



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



2010

AUBE

Conception : DDEA10/SHAT
Source : @IGN-BD CARTO



PLAN DE CONTROLES ROUTIERS

La lutte contre l'insécurité routière constitue une priorité nationale.

Les bons résultats enregistrés depuis ces dernières années au niveau national, en particulier depuis le déploiement des radars automatisés, semblent marquer le pas.

Sur l'ensemble de l'année 2009, le nombre de personnes tuées sur les routes enregistre une légère diminution de 0,3%. Il s'agit de la huitième année consécutive de baisse du nombre de personnes tuées.

Au terme d'un bilan encore provisoire, 4 262 personnes ont perdu la vie sur les routes en 2009, contre 4 275 en 2008. La forte diminution des vitesses et du trafic a favorisé cette baisse de la mortalité routière. En revanche, on a constaté une baisse significative du nombre d'accidents corporels (68 512 soit - 8%), des personnes blessées (83 911 soit - 10,5%) et hospitalisées (30 490 soit -12,8%). Ce n'est donc pas seulement le nombre des accidents qui diminue, c'est aussi leur gravité.

La mobilisation de l'ensemble des acteurs est toujours forte et les principales causes d'accidents restent le comportement des usagers. Une minorité d'automobilistes et certaines catégories d'usagers, pourtant vulnérables, continuent à transgresser la règle.

Mais les excès de vitesse sont loin d'être la cause unique de l'accidentalité : la conduite sous l'empire de l'alcool et, de plus en plus fréquemment, des stupéfiants, les comportements dangereux de certains usagers comme les motocyclistes, mais également les piétons et les cyclistes, notamment en ville, sont des facteurs d'accidents qui s'accroissent avec le développement des modes de circulations douces.

Pour agir sur les comportements des conducteurs, nous avons recours simultanément aux deux outils habituels susceptibles de les faire changer : la répression, avec les contrôles opérés par les forces de l'ordre, et la prévention qui se traduit par différentes formes de sensibilisation, ciblées sur les publics les plus vulnérables (jeunes, scolaires, conducteurs de deux roues ...).

La prévention est essentiellement relayée par l'Etat dans le PDASR (plan départemental d'actions de sécurité routière). Le PDASR permet de recenser, de relayer, d'initier, voire financer les actions de prévention dans le département. Il est établi avec les différents partenaires : associations, services de l'Etat, collectivités territoriales, entreprises, Inspection Académique,

La sanction est dans une phase de structuration. En effet, le présent document présente l'organisation des contrôles routiers dans le département en tenant compte de l'accidentologie locale et des priorités nationales.

A partir de l'étude détaillée de l'accidentalité du département (prenant en compte les trois dernières années), des particularités ont été mises en évidence, dégageant les priorités en matière de contrôle.

La situation départementale

Le rappel des objectifs antérieurs et des résultats obtenus

Il convient d'abord de rappeler les instructions du Président de la République lors du Conseil restreint relatif à la sécurité routière le 21 décembre 2007.

C'est pourquoi il a été fixé l'objectif de passer sous la barre des 3000 personnes tuées sur les routes d'ici à 2012. Pour y parvenir, les orientations prioritaires de la politique des pouvoirs publics sont :

- l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables, notamment les jeunes circulant à deux roues ;
- la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ;
- le combat contre les infractions au Code de la Route (défaut de comportements) en améliorant la formation des conducteurs.

En matière de contrôles/sanctions, les objectifs sont :

- la mise en œuvre des services adaptés, dans les lieux et aux horaires les plus accidentogènes ;
- des contrôles assurés avec une fréquence suffisante sur les lieux festifs, notamment nocturnes, sur les trajets professionnels et les axes habituels de circulation ;
- des contrôles à proximité des radars fixes afin d'éviter les comportements infractionnistes liés à la connaissance de l'emplacement de ces radars.

Les contrôles effectués en 2009:

Gendarmerie

Services	Nombres d'heures	Nombres de procès-verbaux
Tous services confondus	132 125,9	20 707
Contrôle de vitesse classique	18 327,15	9 112
Radars embarqués	4 668,5	9 315
Alcoolémie	9 979,75	1 144

A noter pour l'année 2008, 62 729 heures ont été consacrées à la lutte contre l'insécurité routière pour 62 048 en 2007 et 57 536 en 2006.

