



**PRÉFET
DE LA VIENNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PLAN DÉPARTEMENTAL DES CONTRÔLES ROUTIERS 2022

Luttons contre les accidents sur les routes de la Vienne



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

vienne.gouv.fr

Table des matières

I. Analyse de la situation locale : l'accidentologie de l'année 2021	4
I.1 Nombre d'accidents et de blessés pour la période 2014 - 2021	4
I.2 Nombre de tués pour la période 2007-2021	5
I.3 Nombre de victimes graves pour la période 2013 - 2021	5
I.4 Accidents mortels de 2021	6
I.4.1 Répartition des personnes tuées par catégories d'usagers	6
I.4.2 Répartition des personnes tuées par classes d'âges	6
I.4.3 Causes des accidents mortels	7
I.5 Répartition géographique et temporelle des accidents corporels	8
I.5.1 Localisation et tranches horaires	8
I.5.2 Répartition par zone de compétence : Police et Gendarmerie	8
I.6 La répartition des accidents par enjeu et par zone	11
I.6.1 Enjeu « Les jeunes de 14 à 29 ans »	12
I.6.2 Enjeu « Les deux-roues motorisés »	17
I.6.3 Enjeu « Les conduites addictives »	21
I.6.4 Enjeu « Les seniors selon deux classes d'âges »	25
I.6.5 Enjeu « Le risque routier professionnel »	29
I.6.6 Enjeu « Les distracteurs »	32
I.7 Thématique « Vitesse »	34
II. Bilan des contrôles effectués et des capacités d'action	35
II.1 Contrôles automatiques	35
II.2 Capacités d'actions	36
II.2.1 Nombre de dépistages et de procès verbaux	36
II.2.2 Volumes horaires et matériel	36
II.3 Différents contrôles des forces de l'ordre	38
II.3.1 Contrôles quotidiens	38
II.3.2 Contrôles coordonnés	39
II.3.3 Contrôles renforcés	40
II.3.4 Contrôles préventifs : les opérations « carton jaune »	40
II.3.5 Contrôles des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger	40
II.3.6 Particularité du circuit du Vigeant	41
III. Réponses pénales et sanctions administratives	42
III.1 Réponses pénales	42
III.2 Réponses administratives	43
IV. Plan local de communication	46
IV.1 Actions de communication en 2021	46
IV.2 Axes de communication pour 2022	47

Introduction

Le présent plan départemental de contrôles routiers (PDCR) a pour objectif de définir les orientations de la politique de lutte contre l'insécurité routière dans le département de la Vienne. Il renforce la coordination de tous les acteurs concernés par ce domaine, rationalise et optimise les contrôles en fonction des enjeux locaux. Il constitue le volet « contrôle et sanction » du plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR).

Le plan départemental de contrôles routiers s'articule autour de 3 axes :

- l'analyse de la situation locale et la définition des objectifs,
- l'optimisation des capacités d'action de chacun des services par rapport à ces objectifs,
- l'évaluation des résultats,

sur la base des enjeux du Document Général d'Orientation 2018-2022 qui sont :

- **le risque routier professionnel**,
- **la conduite après usage de substances psychoactives** (alcool, stupéfiants),
- **les jeunes** (selon 3 classes d'âge : 14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans),
- **les seniors** (selon 2 classes d'âge : 65-74 ans, 75 ans et plus),
- **les deux-roues motorisés**,
- **les distracteurs**.

Pour élaborer le PDCR, le bureau de la sécurité routière de la Préfecture de la Vienne a intégré les éléments provenant de l'observatoire départemental de sécurité routière de la Direction départementale des territoires, des forces de l'ordre (Police nationale et Gendarmerie nationale), de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, des Douanes et du Tribunal.

Le nombre d'accidents corporels est en augmentation en 2021 (244 contre 206 en 2020) et le nombre de blessés est en hausse de 14,6 %. Ces chiffres demeurent inférieurs à ceux de 2019, année de référence avant la crise sanitaire. Par ailleurs, alors que la mortalité a connu une hausse dans la Vienne depuis 2019, elle est en légère diminution en 2021. 23 accidents mortels sont à déplorer.

Ce bilan démontre la nécessité de poursuivre les efforts pour une conduite sûre, sereine et respectueuse. Les forces de l'ordre en 2022 vont continuer à combattre avec la plus grande fermeté **tous les comportements à risque** et en particulier : les dépassements de vitesse autorisée, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants, l'usage du téléphone au volant et les rodéos urbains.

Cette politique de contrôle-sanction doit être comprise par les usagers, non comme une finalité en soi, mais comme un moyen efficace d'améliorer la lutte contre l'insécurité routière, ainsi que les comportements sur les routes de la Vienne.

Sur les routes de la Vienne, efforçons-nous de bien vivre, ensemble !

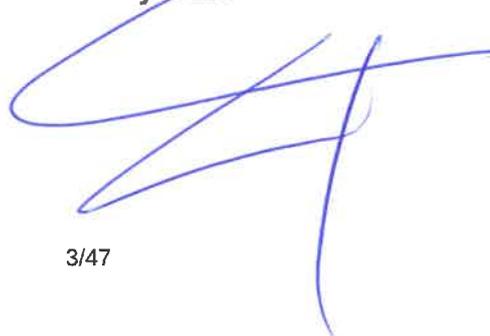
Le Préfet

Jean-Marie GIRIER



Le Procureur de la République

Cyril LACOMBE



I. Analyse de la situation locale : l'accidentologie de l'année 2021

Le présent chapitre présente les indicateurs d'accidentologie que sont les accidents corporels, les blessés et les tués dans le département de la Vienne.

