



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
DE LA JUSTICE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PLAN DÉPARTEMENTAL DE CONTRÔLES ROUTIERS 2022 EN LOIRE-ATLANTIQUE



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



Edito

La politique de sécurité routière constitue une priorité nationale et locale, visant à réduire la mortalité sur la route.

Nous souhaitons que les acteurs de la sécurité routière s'engagent avec fermeté dans une politique de contrôles routiers et de sanctions administratives et pénales, qui doit compléter la politique de prévention. La sécurité routière étant l'affaire de tous, une mobilisation massive et continue de tous les acteurs du territoire est nécessaire, pour infléchir la courbe de l'accidentalité routière.

Les bilans 2020 et 2021 de la sécurité routière restent des années « hors normes » compte-tenu des conséquences de la crise sanitaire de la COVID-19 sur les déplacements des Français. Les accidents de la route continuent malgré tout de se produire et nous rappellent à quel point une vigilance accrue est nécessaire.

Le document général d'orientations (DGO 2018-2022) incarne les enjeux prioritaires de sécurité routière du territoire, déclinés dans le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), dont le présent plan départemental de contrôles routiers (PDCR) fait partie.

Ce plan départemental de contrôles routiers a donc pour ambition d'accroître l'efficacité de la lutte contre la violence routière.

Nous tenons à remercier vivement les forces de l'ordre qui oeuvrent chaque jour pour atteindre cet objectif prioritaire de protéger la vie des citoyens sur les routes de Loire-Atlantique. Nous remercions également la mobilisation de Monsieur le préfet de la zone de défense et de sécurité de la zone Ouest, pour son soutien indéfectible dans cette mission.

Didier MARTIN
Préfet
de la Loire-Atlantique

Renaud GAUDEUL
Procureur de la République
près du tribunal judiciaire
de Nantes de Nantes

Sylvie CANOVAS-LAGARDE
Procureur de la République
près du tribunal judiciaire
de Saint-Nazaire

Préambule

La politique de sécurité routière menée en France depuis de nombreuses années a connu une nouvelle impulsion avec le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) de 2018 présentant 18 mesures phares pour réduire l'insécurité sur les routes de France. De nombreuses mesures ont déjà été mises en œuvre, comme la vitesse maximale autorisée à 80km/h sur les routes départementales, ou la mise en ligne de la carte des radars automatiques de France. Certaines mesures sont encore en cours de déploiement et seront opérationnelles dans les mois à venir.

Le CISR du 9 janvier 2018 vise à combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents routiers émises autour de 3 axes :

- l'engagement de chaque citoyen ;
- protéger tous les usagers de la route ;
- anticiper les nouvelles technologies au service de la sécurité routière

C'est en cohérence avec les orientations du Ministère de l'Intérieur d'une part et les enjeux prioritaires du Document Général d'Orientations du département d'autre part que le plan départemental de contrôles routiers (PDCR), qui constitue l'un des volets du plan départemental d'actions et de sécurité routière (PDASR), a été élaboré.

Le présent PDCR a pour objet :

- De cibler les contrôles en fonction des enjeux de sécurité routière issus des analyses menées par les forces de l'ordre et l'observatoire départemental de sécurité routière ;
- D'accroître significativement la probabilité pour un usager en infraction d'être contrôlé et effectivement sanctionné ;
- D'optimiser l'utilisation des nouveaux outils matériels et juridiques pour constater les infractions et les sanctionner.

Il doit également permettre l'information des partenaires et usagers de la route sur la politique de dissuasion contre les comportements à risque menée dans le département (contrôles et application des sanctions) et son articulation avec les actions de prévention du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Table des matières

Edito.....	2
1- LE BILAN 2021 DE LA SÉCURITÉ ROUTIERE.....	5
2- LES MOYENS DES FORCES DE L'ORDRE AFFECTÉS A LA SÉCURITÉ ROUTIERE EN LOIRE-ATLANTIQUE.....	6
2-1 La Direction Départementale de la Sécurité Publique.....	6
2-1-1 Les moyens humains	6
2-1-2 Les moyens matériels.....	7
2-2 L'Escadron départemental de sécurité routière de la Gendarmerie.....	7
2-2-1 Les moyens humains et missions.....	7
2-2-2 Les moyens matériels.....	7
2-3 L'unité motocycliste zonale des CRS.....	8
2-3-1 Les moyens humains et les missions.....	8
2-3-2 Les moyens matériels pour la région Pays de Loire.....	8
2-4 Les polices municipales.....	8
3- LES CONTROLES DE SANCTION AUTOMATISE.....	10
3-1 Le recensement des équipements contrôle de sanction automatisé (CSA).....	10
3-1-1 Les radars « vitesse ».....	10
3-1-2 Les radars « franchissement ».....	10
3-2 L'externalisation des voitures-radar.....	11
3-3 Le bilan 2021 des contrôles automatiques.....	12
3-3-1 bilan des radars « vitesse ».....	12
3-3-2 bilan des radars « franchissement ».....	12
4- LA REPONSE PENALE ET LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES.....	13
4-1 Les réponses pénales.....	13
4-2 Les sanctions administratives.....	13
5- LES OBJECTIFS DU PLAN DEPARTEMENTAL DE CONTÔLES ROUTIERS 2021.....	16
5-1 Les objectifs locaux en 2022.....	16
5-2 Instauration de contrôles routiers coordonnés.....	17
5-3 La communication.....	18
5-4 Gouvernance.....	18

