



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE SEINE-ET-MARNE

Plan Départemental de Contrôle Routier



2008



Information de voir
une dérogation possible
maximum de 3 km/h
Vitesse: 80 km/h
Régulièrement mis à jour
et de votre partie de
l'axe routier que
l'adresse 333-0 de Code Postal



PREFECTURE DE SEINE-ET-MARNE

PLAN DEPARTEMENTAL DE CONTROLES ROUTIERS

ANNEE 2008

Préambule

Pour la 1^{ère} fois depuis que les statistiques d'accidentalité existent, le nombre de personnes tuées en Seine-et-Marne en 2007 est passé nettement sous la barre des 100 : 87 contre 106 en 2007, soit une baisse de 18,7% représentant 19 vies épargnées. Cette baisse a été constatée également au niveau national mais de façon plus modérée, à hauteur de 2 %, correspondant à 100 vies épargnées. La Seine-et-Marne représente donc à elle seule près de 20 % de toutes les vies épargnées sur le territoire national en 2007. En cinq ans, la baisse des personnes tuées est de 40 %, identique à celle enregistrée au niveau national.

Ce résultat particulièrement encourageant ne doit pas masquer une augmentation en 2007 des accidents corporels (+ 2,5 %) et des personnes blessés (+ 2,3 %) rompant ainsi avec les baisses successives observées les années précédentes, cette tendance étant également observée au niveau national.

Une analyse détaillée des chiffres confirme que les grands enjeux du département : les jeunes, les motards, la suraccidentalité du massif de Fontainebleau n'ont pas bénéficié en 2007 des progrès significatifs enregistrés globalement et ont même connu une dégradation relative.

Cela démontre qu'en matière de sécurité routière toute avancée reste fragile malgré l'amélioration progressive du comportement d'une majorité d'usagers adoptant une conduite plus apaisée respectueuse des règles et attentive aux autres usagers.

La grande vigilance exercée par les forces de l'ordre, le renforcement des contrôles routiers et l'accroissement du parc des radars CSA ont contribué fortement à cette évolution et à la baisse de l'insécurité routière qu'elle a générée.

Cependant, un trop grand nombre d'usagers reste encore hors la loi dans le domaine routier. Si les infractions liées à un dépassement peu important des limitations de vitesse (< à 20 km/h) enregistrées par les forces de l'ordre et les radars CSA fixes et embarqués, sont en baisse, par contre les infractions liées à un grand excès de vitesse (plus de 40 km/h) constatées par les forces de l'ordre ont augmenté de 76 %.

De même, les dépistages positifs d'alcoolémie sont en augmentation (+ 3,63 %), ainsi que les rétentions de permis de conduire (+ 5,34 %) pour les taux dépassant 0,8 g d'alcool par litre de sang.

Ces données confirment une aggravation inquiétante du comportement de certains conducteurs par rapport aux grands excès de vitesse et à la consommation d'alcool qui est redevenu en 2006 le 1^{er} facteur d'accident sur la route en France.

C'est pourquoi, je demande particulièrement aux forces de l'ordre en 2008 de combattre avec la plus grande fermeté les comportements à risque que sont :

- les dépassements de vitesse autorisée sur les itinéraires principaux, mais aussi sur les voies secondaires et notamment en agglomération où encore trop d'usagers vulnérables (enfants, personnes âgées, jeunes conducteurs de deux roues) sont quotidiennement mis en danger ;
- la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits stupéfiants.

Ces comportements seront sanctionnés à la juste mesure de leur degré de gravité et du risque qu'ils font courir aux autres usagers.

Le dispositif de contrôle sanction automatisé sera également renforcé par la mise en service des 4 radars fixes au titre du programme de déploiement 2007 et de nouveaux sites seront proposés au titre du programme 2008.

Les autres objectifs fixés aux forces de l'ordre portent sur la poursuite de la lutte contre :


- les fautes de conduite graves (non utilisation des indicateurs de changement de direction, refus de priorité, dépassement dangereux, non-respect des distances de sécurité et plus particulièrement pour les poids-lourds....)
- la conduite sans titre valide (défaut d'obtention du permis de conduire, permis de conduire invalidé).