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
221	25	292	118

I. 1 Nombre d'accidents et de blessés pour la période 2014 – 2021

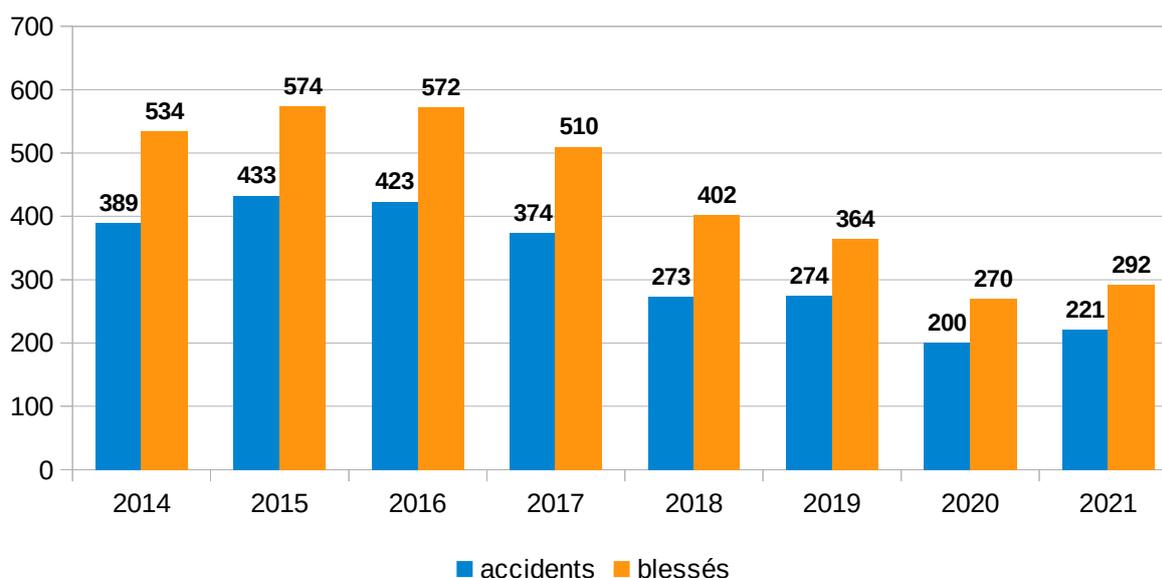
Le graphique ci-dessous montre l'évolution de deux indicateurs d'accidentologie : les accidents et les blessés.

De 2014 à 2016 la tendance est à l'augmentation, puis entre 2017 et 2020, on constate une baisse significative de ces deux indicateurs.

Il est à noter que l'accidentalité a connu une baisse très importante en 2020 par rapport à ces six dernières années. Cela est bien évidemment dû aux restrictions de déplacements mises en place en réponse à la crise sanitaire liée à la Covid-19.

Le nombre d'accidents et de blessés en 2021 reste cependant sur la même tendance qu'en 2020 avec seulement une légère hausse.

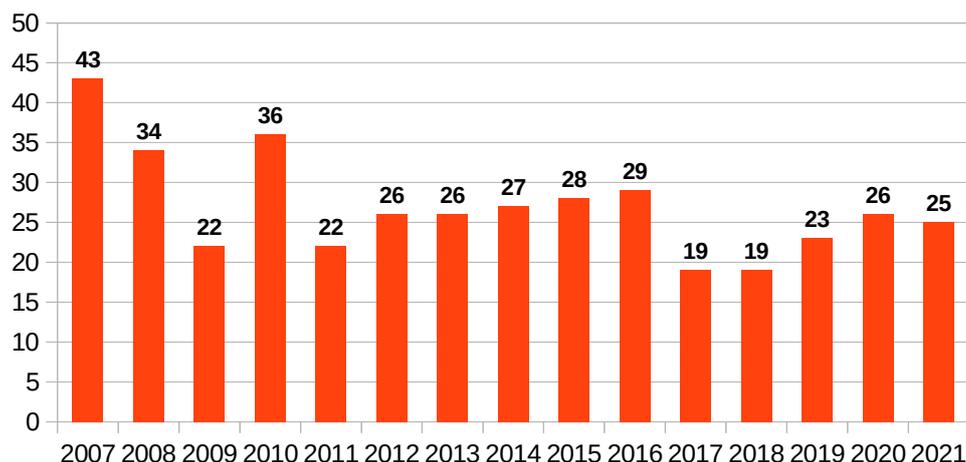
Évolution du nombre d'accidents et de blessés



I.2 Nombre de tués pour la période 2007 – 2021

Le graphe ci-dessous montre l'évolution du nombre de personnes tuées entre 2007 et 2021 dans le département de la Vienne. On remarque que ce nombre, qui variait de manière importante d'une année à l'autre jusqu'en 2011, a tendance à se stabiliser entre 2012 et 2016 pour baisser de façon significative en 2017 et 2018. Depuis 2019 le nombre de tués varie peu.

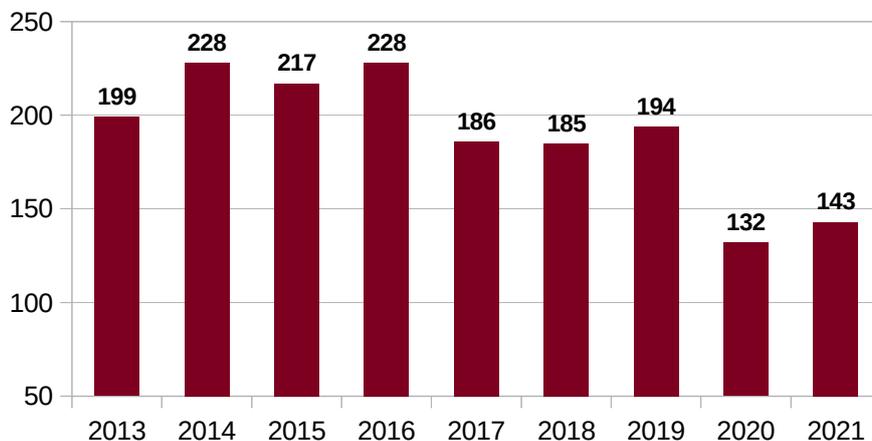
Évolution du nombre de tués



I.3 Nombre de victimes graves (tués et blessés hospitalisés) pour la période 2013 – 2021

Le graphe ci-dessous montre, sur une période de 9 ans, l'évolution du nombre de victimes graves (les victimes graves étant la somme du nombre de tués et du nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures). Une légère augmentation pour 2019 est à signaler en comparaison avec 2017 et 2018. Pour 2020, on constate une forte baisse suite aux restrictions de déplacements, puis une légère hausse en 2021. Cependant, si on ne prend pas en compte l'année 2020 qui fut très atypique, l'année 2021 comptabilise le nombre de victimes graves le plus bas de ces 9 dernières années.