Police :

- Année 2005 : 1 776 opérations
- Année 2006 : 1 755 opérations
- Année 2007 : 1 803 opérations
- Année 2008 : 1 993 opérations
- Année 2009 : 2 172 opérations

Equipements Fixes (ETF) :

ET487 Chatres	ET 488 Souligny	ET489 Chappes	ET490 St Germain	ET491 Bar sur Seine	ET492 Paisy- Cosdon	ET6035 Chauffour les Bailly	ET6100 Dolancourt	ET6101 Nogent sur Seine
RD619	RN77	RD671	RN77	RD671	RD660	A5	RD619	RD619
621 (1276)*	739 (986)	1593 (1572)	1018 (1121)	798 (1257)	450 (772)	14 913 (23 887)	259 (335)	546 (978)

ET6513 Mailly le Camp	ET 6514 Troyes	ET 6691 Val d'Auzon	ET 6692 Ste Maure	ET7176 La Motte Tilly	ET7201 Luyères
A26	Bd Pompidou	RD960	RD677	RD951	A26
14 674 (22 055)	9511 (14 132)	1222 (2373)	2264 (3054)	991 (1372)	18 736 (26 235)

ET 7178 Vallant st Georges	ET 7174 Rosières	ET 7175 Creney	ET 7308 Bayel	ET 4196 Vendeuvre	ET 4197 Montgueux	ET 7308 Messon
RD619	RD610	RD610	RD 396	RD 619	RD660	A5
2740 (2414)	568 (264)	671 (1464)	47 (77)	660 (184)	1327 (424)	4681 (-)

Equipements Mobiles (ETM) : 8635 (14 497)*

Nota : * Les chiffres entre parenthèses sont ceux de l'année 2008

Permis de conduire retenus ou suspendus

	2008	2009
Suspensions permis	1101	1374
Annulation permis	513	626
Nombre de stagiaires « récupération de point »	1303	1474

Au niveau des suspensions de permis, 784 (753 en 2008) l'ont été pour alcoolémie et 580 (348 en 2008) pour excès de vitesse.

Le constat : une augmentation de toutes les sanctions essentiellement dues à la vitesse excessive.

Analyse de la situation locale

Les moyens :

Gendarmerie :

	EDSR	C. Troyes	C. Bar/aube	C. Nogent/Seine	Total
Jumelles eurolaser	4	1	1	1	8
Jumelles ultralyte	6	1	1	1	9
Ethylotests électroniques	8	20	14	12	54
ethylometres	5	14	1	7	27

Police :

DDSP			
Jumelles eurolaser	1	Ethylotests électroniques	4
Jumelles ultralytes		Ethylomètres	1

L'accidentologie

L'étude de l'accidentalité se trouve dans le Document Global d'Orientation (D.G.O.). Ce document rappelle que sur le département de l'Aube, les enjeux retenus restent les jeunes, les deux roues motorisés (49,9 cm³), la vitesse et l'alcool.

Pour l'ensemble de l'année 2009, on dénombre **243 accidents corporels** (235 en 2008, soit +3%), **dont 26 mortels**.

La répartition entre zone police et zone gendarmerie est la suivante :

	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	VL impliqués	2 RM impliqués	Piétons
GENDARMERIE	144	24	143	52	140	33	10
POLICE	99	5	42	74	123	55	12
TOTAL 2009*	243	29	185	126	263	88	22
TOTAL 2008**	(228)	(17)	(163)	(128)	(248)	(99)	(28)

**Ces chiffres résultent des éléments collectés par les forces de l'ordre et sont des valeurs non définitives susceptibles d'être modifiées dans le cadre de la consolidation.*

*** résultats corrigés (Concerto)*

Evolution de l'accidentologie dans l'Aube de 2000 à 2009

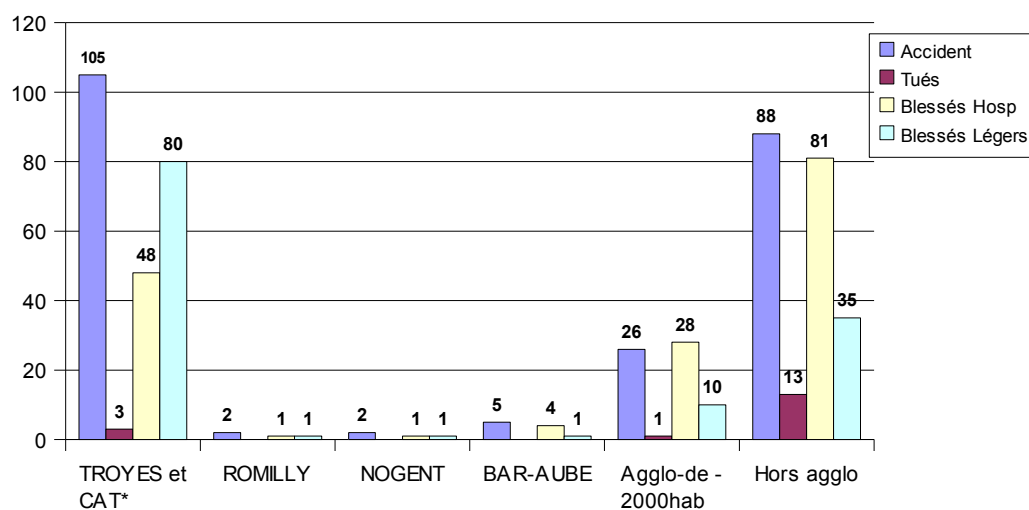
Années	Accidents	Tués	Blessés
2000	483	55	622
2001	542	55	713
2002	469	62	600
2003	351	36	462
2004	318	32	436
2005	306	41	408
2006	239	34	312
2007	243	34	312
2008	228	17	291
2009*	243	29	311