Une attention particulière sera également apportée dans la lutte contre les autres infractions au Code de la Route, notamment au non-port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière et à l'usage du téléphone portable au volant.

Il convient également que cette politique de contrôle-sanction soit comprise par les usagers, non comme une finalité en soi mais comme un moyen efficace, les résultats des dernières années l'ont démontré, de réduire encore le nombre de victimes, sur l'ensemble des routes du département, en rase-campagne mais aussi en agglomération. Je rappelle en effet qu'en 2007, une personne sur trois tuées et deux personnes sur trois blessées l'ont été en agglomération.

Au-delà des statistiques, il s'agit de conforter la prise de conscience naissante, pour améliorer durablement les comportements sur la route.

Sauver encore et encore des vies, c'est le défi que tous les jours nous devons relever.

Le Préfet,

Michel GUILLOT

SOMMAIRE

I - la situation départementale	4
I-1 rappel des objectifs antérieurs.....	"
I-2 bilan d'activité	"
I-3 bilan de l'accidentologie.....	"
I-4 analyse de la situation locale en 2007.....	5
I-5 définition des causes des accidents corporels et mortels.....	6
I-6 description des capacités d'action	"
 II – contrôle sanction automatisé.....	 7
II-1 objectif	"
II-2 les critères de choix des radars fixes.....	"
II-3 au titre du programme 2007	8
II-4 suivi de l'efficacité du programme	"
 III - les principes d'action.....	 9
III-1 les principes régissant les contrôles.....	"
III-2 la coordination des opérations.....	"
III-3 les mesures d'accompagnement	10
 IV- les réponses pénales et sanctions administratives	 11
IV-1 les réponses pénales	"
- procureur de Melun	"
- procureur de Meaux	12
- procureure de Fontainebleau	13
IV-2 les sanctions administratives.....	14
 V- la politique de communication	 15
V-1 la communication à l'égard des acteurs et grands relais	"
V-2 la communication grand public.....	"
 VI- Evaluation des résultats.....	 16

I - LA SITUATION DEPARTEMENTALE

I- 1 Rappel des objectifs antérieurs :

Pour l'année 2007, les enjeux du département, arrêtés en concertation avec les forces de l'ordre et les procureurs de la République étaient :

- la lutte contre la vitesse excessive ou inadaptée, notamment en agglomération pour veiller à la situation particulière des piétons et des usagers fragiles (enfants, personnes âgées, conducteurs de deux-roues) ;
- la sanction des comportements à risque, qu'il s'agisse de conduite sans permis, d'alcoolémie, ou de prise de produits stupéfiants, mais également les mauvaises habitudes de conduite (non-port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière, usage de téléphones portables) ;
- la verbalisation des fautes de conduite graves (non-utilisation des indicateurs de changement de direction, refus de priorité, dépassement dangereux).

I- 2 Bilan d'activité :

Le bilan d'activité des forces de l'ordre, pour les quatre indicateurs retenus par le ministère de l'intérieur s'établit ainsi :

Dépistage de l'alcoolémie au volant :

En 2007, il y a eu 240 971 dépistages effectués avec 8 946 dépistages positifs, soit 3,71 % ; ce pourcentage augmente de 3,63 %.

2 193 permis de conduire ont fait l'objet d'une mesure de rétention immédiate, suite à une alcoolémie excessive au volant, soit 1 % des dépistages réalisés, ce pourcentage augmente de 5,34 % par rapport à 2006.

Contrôles routiers de la vitesse avec interception :

En 2007, 42 113 procès verbaux pour infractions à la limitation de vitesse ont été dressés par les forces de l'ordre.

955 permis de conduire ont fait l'objet d'une mesure de rétention immédiate suite à une infraction à la vitesse, soit 2,27 % ; ce pourcentage a augmenté de 76 % par rapport à 2006.