Évolution du nombre de victimes graves entre 2013 et 2021



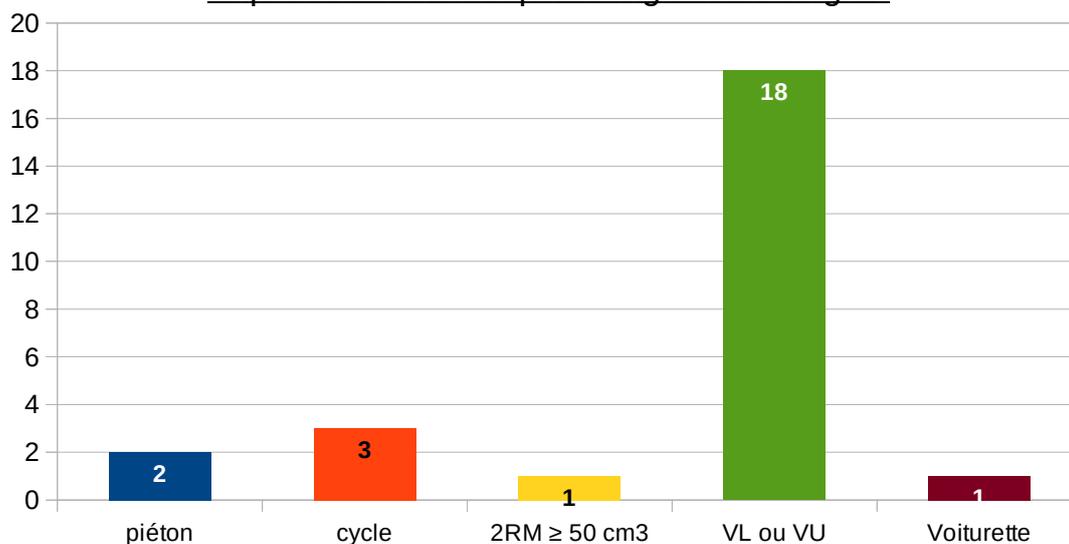
I.4 Accidents mortels de 2021

23 accidents mortels ont été recensés en 2021 avec **25 tués, 7 blessés dont 2 blessés hospitalisés.**

I.4.1 Répartition des personnes tuées par catégories d'usagers

En 2021, 18 des 25 tués sont des occupants d'un véhicule léger ou utilitaire (72 %).

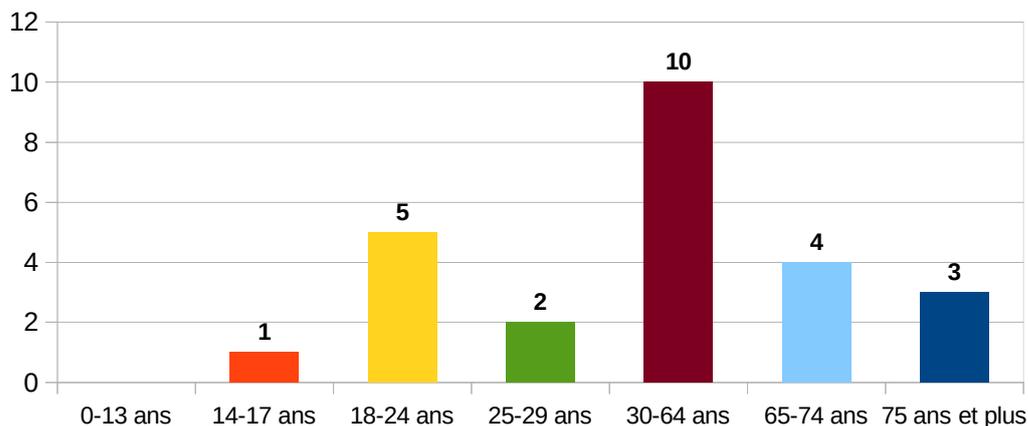
Répartition des tués par catégories d'usagers



I.4.2 Répartition des personnes tuées par classes d'âges

Les 30-64 ans représentent 40 % du total des tués.