* données non corrigées

Localisation en 2008 et 2009

En 2008

Répartition des accidents aggro et hors aggro



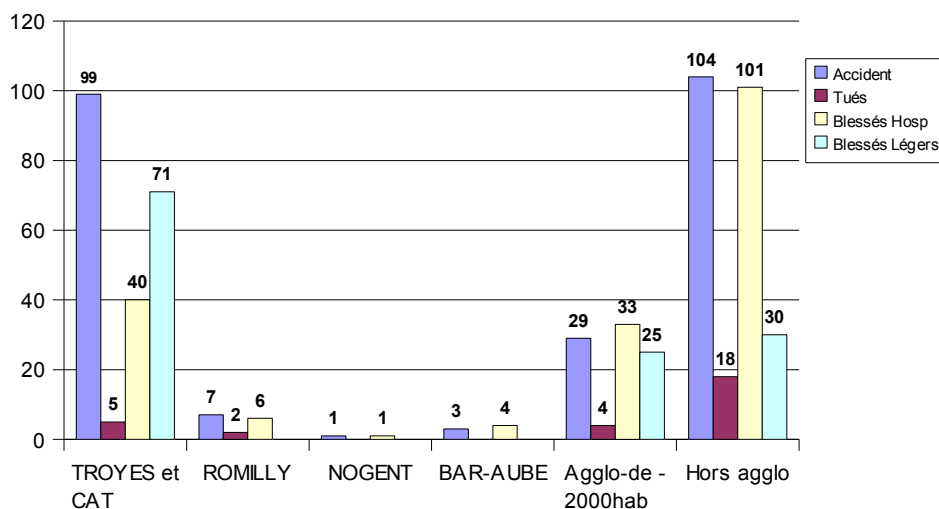
*CAT Communauté d' Agglomération Troyenne

En 2008, on dénombre 76,50% des tués et 60,7% des blessés hors agglomération.

Le caractère de gravité y est plus important.

En 2009

Répartition des accidents aggro et hors aggro*



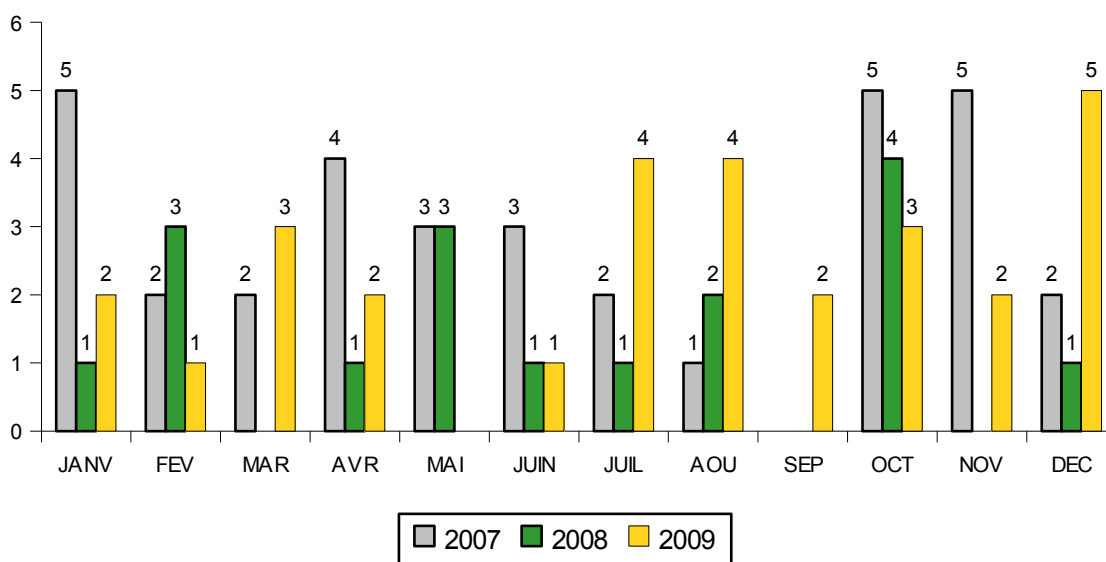
* données non corrigées

On dénombre en 2009, 62% des tués et 42% des blessés hors agglomération. Le nombre de blessés hospitalisés est supérieur hors agglomération.