I- 3 Bilan de l'accidentologie :

Par rapport à 2006 :

- les accidents corporels sont en hausse de 2,5 % : 1139 en 2006, 1168 en 2007 ;
- le nombre de tués affiche une baisse de 18,7 % : 106 en 2006, 87 en 2007 ;
- le nombre de blessés est en hausse de 2,3 % : 1502 en 2006, 1537 en 2007.

Ces indicateurs ont régulièrement diminué :

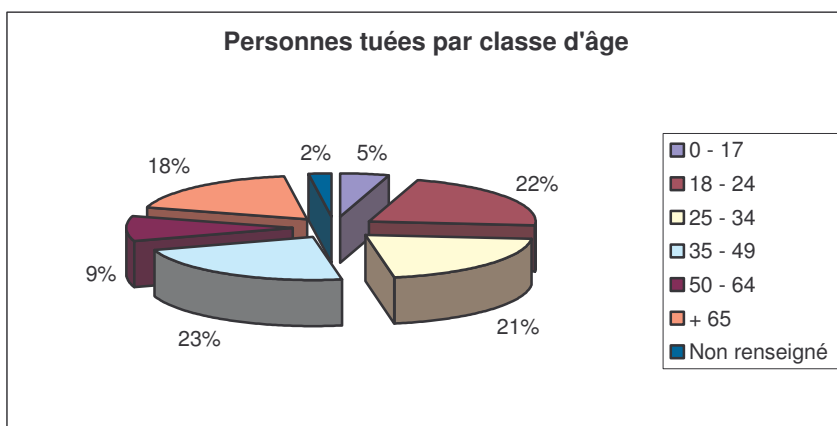
- pour mémoire, il y avait en 2000 en Seine-et-Marne : 2 086 accidents, 3 006 blessés et 218 tués. Les chiffres 2007 représentent une baisse de 44 % des accidents et des blessés et de 62,7 % du nombre de morts en sept ans.

I- 4 Analyse de la situation locale en 2007 :

analyse temporelle :

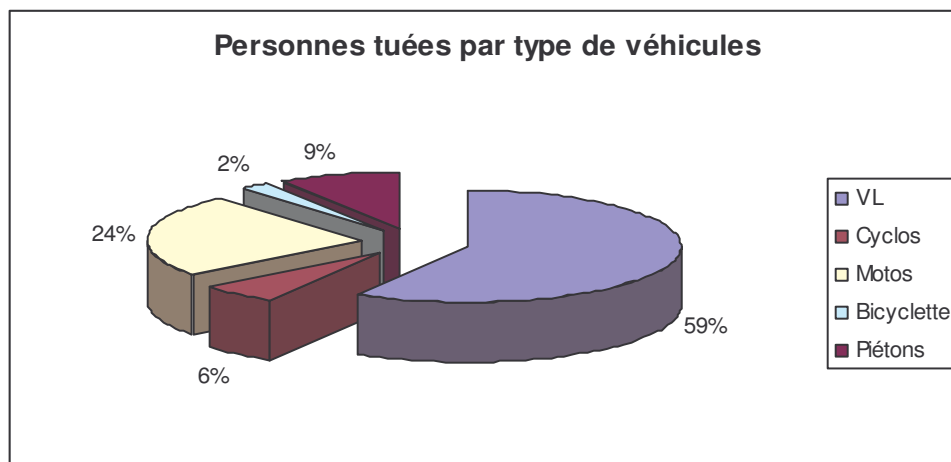
- les mois les plus meurtriers : novembre avec 14 morts, juillet et septembre avec 10 morts
- les mois les plus accidentés : septembre avec 127 accidents et janvier avec 109 accidents
- le nombre d'accidents mortels croît à partir de 15 heures, jusqu'à 21 h avec un pic entre 17 heures et 19 heures ;
- les vendredi et samedi ont été les jours les plus dangereux et les plus meurtriers.