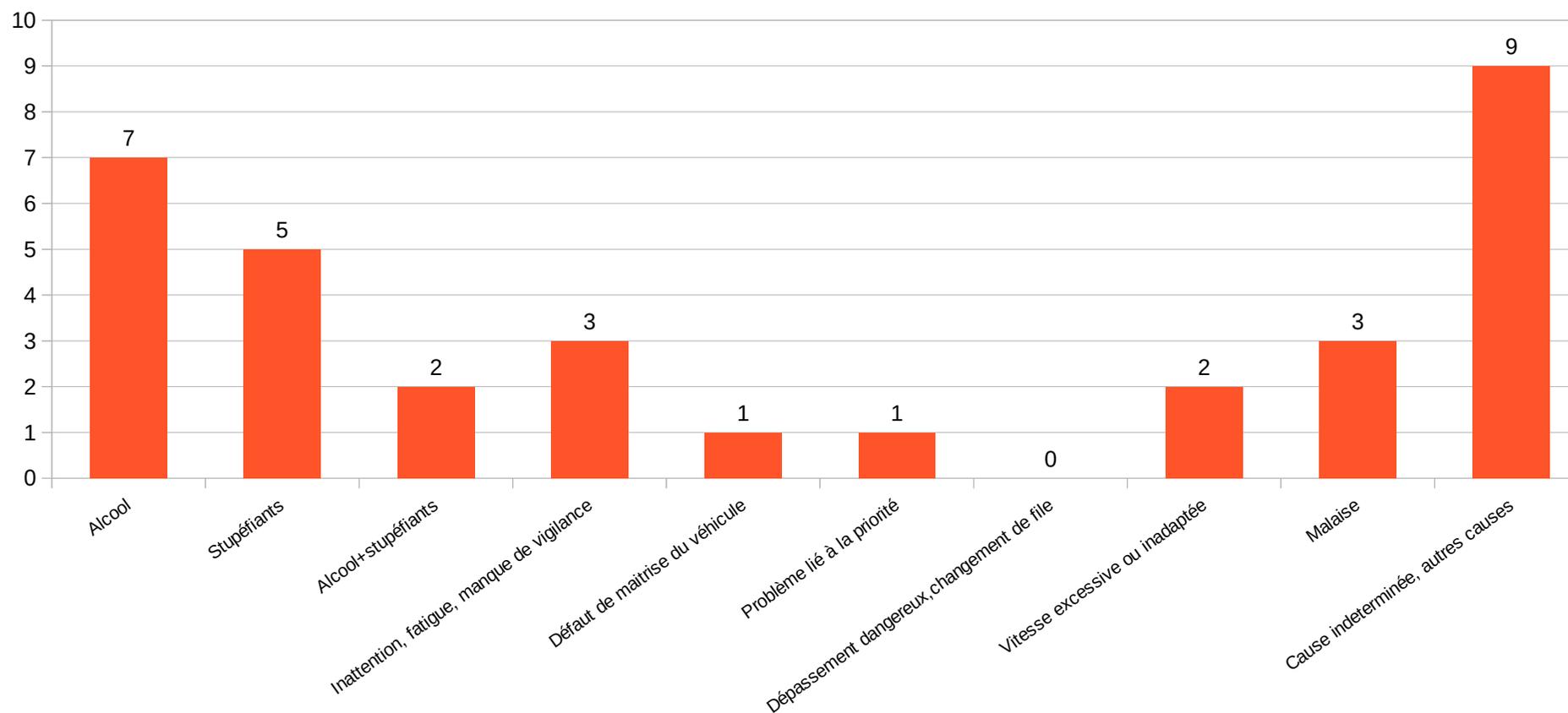
(L'âge des victimes est calculé par Traxy et peut être arrondi en fonction du mois de naissance)



1.4.3 Causes des accidents mortels

En 2021, on constate que les facteurs **alcool et stupéfiant** sont prédominants dans les accidents mortels.

Principaux facteurs des accidents mortels - Année 2021



I.5. Répartition géographique et temporelle

I.5.1 Localisation et tranches horaires

Ce chapitre traite de la répartition des accidents corporels du point de vue de la localisation, des tranches horaires et des zones de compétence (Police et Gendarmerie).

- **Répartition géographique**

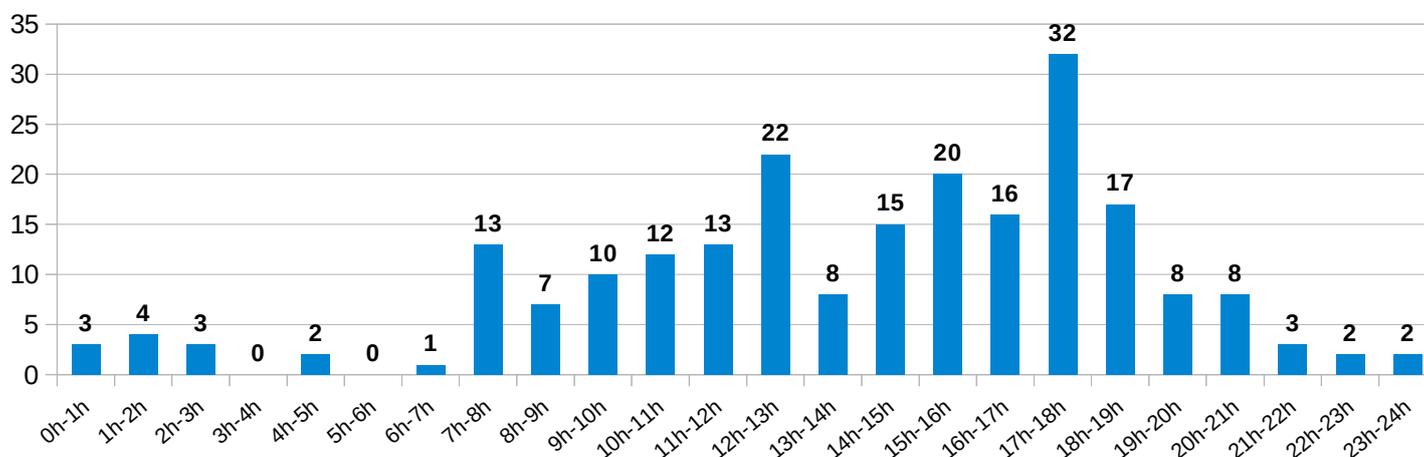
En 2021 on constate que les accidents de la route surviennent principalement en agglomération (55,6 %). Cependant, il est à souligner que 88 % des tués se trouvaient hors agglomération.

35,3 % des accidents se sont produits **sur la seule commune de Poitiers** (78 accidents).

- **Tranches horaires**

La majorité des accidents se situent entre 7 h et 21 h. On constate une baisse nettement marquée des accidents sur les créneaux horaires 3 h - 7 h et trois pics principaux : 12 h - 13 h, 15 h - 16 h et 17 h - 18 h.

Répartition des accidents selon la tranche horaire



I.5.2 Répartition par zone de compétence : Police et Gendarmerie

Le tableau ci-après reprend les indicateurs d'accidentologie par zone de compétence des forces de l'ordre : Police et Gendarmerie.