1- LE BILAN 2021 DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

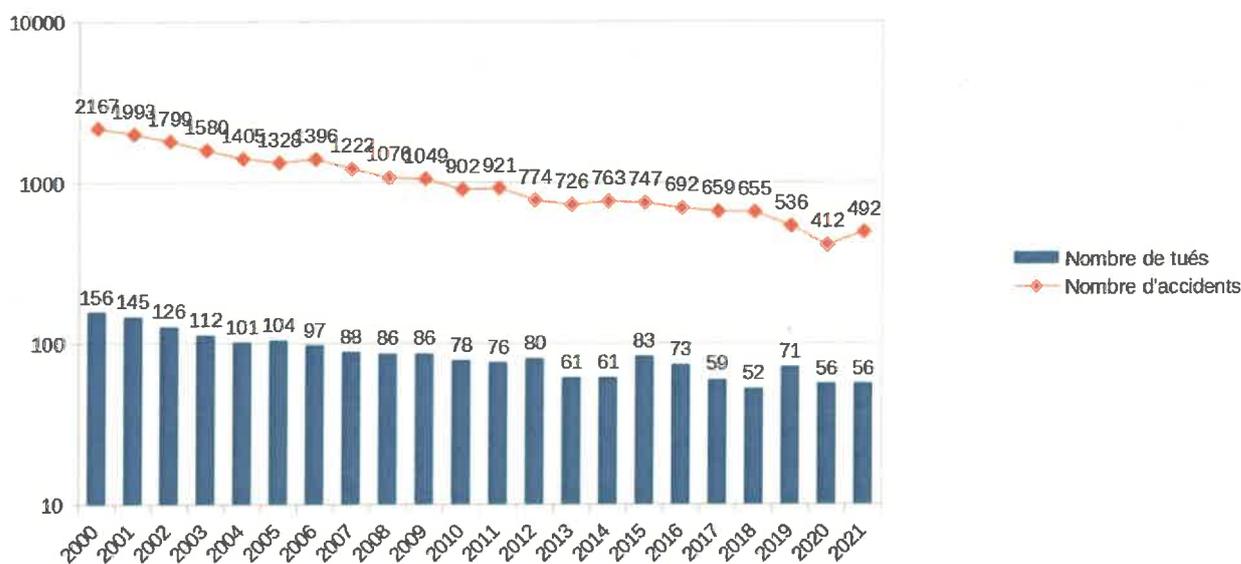
Les deux dernières années, 2020 et 2021, marquées par la crise sanitaire de la COVID-19, ont eu un impact fort sur les comportements des automobilistes, avec une baisse notable du trafic routier en raison des restrictions de déplacements et du développement du télétravail.

Selon les estimations de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 2 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2020, soit près de 700 décès de moins que l'année précédente. En 2021, la mortalité routière recensée, pour son bilan provisoire, 2 947 victimes de la route sur le territoire métropolitain, soit une baisse de 9 % par rapport à 2019, avant la pandémie.

En Loire-Atlantique, en 20 ans, la mortalité sur les routes a presque été divisée par 3, passant de 156 tués en 2000 à 56 en 2021. Le nombre d'accidents a été également presque divisé 5, passant de 2 167 accidents en 2000 contre 492 en 2021. Le nombre de blessés a, lui, diminué de près de 30 % depuis les 5 dernières années.

Tous ces drames évités, sur une tendance longue, sont le fruit d'une politique nationale efficace et volontariste sur le plan local.

Evolution du nombre d'accidents et de tués en Loire-Atlantique



Grâce à la complémentarité des actions de prévention du PDASR et des actions de répression de ce nouveau PDCR, la préfecture de la Loire-Atlantique entend donner **une nouvelle impulsion** à sa politique de sécurité routière **pour réduire encore davantage le nombre de tués et de blessés sur le territoire.**

2- LES MOYENS DES FORCES DE L'ORDRE AFFECTÉS A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LOIRE-ATLANTIQUE

2-1 La Direction Départementale de la Sécurité Publique

La Brigade Motocycliste et de Sécurité Routière Départementale est l'unité de police départementale chargée de la sécurité routière au sein du Service d'Ordre Public de la DDSP 44. Placée sous l'autorité du chef du SOP, elle est commandée par un officier de Police et 2 adjoints, un officier et un Major de Police.

La BMSRD est composée de :

- > la Brigade Motocycliste Départementale
- > la Brigade de Sécurité Routière Départementale

2-1-1 Les moyens humains :

La BMSRD a un effectif total théorique de 57 fonctionnaires et 53 fonctionnaires réels.

a) La Brigade Motocycliste Départementale

Elle est constituée de 2 groupes basés à NANTES et d'un groupe basé à SAINT NAZAIRE (pour un effectif total théorique de 27 motocyclistes).

La BMD est encadrée par un Major de Police Motocycliste en poste à NANTES.

- > L'effectif motocycliste de NANTES est de 21 fonctionnaires théoriques (17 effectifs réels).
- > L'effectif de SAINT NAZAIRE est de 6 fonctionnaires théoriques et réels.

Le cœur de métier de la BMD est la sécurité routière, mais elle est également engagée sur l'anti-criminalité, la lutte contre l'économie souterraine, le maintien de l'ordre et les services divers, tels les voyages officiels, les cérémonies et manifestations sportives importantes (rencontres de football notamment).

b) La Brigade de Sécurité Routière Départementale

Cette brigade est encadrée par un major de Police. Elle est constituée de 2 groupes (7 titulaires et 3 adjoints de sécurité) et de la Brigade de Contrôle Technique et des Professions réglementées (5 titulaires).