analyse par type d'usagers : près d'une victime sur 4 avait entre 18 et 24 ans



- 4 victimes de 0 à 17 ans
- 19 victimes de 18 à 24 ans
- 18 victimes de 25 à 34 ans
- 20 victimes de 35 à 49 ans
- 8 victimes de 50 à 64 ans
- 16 victimes de plus de 65 ans
- 2 non renseigné

analyse par type de véhicules : une diminution des accidents mortels pour tous types de véhicules, sauf pour les cyclos et les motos;



- **51** personnes tuées en véhicules légers
- 5 en cyclomoteur
- **21** en moto
- 2 en bicyclette
- 8 étaient des piétons

I- 5 Définition des causes des accidents corporels et mortels :

L'analyse de l'accidentologie met en évidence les causes principales des accidents et des axes de concentration des accidents qu'il convient de prendre en compte pour définir les enjeux des plans de contrôles.

▪ en zone gendarmerie :

Les causes identifiées des accidents mortels ont été sur le réseau national et départemental :

- perte de contrôle : 50 %
- manque de vigilance : 20 %
- assoupissement : 20 %
- collision avec animal : 10 %

▪ en zone police (D.D.S.P.) :

Les causes identifiées des accidents mortels ont été sur le réseau national et départemental :

- perte de contrôle : 40 %
- faute de conduite : 28 %
- produits psychotropes, alcool : 16 %
- manque de vigilance : 8 %
- assoupissement : 8 %

▪ en zone police (C.R.S.) :

trois accidents mortels avec comme cause identifiée : 2 fautes de conduite et une collision avec un sanglier.

I- 6 Description des capacités d'action :

Moyens humains	Nombre
Gendarmerie	711
D.D.S.P.	1 650
C.R.S. Est Ile de France	150
Polices municipales	447
Contrôleurs des transports terrestres	6

Moyens affectés aux contrôles routiers	gendarmerie	D.D.S.P.	C.R.S.	Polices municipales
Personnels affectés aux contrôles routiers en équivalent temps plein	57	116	indéterminé	indéterminé
Radars automatiques embarqués	8	3	3	“
Voiture banalisée	14	2	1	“
Moto banalisée	-	1	1	“
Ethylotest électronique	21	115	11	“
Ethylomètre	13	27	3	“

II - Contrôle Sanction Automatisé

II-1 Objectif :

Sensibilisation et éducation de l'ensemble des usagers de la route à un respect plus strict des règles afin de garantir une plus grande sécurité à tous : **tolérance zéro**.

Le système de traitement automatisé des infractions est installé à Rennes, aucune intervention n'est possible pour annuler ou modifier la sanction. Une fois une infraction constatée, la sanction est automatiquement transmise au contrevenant.

Les radars automatiques sont au nombre de 27 dans le département, 12 fixes et 14 embarqués.

Embarqués

8 embarqués sont gérés par l'Escadron Départemental de Sécurité Routière, 3 par la Direction Départementale de la Sécurité Publique, et enfin 3 par la Compagnie Républicaine de Sécurité Est Ile-de-France pour l'autoroute A4 et la francilienne.

Fixes

axe	PR	commune	vitesse	mise en service
RD 637 ex RN 37	7+692	Barbizon	90	janvier 2004
RD 637 ex RN 37	7+692	Barbizon	90	"
RN 3	17+700	Chauconin-Neufmoutiers	90	décembre 2004
RN 4	63+800	Sancy-les-Provins	90	décembre 2004
RD 606 ex RN 6	54+748	Cannes Ecluses	90	septembre 2005
RN 104	7+700	Pontault-Combault	110	septembre 2005
RD 607 ex RN 7	23+480	Fontainebleau	90	octobre 2005
RN 104	3+500	Emerainville	110	juillet 2006
RN 104	12+700	Lésigny	110	juillet 2006
RD 231	40+000	Villeneuve le Comte	90	août 2006
A 5b	8+550	Vert-Saint-Denis	110	janvier 2007
RD 607 ex RN 7	21+000	Fontainebleau	90	janvier 2007

II-2 les critères de choix des radars fixes sont les suivants :