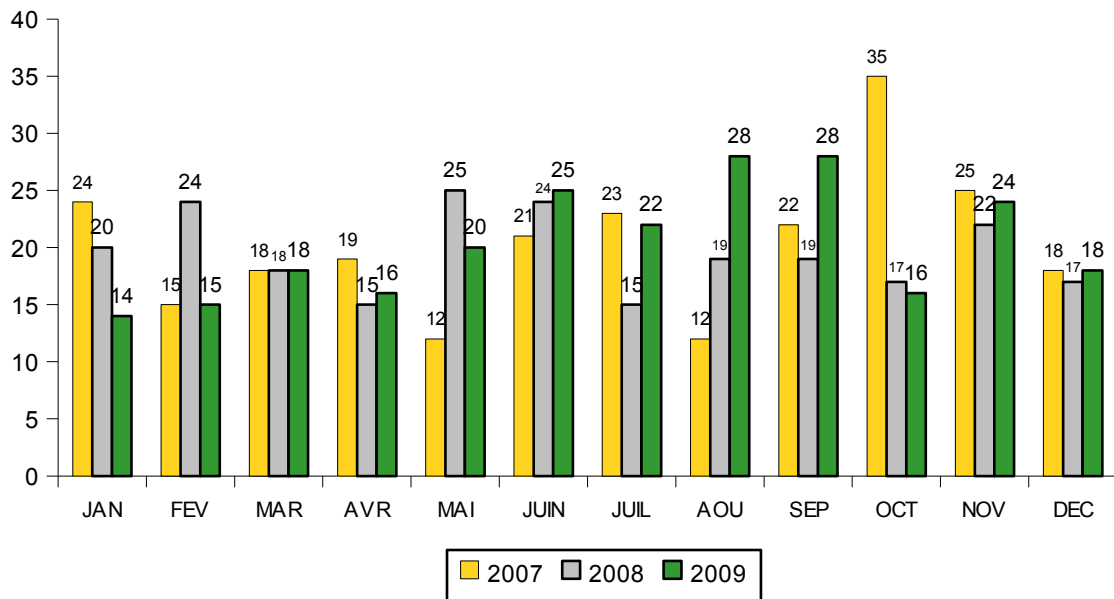
On constate une augmentation du caractère de gravité dans les accidents en agglomération.