Elle est basée à Nantes et compte un effectif théorique et réel de 27 fonctionnaires. Les missions sont identiques à celles de la BMD, hormis les missions spécialisées (escortes, contrôles PL)

Au sein de cette brigade, se trouve également le référent départemental de la sécurité routière, qui est chargé de toutes les missions de prévention avec les partenaires institutionnels et privés, en lien avec la préfecture.

La brigade de contrôle technique et des professions réglementées est une brigade spécialisée qui participe aux missions de sécurité routière, mais est la seule brigade spécialisée dans le contrôle spécifique professions réglementées, notamment des taxis et des VTC. Cette brigade siège dans les « commissions taxis » en préfecture notamment.

2-1-2 Les moyens matériels

a) La Brigade Motocycliste Départementale dispose de :

>À Nantes :

- 14 motocyclettes sérigraphiées.
- 2 motocyclettes civiles (mutualisées avec les autres services de la DDSP)
- des éthylotests électroniques et un éthylomètre embarqué.

>A Saint-Nazaire :

- 4 motocyclettes sérigraphiées
- 1 véhicule radar banalisé

b) La Brigade de Sécurité Routière Départementale

- 3 véhicules sérigraphiés
- 1 véhicule radar banalisés
- 1 radar de type type truspeed
- 1 eurolaser

2-2 L'Escadron départemental de sécurité routière de la Gendarmerie

2-2-1 Les moyens humains et missions

L'escadron départemental de sécurité routière (EDSR), commandé par un capitaine, est constitué d'une centaine de militaires qui assure une mission quotidienne, préventive, par des actions d'accompagnement, et répressive si nécessaire, au profit de la sécurité des mobilités. L'EDSR 44 assure, sur appel d'urgence du COG ou sur constatations directes, voire sur remise douanière notamment en matière de stupéfiants ou, plus rarement, sur appel de l'UMZ, plus de 2000 interventions par an.

Toutes les interventions, y compris routières, sur la N137, la N171, la N165 et les autoroutes A83 et A11 sont confiées à l'EDSR44, y compris celles qui résultent de missions autres que la sécurité routière, comme les cambriolages dans les stations-service ou les violences intrafamiliales sur l'autoroute. Sur l'ensemble du département, l'EDSR constate tous les accidents de véhicules lourds de + de 3,5 tonnes soumis à la RSE (réglementation sociale européenne dans les transports).

2-2-2 Les moyens matériels

Pour la partie routière de l'action quotidienne, l'escadron départemental de sécurité routière dispose :

- 16 radars vitesse
- 36 d'éthylotests électroniques
- 11 éthylomètres
- d'une trentaine de motos bleues sérigraphiées Gendarmerie,
- de 8 véhicules banalisés dont 3 motos,

NB : ces moyens sont déployés sur toute la Loire-Atlantique entre les 2 BMO de ST-NAZAIRE et de PORNIC et les 5 PMO d'ANCENIS, de ST PHILBERT DE GRAND LIEU, de ST HERBLAIN, de NOZAY et de PONTCHATEAU)

2-3 L'unité motocycliste zonale des CRS

2-3-1 Les moyens humains et les missions

L'unité motocycliste zonale (UMZ) des CRS Ouest, en résidence à Rennes, est composée de cinq détachements basés au Mans, Nantes, Rennes Rouen et Tours. L'effectif total est de 73 fonctionnaires dont 68 motocyclistes.

Force mobile de sécurité routière, l'unité motocycliste zonale des CRS a vocation à projeter les motocyclistes de ses détachements sur tout point du territoire national pour renforcer les effectifs de la police et de la gendarmerie nationales sur leurs zones de compétence selon 03 niveaux d'engagement : le premier au niveau national pour des missions d'envergures, le second correspondant à un emploi zonal sous l'autorité du préfet de zone de défense et le troisième, plus courant, au niveau départemental et à ce titre inclus au PDCR .

La sécurité routière est l'une des missions prioritaires de l'unité motocycliste zonale, elle participe à la police de la route dans toutes ses composantes en réalisant des contrôles routiers et de vitesses avec interception, en pratiquant des opérations de dépistage d'alcoolémie et de stupéfiants mais aussi en mettant en œuvre des patrouilles dynamiques. L'unité motocycliste zonale assure la déclinaison zonale des instructions nationales en matière de sécurité routière et met en place, à la demande des préfets de départements, des opérations ciblées de sécurité routières en collaboration avec les différentes DDSP et la Gendarmerie Nationale.

L'unité motocycliste zonale des CRS participe également à la lutte contre la délinquance générale, l'anti-criminalité et réalise aussi des pilotages et des escortes au profit des autorités ou lors de convois sensibles.

Le détachement UMZ de Nantes dispose d'un effectif de 15 policiers et il intervient principalement dans le département de la Loire Atlantique et ses départements limitrophes. Le détachement de Nantes peut également recevoir le concours des autres détachements de l'UMZ des CRS lorsque des opérations ciblées de sécurité routière sont organisées en Loire- Atlantique.