	Accidents	Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Département 86	221	25	292	118
Gendarmerie	106	24	132	90
Police	115	1	160	28

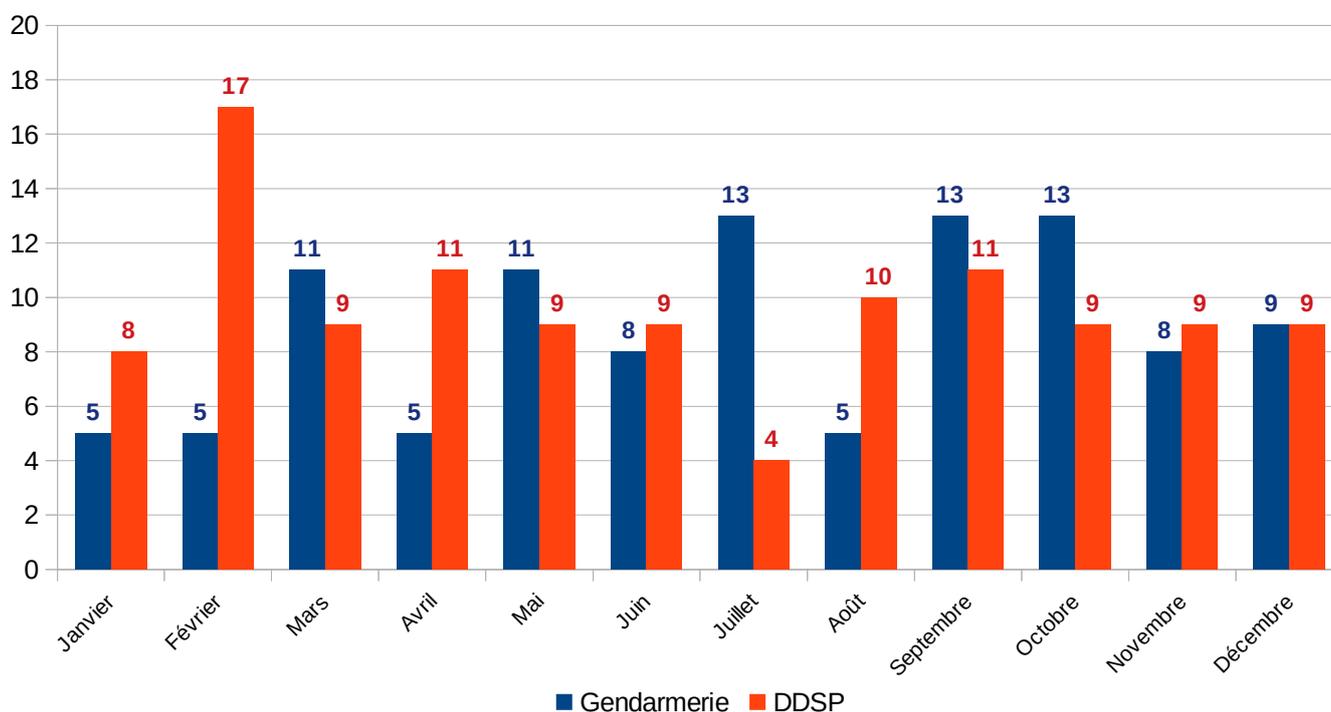
En 2021 on compte 10,5 % d'accidents de plus qu'en 2020.

Les parts des accidents traités par la Gendarmerie et par la Police sont presque égales (52 % pour la Police). Cependant la zone Gendarmerie comptabilise la presque totalité des accidents mortels et 76,2 % des blessés hospitalisés.

- **Répartition mensuelle des accidents 2021 par zone de compétence**

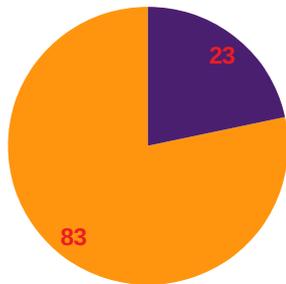
On remarque un pic très élevé des accidents en février pour la Police. Pour la Gendarmerie, les mois les plus accidentogènes sont juillet, septembre et octobre.

Répartition mensuelle des accidents 2021



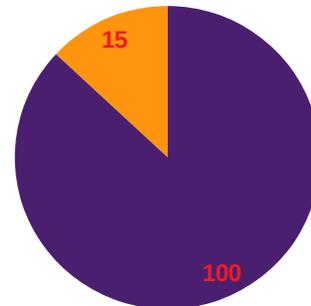
- **Répartition des accidents par zone de compétence en et hors agglomération en 2021**

Répartition des accidents en zone gendarmerie



■ Hors agglomération ■ En agglomération

Répartition des accidents en zone Police



■ Hors agglomération ■ En agglomération

La majorité des accidents se trouve **hors agglomération** en zone Gendarmerie et **en agglomération** pour la zone Police.

Sur les 100 accidents en agglomération de la zone police, on en comptabilise 75 sur la seule commune de POITIERS.

En Conclusion, les données de l'observatoire départemental de sécurité routière en termes d'approche zonale, temporelle et spatiale en 2021 permettent de déterminer que :

- en **zone Police**, les accidents se situent principalement :

- en agglomération et en grande partie sur la commune de Poitiers,
- en février, avril, août et septembre.

- en **zone Gendarmerie**, les accidents se situent principalement :

- hors agglomération,
- en juillet, septembre et octobre.

I.6 Répartition des accidents par enjeu et par zone

Lors de l'élaboration du Document Général d'Orientation, six enjeux ont été retenus dans le département de la Vienne :

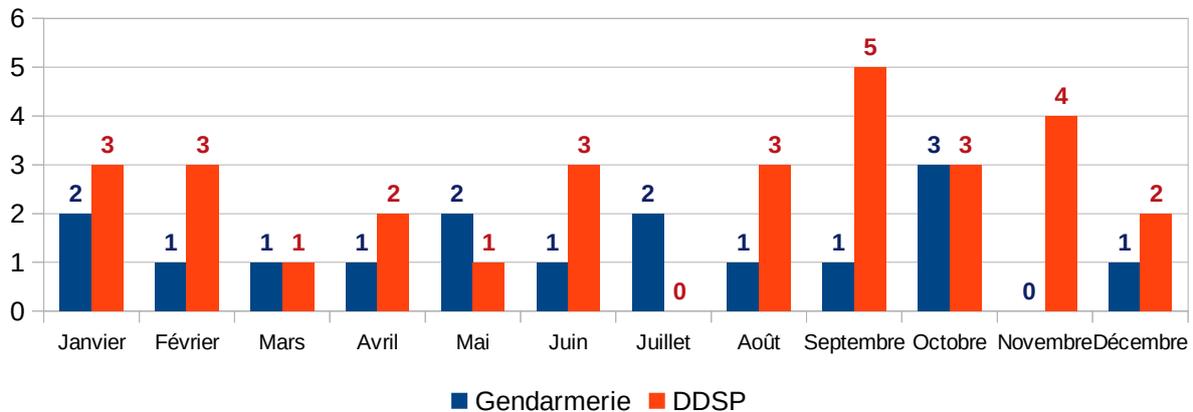
- **les jeunes** (selon 3 classes d'âge : de 14 à 17 ans, de 18 à 24 ans, de 25 à 29 ans) ;
- **les deux-roues motorisés** (cyclomoteurs $\leq 125 \text{ cm}^3$ et motocyclettes $> 125 \text{ cm}^3$) ;
- **les conduites addictives** (après usage de substances psychoactives tels qu'alcool et stupéfiants) ;
- **les seniors** (selon 2 classes d'âge : de 65 à 74 ans, 75 ans et plus) ;
- **le risque routier professionnel** ;
- **les distracteurs.**