Répartition selon les mois et les jours

Variation mensuelle des tués dans l'Aube en 2007, 2008 et 2009*



Variation mensuelle des accidents dans l'Aube en 2007, 2008 et 2009*

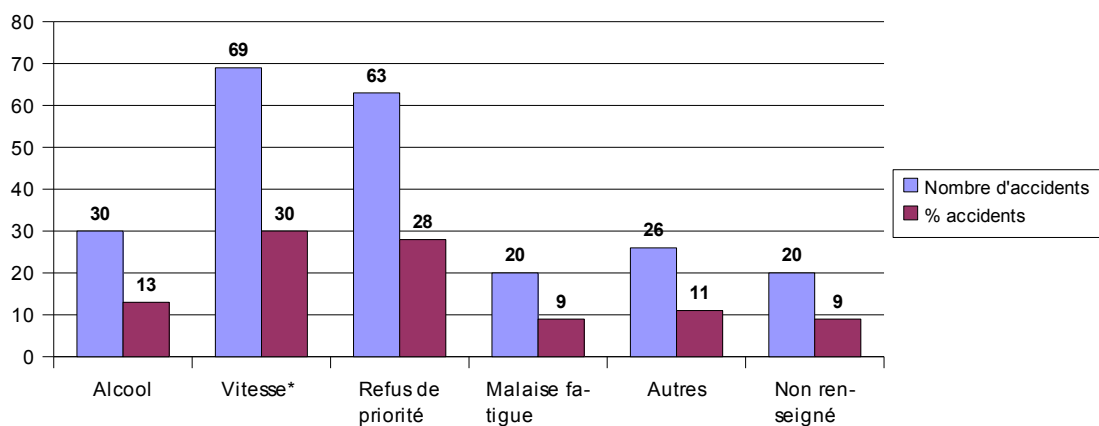


* données non corrigées

Les causes principales des accidents en 2008 et 2009

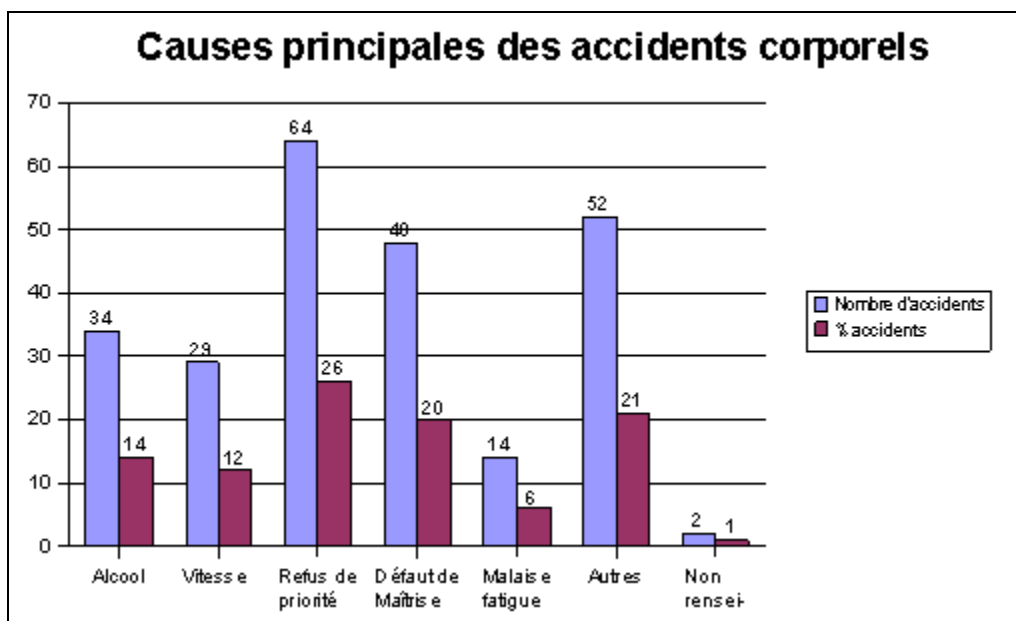
En 2008

Causes principales des accidents corporels en 2008



* vitesse excessive eu égard aux circonstances

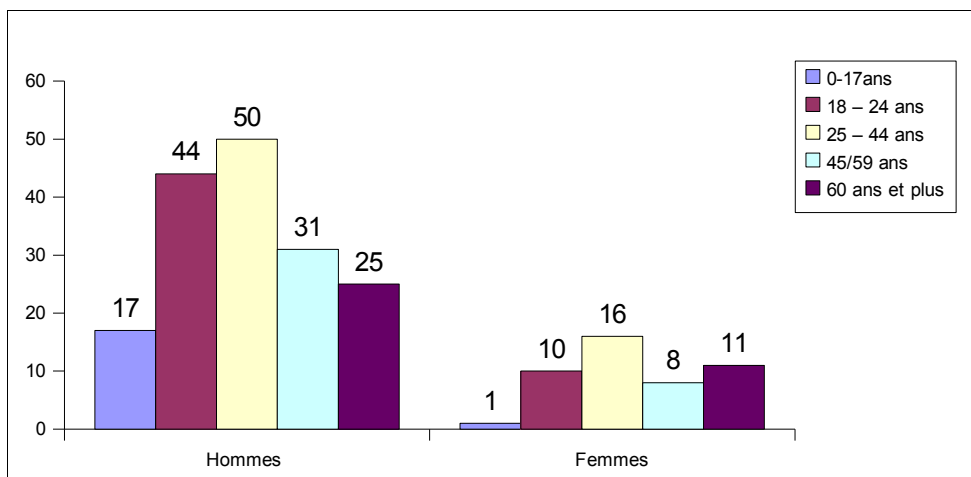
En 2009 *



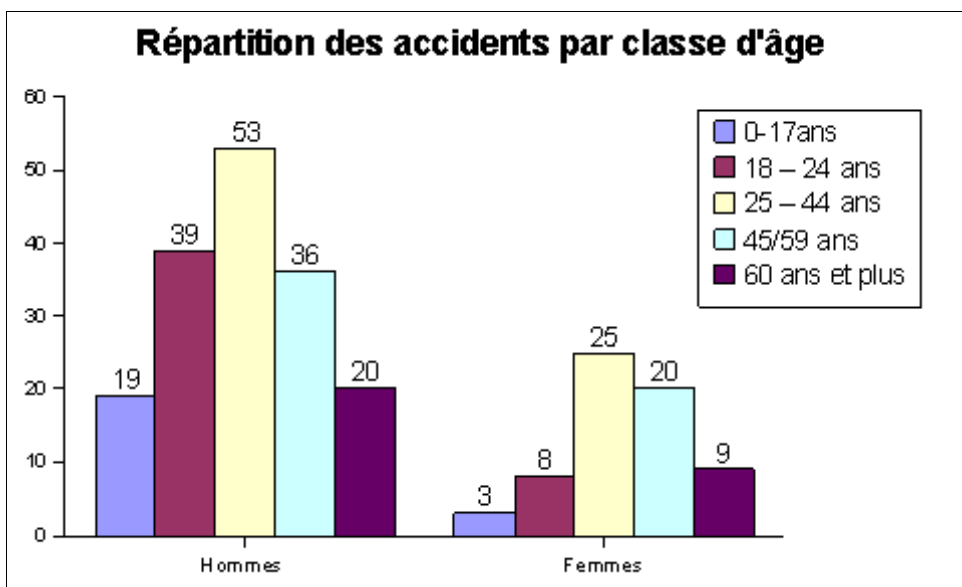
* données non corrigées

Répartition des accidents par classes d'âge

En 2008



En 2009 *



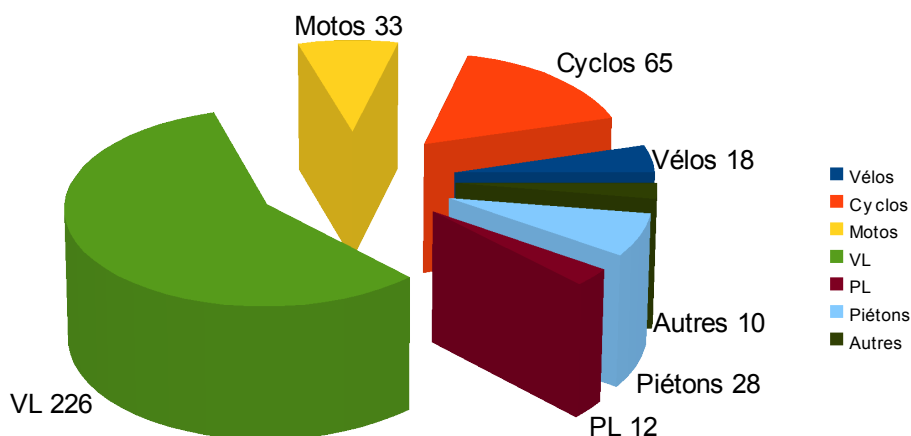
* données non corrigées

La tranche des 25-44 ans est la plus représentée aussi bien chez les hommes que chez les femmes dans les accidents corporels 2008 et 2009 (chiffres concernant les accidents pour lesquels le sexe des usagers responsables est renseigné).

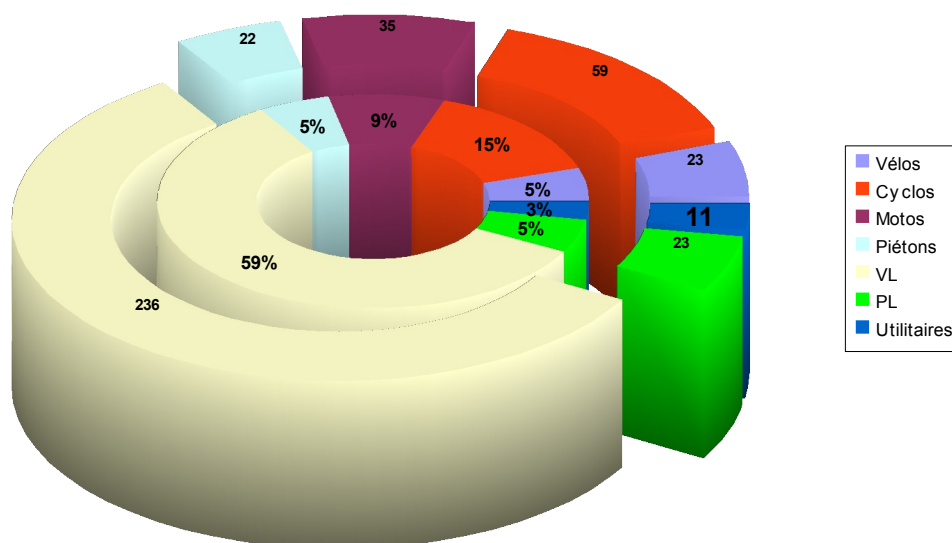
Les femmes sont présentes dans 26,7% des accidents en 2009 contre 15,8% en 2008.

TYPOLOGIE DES VEHICULES IMPLIQUES DANS L'ACCIDENTOLOGIE EN 2008/2009

En 2008



En 2009 *



* données non corrigées

En comparant la typologie des véhicules impliqués sur les deux périodes de référence, on constate une légère diminution du nombre de deux roues motorisés en 2009. En revanche le nombre de vélos impliqués est en hausse.

De plus, on note une augmentation des poids lourds ainsi que des voitures légères (à rapprocher de l'augmentation du nombre d'accidents en 2009).

Conclusions

Il est toujours difficile de comparer une année exceptionnelle avec une année standard. Force est de constater que, hormis en 2008, on assiste depuis 2006 à un effet palier.

Le nombre d'accidents ne baisse pratiquement pas et le nombre de tués et de blessés varient très peu.

En 2008

Les vitesses inadaptées et les refus de priorité sont les causes principales des accidents corporels. L'alcool arrivant en troisième position.

29,6 % des véhicules impliqués sont des deux-roues, dont 25% des deux-roues motorisés.

Il faut aussi noter que 7,1% des impliqués sont des piétons.

Les 25-44 ans représentent 25,8 % de la population du département et sont impliqués dans 66 accidents.