2-3-2 Les moyens matériels pour la région Pays de Loire

- 03 radars
- 07 Ethyloests
- 1 Ethylomètre
- 1 voiture radar ETD
- 1 moto banalisée
- 9 motos sérigraphiées
- 4 véhicules légers dont 1 véhicule sérigraphié

2-4 Les polices municipales

Les polices municipales jouent un rôle important dans la lutte contre l'insécurité routière dans le département, aux côtés de la Gendarmerie et de la Police Nationales. Dans le cadre

de son action de police administrative, de nombreuses opérations de prévention sont organisées. Certaines actions de sensibilisation sont par ailleurs financées par l'appel à projet du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Dans le cadre des missions de police judiciaire, les polices municipales contribuent à repérer et à sanctionner les infractions. En matière de répression, elles relèvent les infractions liées au non-respect des règles, en particulier les refus de priorité, de non-respect des feux rouges, l'utilisation du téléphone au volant, le non-port de la ceinture de sécurité, ou autre faute de comportement.

Le département comprend 78 communes possédant une police municipale.

3- LES CONTROLES DE SANCTION AUTOMATISE

3-1 Le recensement des équipements contrôle de sanction automatisé (CSA)

3-1-1 Les radars « vitesse »

Le parc de radars installés en Loire-Atlantique a fait l'objet de plusieurs actions de vandalisme depuis la fin 2018 ; certains radars ont été détruits par incendie et font l'objet d'une modernisation dans le cadre de leur remplacement.

Actuellement, 42 radars "vitesse" sont en état de fonctionnement et de production :

- 14/14 équipements de terrain fixes (ETF), dont 7 équipés de la fonction double-sens (ETFDS),
- 10/10 équipements de terrain tourelles (ETT) ; le nouvel équipement mis en service le 4 octobre dernier le long de la RD 164, dans une zone à une vitesse maximale autorisée (VMA) à 50 km/h sur le territoire de la commune de MOUZEIL remonte actuellement de 800 à 1000 MIF (messages d'infraction)/semaine,
- 13/14 appareils discriminants : 2 ETD et 12 ETD2F (doubles faces) - auquel s'ajoute 1 ETD démonté en 2017 pour la réalisation de la voie d'entrecroisement sur l'A844 ; sa repose est envisagée,
- 2/2 équipements de terrain "vitesse moyenne" (ETVM) sur le Pont de Saint-Nazaire (1 dans chaque sens de circulation),
- 1/1 équipement de terrain chantier (ETC) sur l'itinéraire sécurisé Chaumes-en-Retz - Pornic ;
- 1/1 équipement de terrain chantier (ETC) sur l'itinéraire sécurisé Vue-Paimboeuf, sur la RD 723, mis en service le jeudi 18 février 2021 ; ETC déplaçable selon un plan de rotation défini avec le prestataire de la DSR/DCA.
- 1/1 équipement de terrain chantier (ETC 40205), installé le 16 décembre 2020, à la demande de la DREAL, sur la RN 171 - section 2x2 voies de la récente déviation de Bouvron mise en service il y a un peu plus d'un an ; la VLA de 110 km/h pour les VL et 80 km/h pour les PL de plus de 12 T, est dépassée par 47% des usagers, ce qui pourrait être à l'origine des nuisances sonores dont se plaignent les riverains.

3-1-2 Les radars « franchissement »

Il existe deux types de radar « franchissement » : les radars « feux rouge » et « passage à niveaux » repèrent et enregistrent les infractions de franchissements d'un feu rouge ou feu clignotant.

> Le radar feu rouge

Il existe 5 ETFR en Loire-Atlantique, mais seulement 4 sont actuellement en fonctionnement.

Comment les ETFR fonctionnent ?

Deux photos sont prises, une première si un véhicule franchit la ligne d'effet des feux (LEF), une seconde si le véhicule poursuit sa route au-delà du feu. Il s'agit d'un outil indispensable pour mieux protéger les usagers vulnérables aux carrefours.

Le flash se déclenche dès qu'un véhicule franchit la ligne d'effet des feux (LEF) matérialisée en traits pointillés sur la chaussée. Le code de la route impose l'arrêt en amont de cette ligne. S'arrêter à cheval sur cette ligne ou la dépasser constitue déjà une infraction.