I.6.1 Enjeu « Les jeunes de 14 à 29 ans »

Les jeunes sont classés selon 3 classes d'âges : 14 – 17 ans, 18 – 24 ans et 25 – 29 ans. Il s'agit d'étudier, pour cet enjeu sur les années 2020 et 2021, à quel moment précisément ont lieu les accidents.

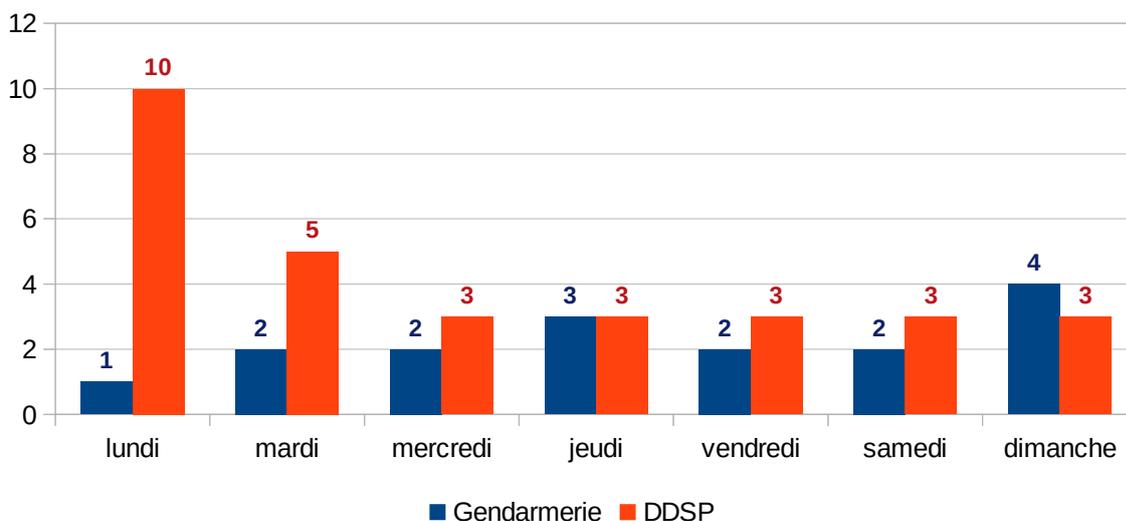
- **1^{er} Classe d'âge : 14 – 17 ans**

2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents



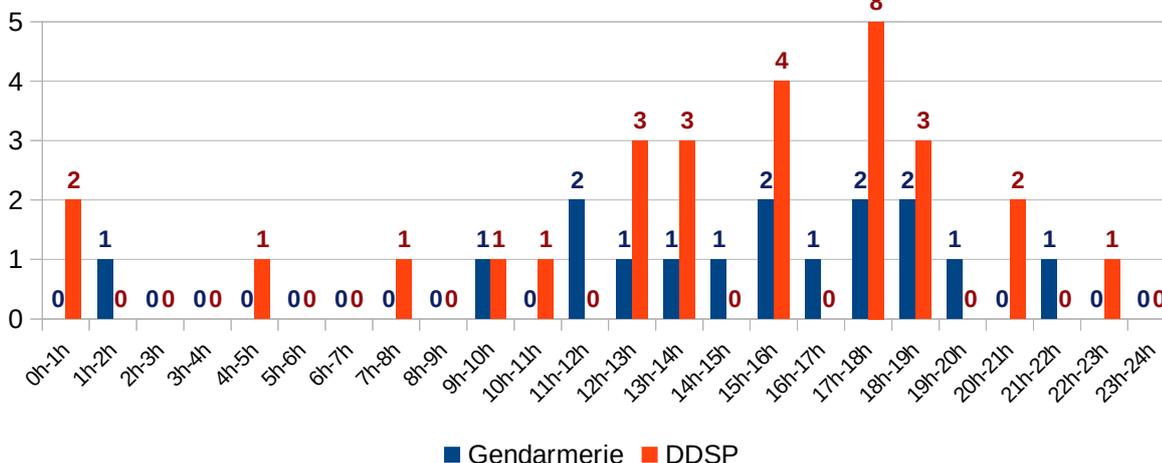
En zone Police, on observe deux pics, l'un au mois de septembre et l'autre en novembre, tandis qu'en zone Gendarmerie, c'est en octobre que les accidents sont les plus nombreux.

2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents



Les accidents surviennent principalement les lundis et mardis pour la Police et les jeudis et dimanches pour la Gendarmerie.