- zone accidentogène (nombre et gravité des accidents anormalement élevés) avec facteur vitesse prépondérant ;
- radars implantés en respectant une logique d'itinéraire (objectif : usager contrôlé toutes les heures sur autoroutes concédées) ;
- respecter la logique d'itinéraire ;
- vitesses pratiquées élevées, nombreux véhicules en infraction ;
- radars implantés dans des secteurs où l'intervention classique des forces de l'ordre était délicate ;
- contraintes techniques :
 - présence d'une ligne de chemin de fer, d'une ligne à haute tension, d'un relais hertzien
 - optimisation de la localisation du dispositif par rapport aux points de connexion aux réseaux d'énergie et de télécommunication
 - vérification qu'aucune modification de voirie n'est envisagée dans le secteur du dispositif remettant en cause l'emplacement choisi.

II-3 Au titre du programme 2007 :

De nouveaux radars fixes sont en cours d'implantation en Seine-et-Marne :

- A4 Lognes – sens province-Paris
- D619 Grandpuits – sens Paris-province
- D152 Boissy aux Cailles – sens province-paris
- D471 Presles – sens Paris-province (en substitution de la RN 330 à Saint-Pathus)

Le programme 2008 de la mission contrôle-sanction-automatisé prévoit, pour le département, jusqu'à 5 nouveaux radars fixes. En outre, des objectifs sont prévus au niveau national pour équiper le réseau autoroutier français, avec la probabilité que chaque conducteur croise un radar toutes les heures, et ce en vue de renforcer le changement de comportement en faisant baisser la vitesse des conducteurs de façon systématique et pérenne.

II-4 Suivi de l'efficacité du programme :

Une étude sur l'accidentalité (moyenne annuelle sur 4 000 m) effectuée sur les premiers sites équipés en 2004 montre qu'après implantation, l'accidentalité est devenue quasi nulle au cours des 3 dernières années et donc démontre une efficacité des radars fixes.

		avant implantation	après implantation
RD 637	Barbizon PR 7+692	accidents : 1,67 tués : 0,33 blessés : 2,67	accidents : 0,5 tués : 0 blessés : 1
RN 3	Chauconin PR 17+700	accidents : 4,75 Tués : 0,5 Blessés : 7	accidents : 0 tués : 0 blessés : 0
RN 4	Sancy-les-Provins PR 63+800	accidents : 1,5 tués : 0,5 blessés : 1,5	accidents : 0 tués : 0 blessés : 0

Nombre de verbalisations des radars fixes	95 564
Nombre de verbalisations des radars embarqués	126 895
Nombre de verbalisations de moins de 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée	205 689 soit 92,5 %
Nombre de verbalisations de plus de 50 km/h de la vitesse autorisée	953 soit 0,4 %
Nombre total des PV en 2007	222 459

III - les principes d'action

III-1 Les principes régissant les contrôles :

Concrètement, on peut distinguer trois niveaux d'objectifs pour le plan de contrôle :

- ***l'objectif ultime*** du plan de contrôle en tant qu'élément constitutif du plan départemental d'actions de sécurité routière est la réduction du nombre de victimes sur la route pour l'ensemble du département ;
- ***l'objectif intermédiaire*** est d'améliorer les comportements sur la route, notamment pour ce qui concerne les enjeux du département déclinés ci-après, et de cibler les populations à risque;
- ***l'objectif immédiat*** est de mettre en œuvre des actions opérationnelles.

Pour l'année 2008, les enjeux du département, arrêtés en concertation avec les forces de l'ordre et les procureurs de la République sont, par ordre de priorité :

La lutte contre la vitesse excessive ou inadaptée : sur les itinéraires principaux mais aussi sur les voies secondaires et en agglomération pour veiller à la situation particulière des usagers vulnérables (enfants, personnes âgées, conducteurs de deux roues).

La sanction des conduites sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits stupéfiants.

La lutte contre les mauvaises habitudes de conduite (non-port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière, usage de téléphones portables) et la conduite sans titre valable (défaut d'obtention du permis de conduire, permis de conduire invalidé).