> Le radar de passage à niveau

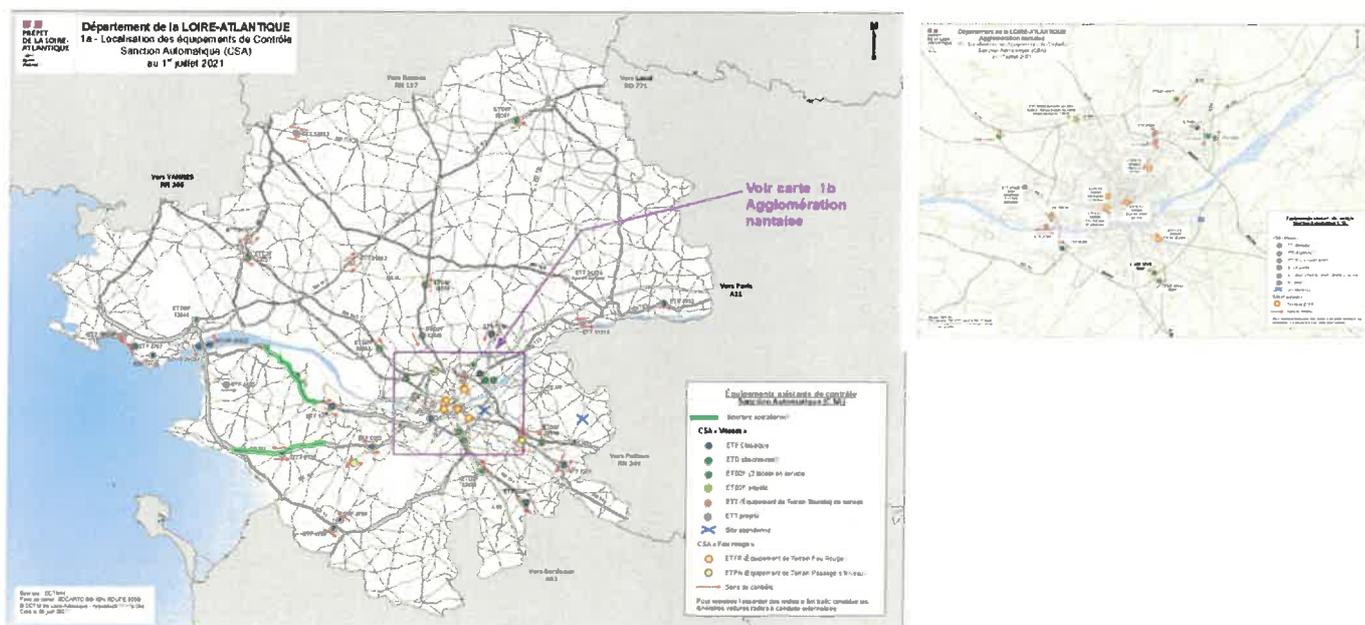
Le dispositif de contrôle est sensiblement le même que celui du franchissement de feu rouge. La différence essentielle vient de la signalisation rouge clignotante au niveau d'un passage à niveau équipé. Un deuxième feu fonctionne donc en alternance, afin que chaque cliché d'infraction puisse mettre en évidence le signal allumé.

Les usagers qui franchissent le passage à niveau après le délai de sécurité sont alors flashés :

- une première fois au début du franchissement de la ligne,
- une seconde fois lorsqu'ils ont poursuivi leur course sur le passage à niveau, que ce soit sur leur voie (passage direct) ou sur la voie adjacente (passage en contournement des barrières).

Deux photos sont prises, une première si un véhicule franchit la ligne d'effet des feux (LEF), une seconde si le véhicule poursuit sa route au-delà du feu. Il s'agit d'un outil indispensable pour mieux protéger les usagers vulnérables aux carrefours.

Le flash se déclenche dès qu'un véhicule franchit la ligne d'effet des feux (LEF) matérialisée en traits pointillés sur la chaussée. Le code de la route impose l'arrêt en amont de cette ligne. S'arrêter à cheval sur cette ligne ou la dépasser constitue déjà une infraction.



La carte de l'ensemble des radars est accessible en ligne sur <https://radars.securite-routiere.gouv.fr/#/>

3-2 L'externalisation des voitures-radar

La mission de la voiture-radar est de détecter, sans flash visible et en roulant, tous les véhicules en excès de vitesse. Il s'agit d'appareils embarqués à bord de voitures banalisées, conduites par des gendarmes, des policiers en uniforme ou des sociétés privées habilitées par l'État.

L'externalisation des voitures-radar à des sociétés privées a été expérimentée en Normandie dès 2018. Cette externalisation s'est élargie à d'autres départements ; ce dispositif est opérationnel en Loire-Atlantique depuis décembre 2020.

L'objectif de ce dispositif est de lutter contre les excès de vitesse, notamment sur le réseau secondaire, et de libérer du temps aux forces de l'ordre pour des missions exigeant un savoir-faire plus technique.

3-3 Le bilan 2021 des contrôles automatiques

3-3-1 bilan des radars « vitesse »

En 2021, deuxième année touchée par les restrictions de circulation liées à la crise sanitaire, 297 507 messages d'infractions ont été relevés par les équipements de contrôles de sanctions automatisées, soit une moyenne de **815 flashes/jours**.

Répartition des messages d'infractions par nature en 2021								En 2020	
Nature des infractions : dépassement de la VLA	< 20 Km/h	Entre 20 et 30 Km/h	Entre 30 et 40 Km/h	Entre 40 et 50 Km/h	> 50 Km/h	En 2021		En décembre	Depuis le 1 ^{er} janvier
						En décembre	Depuis le 1 ^{er} janvier	En décembre	Depuis le 1 ^{er} janvier
Total général pour la période	25 792	927	259	133	118	27 229	297 507	18 141	233 207

3-3-2 bilan des radars « franchissement »

> Le radar feu rouge

En 2021, les radars « feu rouge » en fonctionnement ont relevé 5 360 infractions, soit en moyenne 14 par jour.

Bilan des infractions aux Equipements de Terrain Feux Rouges (ETFR) de l'agglomération nantaise en 2021

Référence ETFR	Désignation du carrefour équipé	Implantation ETFR	Sens du contrôle	Date de mise en service	Nombre de messages d'infractions en 2021 (MIF - franchissement du feu rouge)												En 2021	En 2020	
					janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre			
FE144000 (0)	Rue Mathurin Brissonneau - cour de la Fosse	Rue Mathurin Brissonneau à Nantes	Vers le quai de la Fosse	19/05/2010	134	86	69	89										378	1 050
FE144001	Rue de l'Hôtel de Ville - rue du Moulin	Rue de l'Hôtel de Ville à Nantes	Vers la rue de Strasbourg	18/06/2010	217	197	164	108	155	162	133	145	132	122	110	72		1 717	947
FE144002 (2)	Rue de Saint-Joseph - Bd des Salettes	Rue de Saint-Joseph à Nantes	Vers le boulevard des Bréguet	05/11/2010	65	56	69	68	51	68	90	73	94	96	59			789	750
FE144003 (3)	Boulevard Gabriel Guist'hou - rue Descartes	Boulevard Gabriel Guist'hou à Nantes	Vers la rue Monseigneur	23/07/2010															
FE144004	Rue de Clisson - Avenue des Maraichers	Rue de Clisson à St-Sébastien-sur-Loire	Vers le pont de Paris	28/11/2012	148	149	181	181	223	221	259	212	246	241	235	180		2 476	1 986
Nombre total de messages d'infractions émis par les ETFR de l'agglomération nantaise					564	488	463	446	429	451	482	430	472	459	404	252	5 360	4 233	