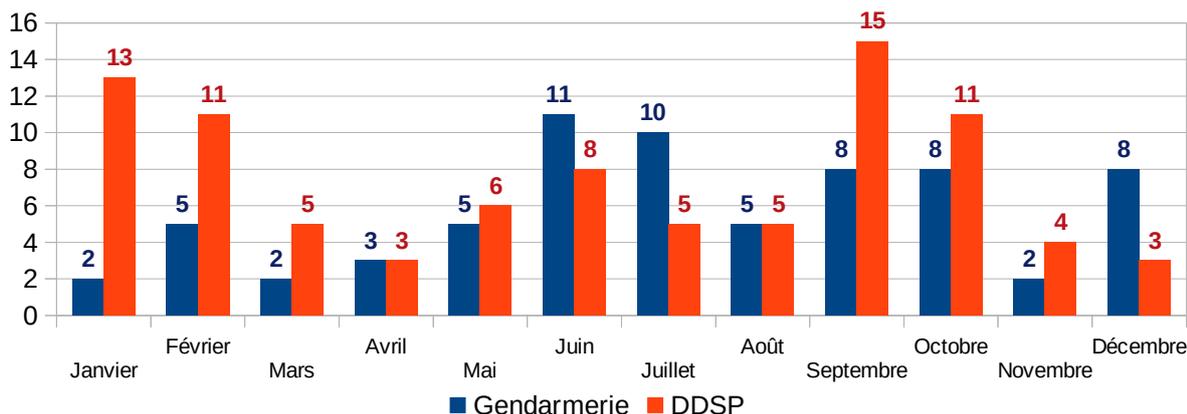
2020-2021 : Répartition horaire des accidents



Les accidents impliquant un usager de la route âgé de 14 à 17 ans sont répartis principalement en journée, avec des pics pour la Police entre 12h et 19h.

- **2° Classe d'âge : 18 – 24 ans**

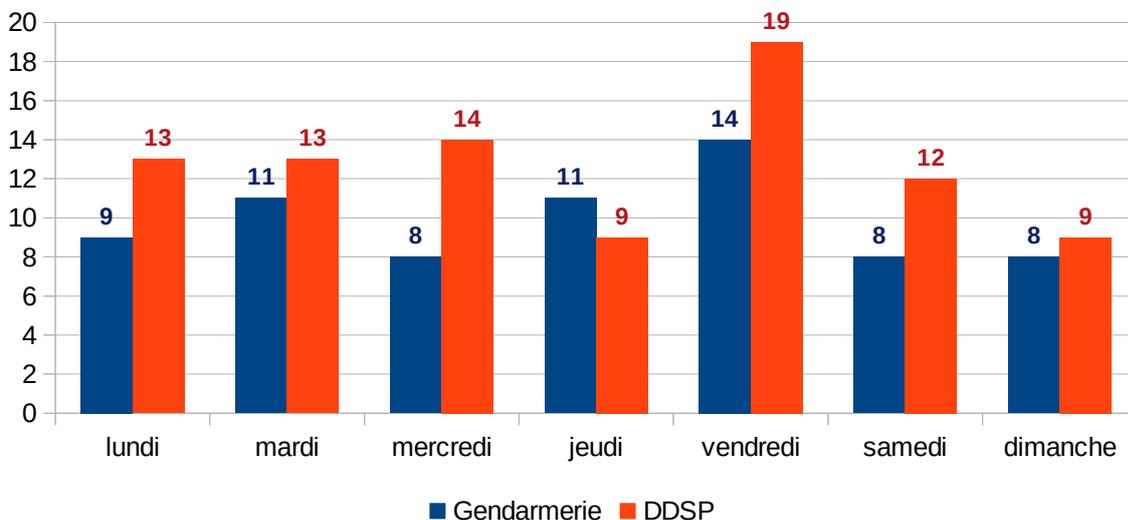
2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents



En zone Police, les accidents impliquant un usager âgé de 18 à 24 ans sont plus nombreux en janvier, février, septembre et octobre.

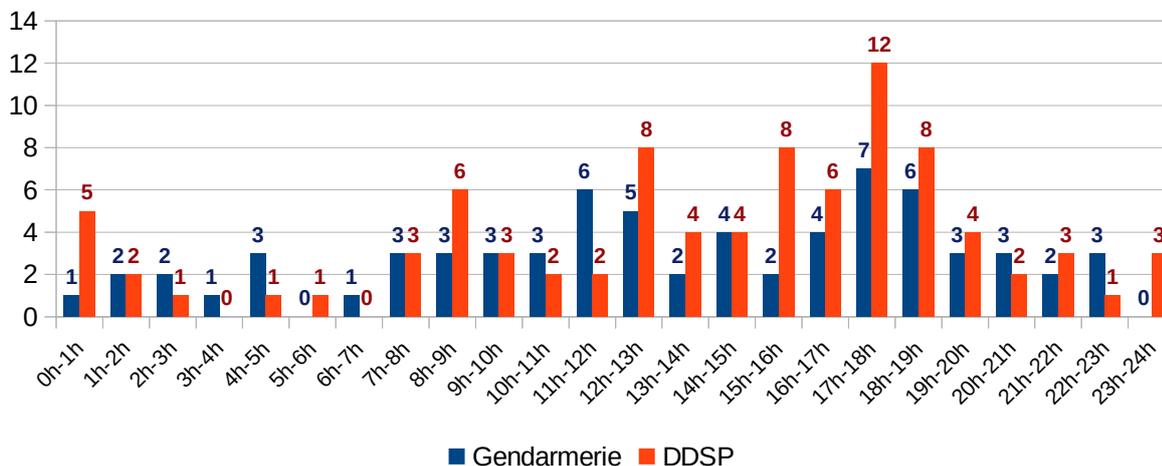
En zone Gendarmerie, ils sont plus nombreux en juin, juillet, septembre, octobre et décembre.

2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents



On remarque que, dans les deux zones, les accidents surviennent principalement les vendredis.