La verbalisation des fautes de conduite graves (non-utilisation des indicateurs de changement de direction, refus de priorité, dépassement dangereux, non-respect des distances de sécurité et plus particulièrement pour les poids-lourds).

Les populations plus particulièrement ciblées, compte tenu de la part importante prise dans l'accidentalité sont :

- **les jeunes**
- **les motards**

III-2 La coordination des opérations :

Les différents acteurs sont tous partie prenante du plan de contrôles, tant dans sa conception que dans sa mise en œuvre. Toutefois, il est particulièrement important d'agir avec discernement afin que les actions menées ne soient pas mal interprétées par les usagers.

Des opérations coordonnées de contrôle pourront être programmées.

Des réunions de coordination seront organisées entre les différents acteurs et les procureurs de la République.

III-3 Les mesures d'accompagnement :

Chaque acteur doit s'impliquer avec cohérence dans la mise en œuvre des mesures et faire en sorte de rectifier au plus vite les anomalies constatées : cohérence de la signalisation routière en général et des limitations de vitesse en particulier, visibilité des carrefours et de la signalisation, influence du mobilier urbain et des panneaux publicitaires, état des infrastructures, etc... Dans ce cadre, les informations recensées par le biais des commissions départementales consultatives d'utilisateur pour la signalisation routière devront être mises en compte.

o o

o

IV - LES REPONSES PENALES et SANCTIONS ADMINISTRATIVES

IV-1 Les réponses pénales

Elles sont du ressort des Procureurs de la République auxquels il appartient de fixer les règles de traitement en fonction des diverses familles d'infraction et de leur gravité :

➤ - **Procureur de Melun :**

- **alternatives aux poursuites :** dans le cadre de la circulaire du Garde des Sceaux en date du 28 juillet 2004 relative à la sécurité routière, une politique de mesures alternatives aux poursuites a été mise en place par :

L'utilisation de la procédure de composition pénale pour :

- 1) les conduites en état alcoolique entre 0,40 et 0,80 milligramme d'alcool par litre d'air expiré avec trois mesures prévues : amende, suspension de permis, et stage ;
- 2) les excès de vitesse supérieurs à 50 km/h hors agglomération pour les non réitérants avec deux mesures prévues : suspension de permis, et stage ;

Il est recouru à l'ordonnance pénale en cas d'échec de la composition pénale.

- **modes de poursuites :**

- 1) ordonnance pénale pour les défauts de permis de conduire et d'assurance
- 2) convocation par un officier de police judiciaire pour les conduites en état alcoolique (en dehors du domaine de la procédure de composition pénale) ;
- 3) poursuites systématiques (convocation par officier de police judiciaire ou citation directe) pour les mises en danger délibérées de la vie d'autrui ;
- 4) comparutions immédiates :
 - pour les conducteurs en état alcoolique récidivistes ayant notamment déjà bénéficié d'un emprisonnement avec sursis
 - pour les homicides et blessures involontaires en état alcoolique (sans préjudice des ouvertures d'information judiciaire quand des investigations supplémentaires sont nécessaires)
 - pour les homicides et blessures involontaires avec mise en danger délibérée (idem)
 - pour les mises en danger délibérées de la vie d'autrui d'une particulière gravité.
- 5) poursuites par citation directe des grands excès de vitesse en récidive ou en agglomération.

➤ - **Procureur de Meaux :**

• **alcoolémie et conduite sous stupéfiants**

- 1) 0,40 à 1 mg/l : ordonnance pénale ;
- 2) de 1 à 1,20 mg/l :
 - convocation par un officier de police judiciaire
 - convocation en vue d'une comparution par reconnaissance préalable de culpabilité
- 3) de 1,20 à 1,60 mg/l :
 - déferement et convocation par procès verbal avec réquisitions de placement sous - contrôle judiciaire « alcoolémie » (primo délinquant)
 - déferement en comparution immédiate en cas de récidive ou en cas de comportement routier caractérisant la mise en danger de la vie d'autrui
- 4) plus de 1,60 mg/l : déferement en comparution immédiate.

