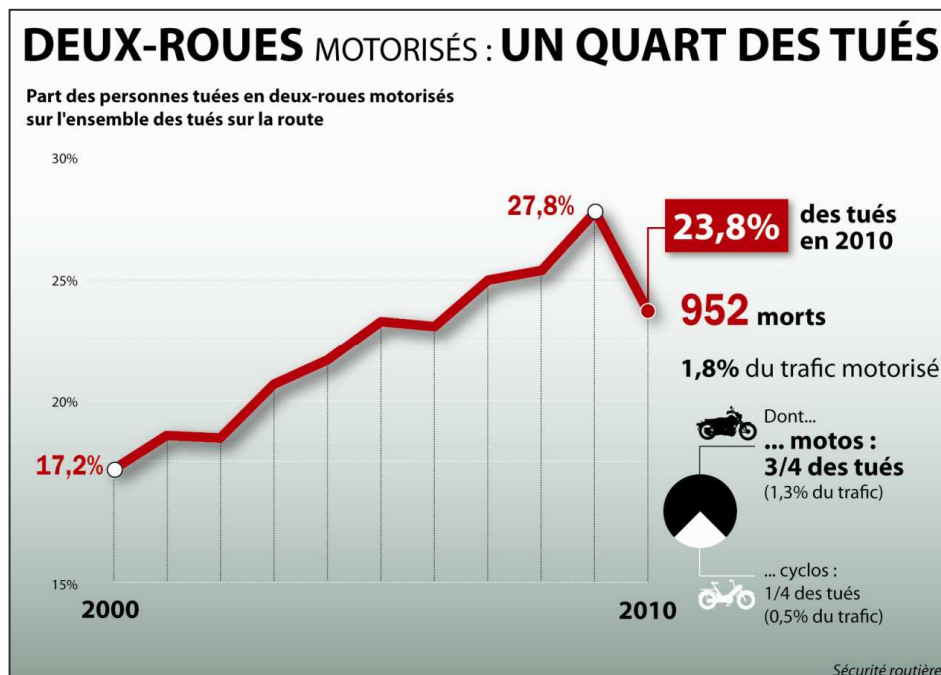
**Les mesures de sanction ont également été renforcées.** La LOPPSI a instauré la confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive de conduite après usage de stupéfiants et les frais de dépistage des contrôles stupéfiants seront bientôt mis à la charge des mis en cause.

### 3.3. SÉCURISER L'USAGE DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

#### Les motocyclistes, une population particulièrement sensible

Les motards qui sont, de loin, les usagers les plus vulnérables. Deux facteurs explicatifs : la vitesse, liée à la puissance de leurs véhicules, et le manque de protection.

Ce constat est d'autant plus préoccupant que le parc des motocyclettes, est en forte expansion sur le long terme, avec près de 7 fois plus de véhicules qu'il y a 40 ans ; dans le même temps, le parc des voitures particulières n'a été multiplié que par 2,6. L'accroissement du parc motos s'est accéléré depuis le milieu des années 1990, avant de ralentir ces dernières années.



#### La nécessité de protection des motocyclistes

**La formation des usagers de motocyclettes a été renforcée**, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, puisque tous les titulaires de permis B doivent passer une formation de 7 heures avant de pouvoir conduire une moto de 152 cm<sup>3</sup>.

**Il est essentiel d'améliorer la visibilité des motocyclistes.** D'où l'obligation du port d'un équipement (blouson, simple gilet ou brassard) doté de dispositifs rétro réfléchissants pour tous les usagers de motocyclettes de plus de 125 cm<sup>3</sup>, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Il s'agit de la première mesure équipement depuis l'obligation du port du casque

#### L'indispensable respect des règles

**Pour lutter contre le débridage, les cyclomoteurs sont immatriculés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004.** Plusieurs campagnes de contrôles ont été décidées par les CISR en 2005-2006, notamment en équipant les forces de l'ordre de moyens de contrôle. Lors du CISR 2010, il a même été décidé de créer une infraction spécifique,

qui punit d'une contravention de 4<sup>ème</sup> classe et de la possibilité d'immobilisation et de mise en fourrière et de confiscation, l'utilisation d'un cyclomoteur débridé.

**Parallèlement, l'efficacité du contrôle sanction automatisé a été améliorée**, d'autant plus que les motocyclettes roulent, en moyenne, 10 km/h plus vite que les voitures. Les motocyclettes n'ont pas de plaque à l'avant et échappent fréquemment aux contrôles par l'arrière en raison de la difficulté engendrée par la taille des caractères de beaucoup inférieure à celle en vigueur dans les autres États de l'Union. Dans un premier temps, le modèle de plaque le plus petit (17x13 cm) ne pourra plus être installé ; à terme, le format allemand, (18 x 20cm) remplacera le modèle 21x 13 cm.