Les 18-24 ans représentent 8,6 % de la population et sont impliqués dans 54 accidents.

Compte tenu de la représentativité des classes, ce sont bien les 18-24 ans les plus impliqués.

En 2009 (* données non corrigées)

Les refus de priorité et les défauts de maîtrise sont les causes principales des accidents corporels. L'alcool arrive toujours en troisième position.

28,3 % des véhicules impliqués sont des deux roues, dont 23% des deux roues motorisés.

Les piétons sont impliqués dans 5,6% des accidents.

Les poids lourds sont présents dans 5,6%des accidents (3% en 2008).

Les 25-44 ans représentent 25,8 % de la population du département et sont impliqués dans 78 accidents (32%).

C'est la tranche d'âge des 45-59 ans qui arrive en 2ème position en 2009 avec 56 accidents (23%).

Sur 26 accidents mortels, 15 se sont produits avec 1 seul véhicule en cause.

11 des 29 tués ne sont pas à l'origine de l'accident.

Les Objectifs 2010

Fort du constat établi en 2009 et des analyses ci-dessus énoncées, les objectifs de sécurité routière pour l'ensemble des forces de sécurité concourant à la sécurité routière sont :

Objectifs généraux :

- 1) Intensifier les efforts dans la lutte contre les fautes graves de comportement et les usages de portable et manipulations GPS au volant ;**
- 2) Accroître le niveau des actions engagées en matière de lutte contre l'alcoolémie, notamment à proximité des lieux de convivialité et contre les excès de vitesse ;**
- 3) Piloter des actions régulières ciblant les deux roues et les jeunes de la tranche d'âge 15-24 ans ;**
- 4) Développer des contrôles coordonnés inter-services.**

Objectifs spécifiques :

Pour la gendarmerie

Assurer un contrôle des deux roues motorisées notamment vitesse, casque et défaut de comportement ;

Maintenir le niveau de contrôle en police des transports.

Pour la Police

Assurer un contrôle des deux-roues en usage aux abords des établissements scolaires.

En parallèle de l'action répressive qui se révèle indispensable, le déploiement d'actions pédagogiques à destination de la population, ainsi que le partenariat avec tous les autres acteurs, sera développé.

Les mesures d'accompagnements

L'implication des partenaires :

Préfecture : mise en place et communication du plan

Gendarmerie : mise en œuvre et suivi des actions, remontées statistiques

Police : mise en œuvre et suivi des actions, remontées statistiques

Procureur de la République : application des réponses pénales et participation au suivi du plan

DDT : organisation du suivi du plan de contrôle et mise à jour des données statistiques et d'accidentologie

Les réponses pénales et les sanctions administratives

Réponses pénales

La principale nouveauté dans le cadre de l'année 2009, se situe dans une harmonisation de la politique pénale en matière d'infractions routières au sein de la Cour d'Appel de REIMS notamment concernant les conduites en état alcoolique.

Ainsi, il a été retenu les seuils suivants pour les primo-délinquants :

- entre 0,40 et 0,80 mg/l d'air expiré : composition pénale
- entre 0,80 et 1,20 mg/l d'air expiré : ordonnance pénale
- au-delà, s'il existe des garanties de représentation : CRPC
- s'il existe d'autres infractions et en fonction des circonstances : COPJ, CPPV et CI

Ce positionnement adopté dans le courant du dernier trimestre 2009 se traduit par une forte augmentation des compositions pénales, traitées conformément à l'article 41-2 du Code de procédure pénale par notification par Officier de police judiciaire (OPJ) afin d'en faciliter et d'en accélérer le traitement.

Par ailleurs, sur le plan de l'organisation procédurale, cette nouvelle démarche vient grandement améliorer le rythme d'évacuation et de traitement de ce type de contentieux.

En effet, une fois l'acceptation recueillie, le prévenu se voit remettre une date de convocation devant le délégué du Procureur.

Dans l'intervalle, la procédure est transmise sans délai au parquet, et une fois la requête en validation signée, le Président de la juridiction homologue (ce qui représente la quasi-totalité du contentieux) ou non la peine proposée dans la foulée. Ainsi, le délégué du procureur n'a plus qu'à mettre en œuvre la sanction acceptée et validée.

Il apparaît, après entretien avec les délégués du procureur sur la mise en place de ce fonctionnement, que dans une majorité des cas, les justiciables se présentent afin d'acquitter le montant de l'amende de substitution (timbre fiscal).

Le permis ayant été suspendu administrativement, l'exécution de la sanction judiciaire de remise du titre ne suscite aucune difficulté.

Au final, ce contentieux simple est traité dans un délai inférieur à deux mois.

Ainsi qu'évoqué supra il est pratiqué ainsi pour d'autres infractions routières délictuelles concernant toujours les primo-délinquants.