• **homicide et blessures involontaires**

- 1) stage de sensibilisation à la sécurité routière : blessures involontaires avec incapacité totale de travail inférieure à 15 jours
- 2) convocation par un officier de police judiciaire ou comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité sur convocation ou citation directe :
 - interruption temporaire de travail inférieure à 15 jours avec un manquement manifestement délibéré
 - interruption temporaire de travail entre 15 jours et 3 mois
 - homicide involontaire consécutif à un défaut de maîtrise
- 3) Déferement en vue d'une comparution immédiate :
 - homicide involontaire ou blessures involontaires aggravés par une alcoolémie ou un manquement délibéré dangereux ou un délit de fuite.

• **Conduite sans permis**

Ordonnance pénale

• **Défaut d'assurance**

- alternative suite à une régularisation, à défaut ordonnance pénale
- si réitération, ordonnance pénale.

• **Grands excès de vitesse**

- ordonnance pénale contraventionnelle et délictuelle en cas de récidive
- récidive de grand excès de vitesse : convocation par un officier de police judiciaire.

- **les alcoolémies**

- 1) de 0,40 à 0,80 mg/l : composition pénale pour les primo délinquants, sans infractions connexes graves (refus de priorité, stop, feu rouge) ; mesure proposée : retrait du permis, amende, stage ;
- 2) de 0,80 à 1,10 mg/l :
 - ordonnance pénale pour les auteurs primo délinquants sans infractions connexes graves avec notification de la décision en audience publique, présentation d'un diaporama par le procureur sur les effets et les conséquences de l'alcool au volant ;
 - suspension du permis
 - stages de formation
 - amendes.
- 3) pour les taux supérieurs à 1.10 mg/l : convocation par officier de police judiciaire, de même que pour les personnes ayant un taux inférieur mais commettant des délits connexes ou contraventions connexes ;
- 4) pour les multirécidivistes : saisie du véhicule pendant l'enquête, déféré pour convocation par procureur avec ou sans contrôle judiciaire, ou comparution immédiate selon les cas.

- **les conduites sous l'emprise de stupéfiants :**

Elles obéissent à la même graduation de la réponse pénale que pour les alcoolémies.

- **les contraventions :**

Excès de vitesse traités par voie d'ordonnance pénale, à l'exclusion des grands excès de vitesse pour lesquels il y a une convocation par officier de police judiciaire.

- **les autres délits routiers :**

- 1) défaut de permis et défaut d'assurance par ordonnance pénale (sauf récidive) ;
- 2) les refus de se soumettre aux vérifications, les refus d'obtempérer, les conduites malgré suspension pour les auteurs non réitérants et sans contravention ou autre délit connexe font l'objet d'une ordonnance pénale correctionnelle avec notification en audience publique (cf idem que pour alcoolémie), les autres cas : convocation par officier de police judiciaire ;
- 3) les délits de fuite, s'il s'agit d'un primo délinquant, et si les faits sont reconnus et la victime indemnisée sont classés sans suite après un rappel à la loi ;
- 4) les délits de mise en danger sont poursuivis systématiquement devant le tribunal correctionnel, le mode de poursuite variant selon la gravité des faits dans leur ensemble.

- **les accidents**

- 1) poursuite systématique des accidents ayant entraîné un homicide involontaire avec à l'origine de l'accident l'alcoolémie, l'usage de stupéfiants, les refus de priorité (feu, stop, ...), les dépassements dangereux, les mises en danger ;
- 2) le mode de poursuite allant de la comparution immédiate, l'ouverture de l'information à la citation directe selon les cas et la gravité ;

- 3) les blessures involontaires sont classées sans suite si l'infraction à l'origine de l'accident est un défaut de maîtrise ; pour les autres, les poursuites ne sont systématiques, elles varient selon la nature de l'infraction à l'origine de l'accident, la gravité des blessures...