(1) Le radar feu rouge FE144000 est hors production depuis le 27 avril 2021, en raison d'un problème de marquage horizontal ; la ligne d'effet de feu est mal placée par rapport à la 1^{ère} boucle électromagnétique.

(2) Le radar feu rouge FE144002 est hors production depuis le 22 novembre 2021 à 09h17, en raison de travaux de ravalement de façade ; présence d'un échafaudage masquant le feu tricolore à l'ETFR.

(3) Le radar feu rouge FE144003 est hors production depuis le 10 novembre 2018, en raison d'une modification de l'aménagement routier ; les caractéristiques du nouvel aménagement ne sont pas compatibles avec sa remise en service.

> Le radar de passage à niveau

Sur les 4 radars de franchissement de passage à niveau, **496 messages d'infractions** ont été relevés, soit presque un par jour. L'année 2021 est en hausse de 72% par rapport à 2020.

Bilan des infractions aux Equipements de Terrain Passages à Niveau (ETPN) de la Loire-Atlantique, pendant l'année 2021

Référence ETPN	Désignation du passage à niveau équipé	Implantation ETPN	Sens du contrôle	Date de mise en service	Nombre de messages d'infraction en 2021 (MIF - franchissement du feu rouge)												Total en 2021	Total en 2020 (1)
					janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre		
FE344501	Pl 10 La Havé-Fouassiera	RD 149 La Croix-Moriceau	Sud vers Nord	19/08/2013	15	8	18	11	14	24	14	11	18	30	14	12	189	108
FE344502	RN 53 Sainte-Pazanne	RD 758 Lieu-dit 'Tourné Brède'	Nord-Ouest vers Sud-Est	19/08/2013	5	10	13	3	16	15	8	0		4	0	0	74	93
FE344503	Pl 10 La Havé-Fouassiera	RD 149 La Croix-Moriceau	Nord vers Sud	19/08/2013	15	3	18	10	20	30	15	17	21	19	16	15	199	48
FE344504	RN 53 Sainte-Pazanne	RD 758 Lieu-dit 'Tourné Brède'	Sud-Est vers Nord-Ouest	19/08/2013	2	0	6	4	5	0	0	0		6	5	6	34	38
Nombre total de messages d'infractions émis par les ETPN en Loire Atlantique					37	21	55	28	55	69	37	28	39	59	35	33	496	287

(1) Peu de messages d'infraction en 2020, compte tenu notamment des 3 mois de confinement de la population en raison de la pandémie de COVID 19.

4- LA REPONSE PENALE ET LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES

4-1 Les réponses pénales

Les infractions au code de la route donnent lieu à une réponse pénale systématique, graduée en fonction de la gravité des faits et de la personnalité de l'auteur.

Les parquets de Nantes et de Saint-Nazaire mettent en œuvre les procédures alternatives : le classement sous condition de régularisation devant l'officier de police judiciaire ou devant le délégué du procureur et la composition pénale pour les infractions les moins graves commises par des délinquants primaires.

Les infractions plus graves font l'objet de poursuites pénales dont la nature varie selon que le prévenu est primaire, réitérant ou récidiviste. Ces poursuites s'exercent soit selon la forme simplifiée de l'ordonnance pénale, soit en ayant recours à la procédure de comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité ou à la convocation par officier de police judiciaire devant le Tribunal Correctionnel.

Dans les cas les plus graves les parquets s'orientent vers un déferrement soit pour une convocation par procès-verbal avec contrôle judiciaire, soit pour une comparution immédiate.

En ce qui concerne les accidents de la circulation routière, une distinction doit être opérée entre les accidents matériels et les accidents corporels. Dans ce dernier cas, la réponse pénale variera en fonction de la gravité de la faute de conduite et de l'existence ou non de circonstances aggravantes.

La politique pénale en matière de sécurité routière est précisément définie par les directives adressées par les procureurs de Nantes et de Saint-Nazaire aux services de police et de gendarmerie.

4-2 Les sanctions administratives

> La suspension administrative du permis de conduire

Les articles L-224.1, L-224-2 et L-224.7 du Code de la route permettent au préfet de prononcer un avertissement ou une suspension de permis de conduire pouvant aller jusqu'à 1 an.

⇒ 3 034 suspensions administratives du permis de conduire ont été prononcées par la préfecture de la Loire-Atlantique en 2021.



> L'éthylotest anti-démarrage comme mesure alternative

Pour lutter contre la conduite en état d'alcoolémie et contre la récidive de ce délit, le CISR du 9 janvier 2018 a souhaité favoriser l'usage de l'éthylotest anti-démarrage (EAD).