## 4. LE PERMIS À POINTS

Il apparaît clairement une relation très forte entre le nombre d'infractions avec retrait de points et le nombre de tués.



Source : ministère de l'Intérieur - DMAT.

**75% des conducteurs français disposant d'un permis depuis plus de 3 ans ont tous leurs points, et près de 90% ont entre 10 et 12 points.** Ce bilan positif montre que les Français ont modifié leurs comportements sur les routes et qu'ils adoptent, dans leur grande majorité, une conduite responsable.

## ***Idées reçues sur le permis à points***

### **Quand on perd des points sur son permis voiture, on les perd aussi sur son permis moto ou poids lourd : VRAI**

Le retrait de points affecte le permis de conduire dans son ensemble, quel que soit le véhicule motorisé utilisé au moment de l'infraction. Ainsi, si un conducteur ayant un permis A (moto) et B (voiture) commet une infraction, le retrait de points affecte l'ensemble de son permis, que l'infraction soit commise en voiture ou à moto. Si le permis est invalidé à la suite de ces retraits, son titulaire perd tous les droits de conduire obtenus précédemment.

### **Les excès de vitesse sont la première cause de retrait de points aujourd'hui : VRAI**

Les excès de vitesse représentent 80% des infractions ayant entraîné un retrait de points en 2010. Il faut savoir que les excès de vitesse, même petits, sont à l'origine d'un grand nombre d'accidents de la route et occasionnent des blessures graves. A savoir : 1% de baisse des vitesses moyennes entraîne 4% de baisse des accidents mortels.

### **Commettre une infraction à vélo peut entraîner la perte de points sur son permis de conduire : FAUX**

Il ne peut y avoir de retrait de points que pour les infractions commises avec un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est exigé. C'est ainsi qu'une infraction au Code de la route commise à bicyclette ou en voiturette, par exemple, ne donne pas lieu à un retrait de points, mais peut donner lieu à une amende.

### **Si l'on perd tous ses points, on n'est plus assuré : VRAI**

Si vous avez perdu tous vos points, votre assureur ne vous couvre pas en tant que conducteur. La perte de tous vos points est assimilée à une conduite sans permis. Rouler sans assurance peut avoir des conséquences dramatiques et durables. En cas d'accident, le Fonds de garantie indemnise les victimes au titre de la solidarité nationale. Il se retourne ensuite contre les responsables qui doivent rembourser les sommes versées, parfois pendant toute leur vie.

### **On peut perdre tous ses points en une seule fois : FAUX, sauf pour les jeunes conducteurs**

Le nombre de points maximal que vous pouvez perdre en commettant une infraction est de 6 points. Si vous commettez simultanément plusieurs infractions (conduite en état d'ivresse, sans ceinture de sécurité, en excès de vitesse), vous perdrez 8 points au maximum. Par conséquent, un conducteur ayant 12 points sur son permis ne peut pas les perdre tous en une seule fois. Toutefois, un jeune conducteur ne disposant d'un capital que de 6 ou 8 points (permis probatoire) peut, quant à lui, perdre tous ses points en une seule série d'infractions.

### **On retire parfois des points alors que le conducteur avait dépassé la limitation de 1 km/h seulement : FAUX**

La loi, par arrêté du 4 juin 2009, a fixé une marge entre la vitesse mesurée par le radar et celle retenue pour considérer qu'il y a infraction. Ainsi, 5 km/h sont déduits de la vitesse mesurée pour les vitesses en dessous de 100 km/h. Pour les vitesses de plus de 100 km/h, 5% sont déduits de la vitesse mesurée.

**On est toujours averti par un courrier d'un retrait de point(s) : VRAI**

Le retrait de point(s) est porté à votre connaissance par lettre simple du ministère de l'Intérieur quand il est effectif. Un retrait de point(s) est effectif dès que survient l'un des éléments suivants : paiement d'amende forfaitaire, émission du titre exécutoire d'une amende forfaitaire majorée, exécution d'une composition pénale ou condamnation définitive. Lorsque votre capital de points atteint ou franchit le seuil de 6 points, un courrier en recommandé vous en alerte et vous incite à suivre un stage de sensibilisation. Ce courrier est expédié à l'adresse indiquée sur votre carte grise ou à l'adresse communiquée par le conducteur lors de l'établissement du procès-verbal.