Parallèlement, le recours plus important à la composition pénale, alternative aux poursuites, a « décalé » d'autant le registre des poursuites.

L'ordonnance pénale, s'agissant des CEA, n'intervient plus que pour des taux conséquents ou pour les réitérants.

Ce décalage permet de venir réduire la masse de dossiers pouvant relever de la CRPC ou de l'audience correctionnelle, ce qui a un impact direct sur les délais d'audiencement substantiellement réduits.

Le chiffre annuel d'ordonnances pénales routières reste cependant fort puisqu'en 2008 et 2009, supérieur à 900, la notification à personne par délégué du Procureur permettant de conserver à cette procédure une dimension pédagogique.

Il convient d'ajouter que la prise en charge du contentieux routier s'est également intensifiée par l'adjonction d'une audience supplémentaire de CRPC, ce qui porte désormais leur nombre à 3 par mois. Si les audiences de CRPC ne recouvrent pas seulement le contentieux routier, elles sont néanmoins pourvues d'une grande part de ce type de procédure. L'audience correctionnelle classique est en ce sens d'autant moins sollicitée. En outre, l'affectation d'un greffier à temps plein sur ce service a pour but de renforcer l'effectivité de ce mode de poursuite. Ce fonctionnaire aura en effet la charge de faire exécuter les homologations de proposition de peine dans la foulée au niveau du Bureau de l'exécution des peines.

Enfin, pour les personnes récidivistes ou ayant commis une atteinte importante à l'ordre public, de façon graduée, les voies des COPJ, CPPV et CI sont pleinement utilisées.

Ainsi, le nombre de CPPV en matière routière qui était de 29 en 2008 est passé à 34 et en matière de comparution immédiate, le nombre de saisine du tribunal est passé de 39 à 68.

Le parquet, dans le domaine de la sécurité routière, a continué sa politique partenariale :

- avec les autres services de l'Etat :
 - dans le cadre de l'élaboration et du suivi du plan départemental d'action et de sécurité routière, s'agissant du bilan et de ses orientations
 - dans le cadre du plan départemental de contrôles élaboré notamment avec les services verbalisateurs. Ainsi, les opérations de prévention routière ont été poursuivies avec l'appui de l'EDSR de l'Aube, afin de détecter spécifiquement les fautes de comportement les plus génératrices d'accidents et de proposer aux personnes interceptées, une alternative à la contravention au code de la route des ateliers d'information et de sensibilisation à la sécurité routière d'une durée d'une heure environ. Ces dernières donnant lieu à un rappel à la loi une fois l'atelier effectué.
 - Avec le cabinet du Préfet dans le cadre de l'harmonisation des barèmes de suspension du permis
- avec les services de la Prévention routière formation, notamment dans l'accompagnement des audiences de notification d'ordonnances pénales.

Sanctions administratives

Les articles L-224.1, L-224.2 et L224.7 permettent au préfet de prononcer soit un avertissement soit une suspension du permis de conduire pouvant aller jusqu'à six mois.

La réponse du Préfet sera sans ambiguïté, le retrait sera prononcé dans tous les cas de conduite sous l'état d'une emprise alcoolique et pour les grands excès de vitesse.

Concernant la conduite en état d'ivresse, le préfet prononcera un retrait du permis de conduire d'une durée minimale d'un mois pour tous les automobilistes conduisant avec un taux d'alcool supérieur à 0,40 mg/l d'air expiré soit 0,8 gr/litre de sang.

Pour les grands excès de vitesse, un retrait du permis de conduire sera également effectué pour tous les excès de vitesse supérieurs à 40 km/h au-dessus de la limite autorisée.

La politique de communication

Le plan de contrôle routier et son bilan feront l'objet d'une présentation lors des réunions relatives à la lutte contre l'insécurité routière.

La signature et la mise en œuvre du plan de contrôles feront l'objet d'une conférence de presse menée à la Préfecture, présentant les objectifs et les modalités du plan auprès des médias, à charge pour ces derniers de relayer l'information auprès du grand public.

Le communiqué de presse mensuel relatif à la délinquance retracera non seulement l'accidentologie dans le département, mais également les résultats des contrôles.

Enfin, tous les trimestres, lors de la conférence de presse délinquance, à laquelle assistent Monsieur le Préfet et Monsieur le Procureur de la République, un bilan sera présenté.

Suivi et évaluation des résultats

Un point sécurité routière sera fait à la réunion de sécurité hebdomadaire.

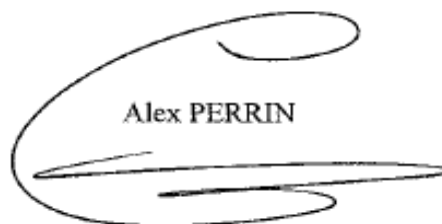
Troyes, le 23 mars 2010

Le Préfet



Christian ROUYER

Le Procureur de la République



Alex PERRIN