Désormais, le préfet de la Loire-Atlantique a la possibilité, à l'issue d'un contrôle d'un conducteur présentant une alcoolémie relevant du tribunal correctionnel (supérieure à 0,8 g/L) de l'obliger à ne conduire que des véhicules équipés d'un EAD et, ce, pour une durée pouvant aller jusqu'à 1 an. Le tribunal, au moment où le contrevenant lui sera présenté, pourra décider de prolonger cette obligation pour une durée pouvant aller jusqu'à cinq ans. Le tribunal pourra également choisir de moduler l'amende encourue jusqu'à un maximum de 4 500 euros, ce qui permettra de compenser le coût de l'installation de l'EAD à la charge de la personne en infraction.

Cette mesure, véritable alternative à la suspension du permis de conduire, permettra à ceux qui en seront les bénéficiaires en Loire-Atlantique (des contrevenants non récidivistes, et dans la mesure où leur taux d'alcoolémie ne dépassera pas 1,6 g/L) de pouvoir continuer à conduire et de conserver leur activité professionnelle tout en garantissant la sécurité des autres usagers de la route. Ce dispositif, particulièrement utile pour ceux qui utilisent quotidiennement leur véhicule, est responsabilisant et exemplaire, ce qui lui confère son efficacité, amplement démontrée à l'étranger.

⇒ 138 mesures d'EAD administratifs ont été prononcées en 2021.

> L'immobilisation des véhicules

Les officiers ou agents de police judiciaire peuvent, avec l'autorisation préalable donnée par tout moyen du représentant de l'État dans le département où l'infraction a été commise, faire procéder à titre provisoire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule dont l'auteur s'est servi pour commettre l'infraction:

«1° Lorsqu'est constatée une infraction pour laquelle une peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue;

«2° En cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré;

«3° En cas de conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou lorsque l'état alcoolique défini à l'article L. 234-1 est établi au moyen d'un appareil homologué mentionné à l'article L. 234-4;

«4° Lorsqu'il est fait application des dispositions de l'article L. 235-2, si les épreuves de dépistage se révèlent positives;

«5° En cas de refus de se soumettre aux épreuves de vérification prévues aux articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2;

«6° Lorsqu'est constaté le dépassement de 50 km/h ou plus de la vitesse maximale autorisée;

«7° Lorsque le véhicule a été utilisé:

«a) Pour déposer, abandonner, jeter ou déverser, dans un lieu public ou privé, à l'exception des emplacements désignés à cet effet par l'autorité administrative compétente, soit une épave de véhicule, soit des ordures, déchets, déjections, matériaux, liquides insalubres ou tout autre objet de quelque nature qu'il soit si ces faits ne sont pas accomplis par la personne ayant la jouissance du lieu ou avec son autorisation;

«b) Ou pour déposer ou laisser sans nécessité sur la voie publique des matériaux ou objets quelconques qui entravent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage.

«Ils en informent immédiatement, par tout moyen, le procureur de la République, sauf s'il a été fait recours à la procédure de l'amende forfaitaire.

«Si les vérifications prévues à l'article L. 235-2 ne permettent pas d'établir que la personne conduisait en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants, l'immobilisation et la mise en fourrière sont immédiatement levées.

Lorsque l'immobilisation et la mise en fourrière ne sont pas autorisées par le procureur dans un délai de 7 jours suivant la décision, le véhicule est restitué à son propriétaire.

Lorsque le conducteur n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de 48H, l'agent prescripteur peut transformer l'immobilisation en une mise en fourrière.

5- LES OBJECTIFS DU PLAN DEPARTEMENTAL DE CONTÔLES ROUTIERS 2021

5-1 Les objectifs locaux en 2022

Le plan départemental de contrôles routiers étant un élément constitutif du DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS et du PLAN DEPARTEMENTAL D'ACTION DE SECURITE ROUTIERE, les objectifs à atteindre tiennent compte des mêmes éléments qui permettent la mise en place d'actions de prévention. Il s'agit notamment des résultats transmis par l'observatoire départemental de sécurité routière qui analysent l'accidentalité du territoire : causes des accidents, âges des victimes, type d'usagers/ véhicules, axes accidentogènes.

Les objectifs locaux pour 2022 tiennent compte du contexte sanitaire particulier lié à la crise de la COVID-19 et des éventuelles limitations de déplacements que pourraient connaître les usagers :

1- Réduire le nombre d'accidents et de victimes sur la route

Action 1 : réaliser des contrôles routiers réguliers et mobiles, en les ciblant sur les zones et les créneaux les plus accidentogènes. Ces contrôles se font notamment en développant le partenariat entre la Police nationale, la Gendarmerie nationale et les polices municipales, pour démultiplier leur action.

2- Afficher des objectifs de moyens

- lutter contre les conduites addictives (alcool et stupéfiants)

Action 2 : poursuivre la politique de dépistage lors des contrôles en ciblant particulièrement les lieux festifs et secteurs accidentogènes. Les dépistages alcool et stupéfiants sont obligatoires dans le cadre d'accidents mortels et corporels. Une attention sera portée sur les dépistages stups dans le cadre des accidents afin de tendre vers les 100 % de dépistages alcool et stupéfiants

- lutter contre les vitesses excessives

Action 3 : Poursuivre les contrôles réguliers ciblés sur la lutte contre les vitesses excessives, notamment sur les axes les plus fréquentés et accidentogènes

- lutter contre les défauts d'assurance et défaut de permis de conduire
- poursuivre les mesures d'immobilisation de véhicules dans le cas des infractions les plus graves
- poursuivre les mesures de suspensions administratives dans le cas des infractions les plus graves
- lutter contre les deux-roues débridés et les rodéos motorisés

Action 4 : contrôles réguliers, ciblés sur les engins deux roues notamment en lien avec les polices municipales, pour lutter contre le débridage et les rodéos motorisés

- lutter contre l'usage des distracteurs (téléphone, écouteurs, autres écrans) au poste de conduites, déjà une priorité quotidienne des forces de l'ordre

Action 5 : les contrôles ciblant la lutte contre l'usage de distracteurs seront démultipliés, et les sanctions seront renforcées. Les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée dans le cas d'un cumul d'infractions dont la conduite avec usage de téléphone en main, malgré les difficultés de constatation soulignées par les forces de l'ordre.