IV-2 Les sanctions administratives

Les barèmes suivants, issus des instructions de la circulaire du 30 décembre 1991 sur la barémisation des durées de suspension du permis de conduire sont systématiquement appliqués. En 2006, 3 721 permis ont été suspendus, 2 208 pour alcoolémies, 787 pour excès de vitesse et (chiffre) pour contrôle positif aux stupéfiants. Cette procédure constitue un moyen pertinent de lutte contre les comportements dangereux au volant.

Barème pour les excès de vitesse

tranches de dépassement des vitesses autorisées	vitesse autorisée inférieure à 90 km/h	vitesse autorisée supérieure à 90 km/h	vitesse autorisée égale à 130 km/h
de 20 km/h à 30 km/h	8 jours	0	0
de 31 km/h à 40 km/h	15 jours	8 jours	avertissement
de 41 km/h à 50 km/h	1 mois	15 jours	15 jours
de 51 km/h à 60 km/h	2 mois	1 mois	1 mois
de 61 km/h et plus	4 mois	2 mois	2 mois

en cas de récidive, il convient de majorer ces mesures de 50%

Barème pour les alcoolémies

Alcoolémie	mesure prononcée
0,40 à 0,50 mg/l (ou 0,8 à 1 g/litre de sang)	de 1 à 2 mois
0,51 à 0,70 mg/l (ou 1,01 g à 1,50 g/litre de sang)	de 2 à 3 mois
0,71 à 1,04 mg/l (ou 1,51 g à 2 g/litre de sang)	de 3 à 5 mois
1,05 à 1,15 mg/l (ou 2,01 g à 2,5 g/litre de sang)	de 5 à 6 mois
supérieur à 1,15 mg/l (ou supérieur à 2,5 g/litre de sang)	6 mois

Barème pour les stupéfiants

origine du produit	durée de la suspension administrative
cannabis	2 mois
Autres drogues dures	4mois
Refus de se soumettre au dépistage	6 mois

V - LA POLITIQUE DE COMMUNICATION

L'appui de la presse est requis et obtenu, tant pour les opérations ponctuelles effectuées par chaque service que pour les opérations coordonnées. Dans ce dernier cas, une information du public est assurée en préalable et un bilan est dressé dès le lendemain.

En outre, l'accidentologie fait l'objet d'un communiqué de presse mensuel qui relate particulièrement les causes des accidents mortels.

Enfin, des points presse seront organisés ponctuellement sur des thèmes d'actualité.

V-1 La communication à l'égard des acteurs et grands relais

Le plan départemental de contrôle routier (P.D.C.R.) et les résultats obtenus seront présentés lors des réunions particulières qui concernent la lutte contre l'insécurité routière (comité départemental de sécurité, conseil départemental de prévention, pôle de compétence Etat, conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance, assemblée des maires, conseil général) et le suivi du plan départemental de contrôle routier (P.D.C.R.) et du plan départemental d'action de sécurité routière (P.D.A.S.R.).

V-2 La communication grand public

Ce plan départemental de contrôle routier (P.D.C.R.) sera présenté par le préfet à l'occasion d'une conférence de presse spécifique. Une communication sera faite systématiquement lors d'opérations particulières (grandes migrations, événements sportifs, festifs ou culturels particuliers, opération tolérance « 0 mort » à l'occasion des fêtes de fin d'année).

Des actions de communication locale relayeront et démultiplieront les actions nationales.

VI - EVALUATION DES RESULTATS

La commission d'application du plan de contrôles se réunit tous les quatre mois afin d'évaluer les résultats en terme d'accidentologie, d'adapter les contrôles et de programmer les opérations coordonnées.

Sa composition est la suivante :

- un représentant du préfet,
- un représentant des trois parquets,
- un représentant des quatre sous-préfectures,
- un représentant de la direction départementale de l'équipement,
- un représentant de la direction départementale de la sécurité publique,
- un représentant du groupement départemental de gendarmerie,
- un représentant de la compagnie républicaine de sécurité.