5-2 Instauration de contrôles routiers coordonnés

Action 6 : l'un des axes prioritaires de l'action répressive sera la mise en place de contrôles routiers coordonnés entre la Police Nationale et la Gendarmerie Nationale, avec le renfort l'UMZ, le corps préfectoral, et les magistrats des parquets concernés, *a minima* deux fois par an.

Des opérations coup de poing ciblées dans le temps et dans l'espace seront donc organisées avec pour objectif d'augmenter le sentiment d'insécurité chez les usagers avec des comportements à risque et mettant en danger la vie d'autrui en ne respectant pas le code de la route.

Une expérimentation d'un tel dispositif s'est déjà déroulée en 2021 avec succès. La coordination et la complémentarité des forces est d'ailleurs soulignées par chacune d'entre elle. Le point de vigilance quant à l'identification des créneaux communs pour mettre en place des services mutualisés est à anticiper.

Un premier contrôle routier réalisé en mai 2021 avec la Gendarmerie Nationale, la Police Nationale et les motocyclistes de l'UMZ a fait état d'un bilan satisfaisant, en dépit d'une saturation du trafic conséquente, avec 70 infractions contraventionnelles relevées en quelques heures dont :

- 29 infractions au code de la route
- 12 vitesses excessives
- 4 défauts d'assurance
- 3 défauts de permis
- 3 conduites sous l'emprise de stupéfiants
- 4 conduites sous l'emprise d'un état alcoolique
- 2 amendes forfaitaires délictuelles pour usage de stupéfiants
- 1 transport d'un animal mort sans respect des règles d'hygiène
- 1 refus d'obtempérer interpellé pour défaut de permis

Un deuxième contrôle routier a été organisé en décembre 2021 avec la Gendarmerie Nationale, la Police Nationale et les motocyclistes de l'UMZ et a fait état d'un bilan important en quelques heures :

- 40 excès de vitesses contraventionnels
- 3 rétentions vitesses de + 50km/h (166 et 163 en moto)
- 1 rétention vitesse entre 40 et 50km/h (159) moto
- 2 conduites sous stupéfiants
- 2 défaut de permis de conduire
- 4 défauts d'assurance
- 4 téléphones au volant
- 3 défauts de ceinture
- 1 refus de priorité
- 2 immobilisations de véhicule pour défaut de contrôle technique

Ces contrôles permettent d'obtenir une visibilité accrue dans un espace-temps donné. Si les résultats peuvent être aléatoires, ils ne sont pas le seul but à atteindre : la visibilité, la

dissuasion, la communication concourent à l'effet recherché, à savoir agir sur les comportements les plus accidentogènes. Les créneaux horaires des prochains contrôles seront revus permettant d'allier tous les objectifs recherchés.

5-3 La communication

Action 7 : la communication sur la politique de contrôles routiers sera démultipliée, par le biais des médias, ou à l'occasion de contrôles.

Le directeur de cabinet du préfet, chef de projet sécurité routière, pourra présenter la politique départementale en matière de contrôles et de sanctions des infractions au code de la route lors du comité de suivi du DGO.

Les services de communication de la préfecture et des forces de l'ordre établiront un plan de communication sur les contrôles coordonnés dans un souci d'équilibre pour ne pas nuire à l'efficacité de l'action répressive.

Des rendez-vous périodiques avec la presse, à l'occasion de contrôles routiers spécifiques, pourront être organisés pour illustrer la mise en œuvre du plan de contrôle, l'évolution des comportements, les sanctions prononcées et les résultats obtenus.

5-4 Gouvernance

Un suivi du plan de contrôle départemental en lien avec les enjeux et objectifs proposés pourra s'appuyer sur :

- L'accidentologie par zones et axes,
- Les vitesses pratiquées,
- Les moyens déployés (matériel, temps consacré),
- Les infractions relevées,
- Les sanctions prononcées.

Le suivi du PDCR pourra s'appuyer notamment sur :

- la carte départementale avec répartition des accidents mortels,
- le tableau de répartition des accidents corporels et des tués dans l'année, la semaine, la journée
- le bilan ATB avec facteurs présumés d'accident,
- le bilan des infractions relevées,
- le tableau de suivi des sanctions administratives.

Le suivi du plan de contrôle départemental pourra s'effectuer à travers :

- des points à l'ordre du jour de l'État-major départemental de sécurité
- une réunion semestrielle, si nécessaire, des acteurs afin de réajuster les objectifs en fonction d'un bilan intermédiaire.

La vocation de ce dispositif est d'évoluer en fonction des besoins.

Fait à Nantes, le 02 FEV. 2022

Le préfet de la Loire-Atlantique



Le Procureur de la République près du Tribunal judiciaire de Nantes



Le Procureur de la République près du Tribunal judiciaire de Saint-Nazaire



Le préfet de la zone de défense et de sécurité ouest