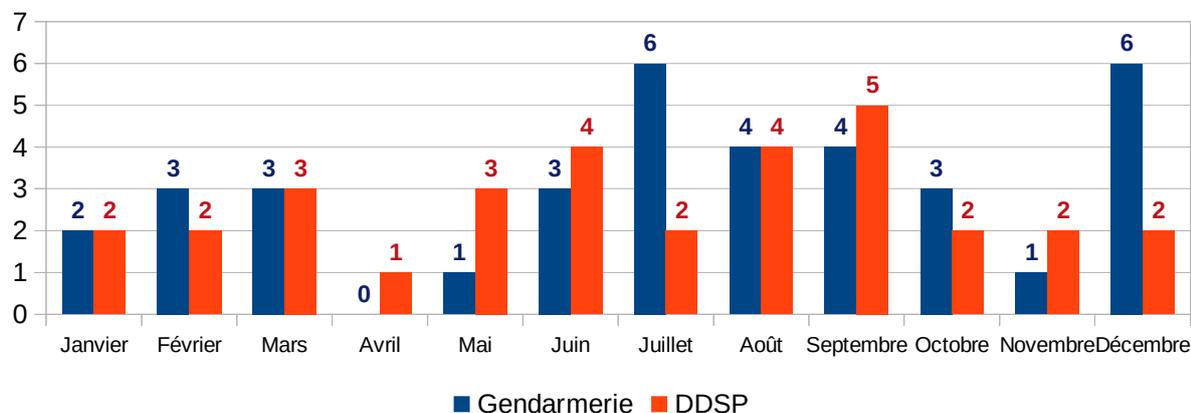
2020-2021 : Répartition horaire des accidents



Les accidents impliquant un conducteur âgé de 18 à 24 ans sont répartis principalement en journée, avec des pics lors de la pause méridienne et des trajets travail-domicile ou école-domicile.

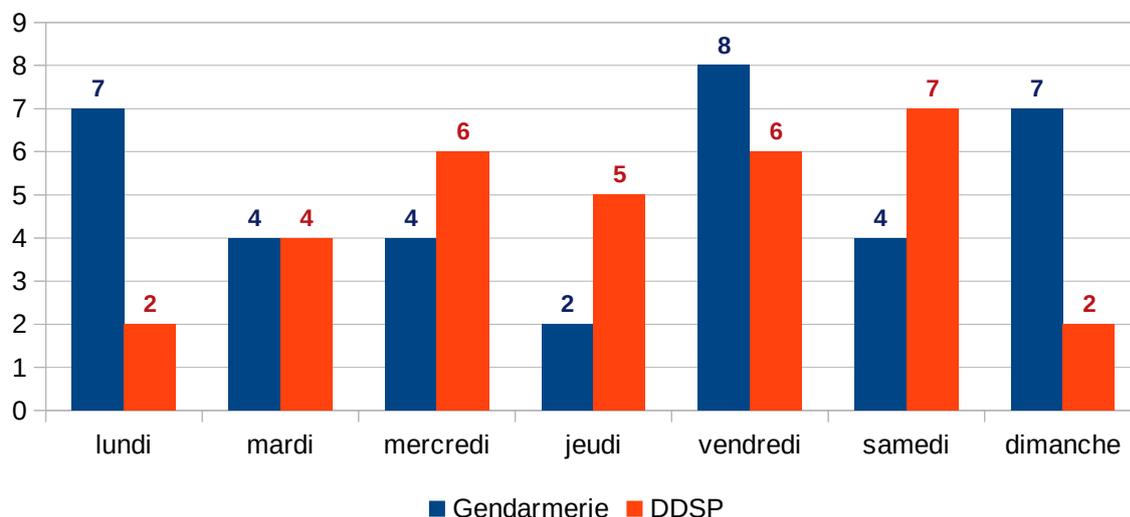
- **3^e Classe d'âge : 25 – 29 ans**

2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents



En zone Police, les accidents impliquant un conducteur âgé de 25 à 29 ans sont plus nombreux en juin, août et septembre, tandis qu'en Gendarmerie les pics sont en juillet et décembre.

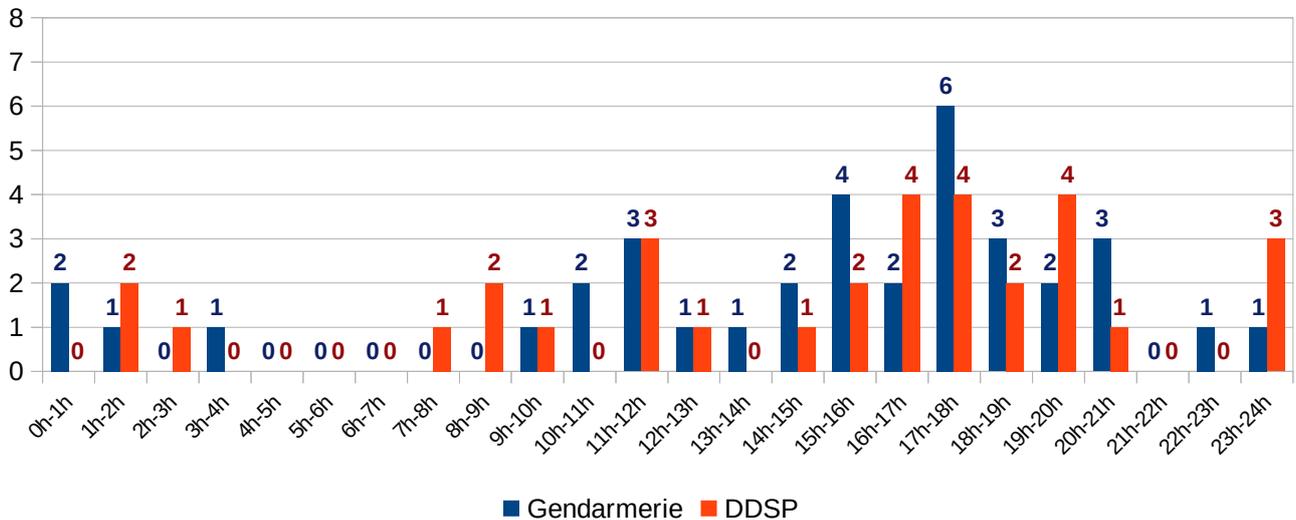
2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents



On remarque qu'en zone Police les accidents surviennent majoritairement les mercredis, vendredis et samedis, alors qu'en zone Gendarmerie ils sont plus nombreux les lundis, vendredis et dimanche.

Le jour de la semaine le plus accidentogène pour cette tranche d'âge est le vendredi.

2020-2021 : Répartition horaire des accidents



En semaine, les accidents impliquant un conducteur âgé de 25 à 29 ans sont répartis en journée, avec des pics principalement entre 15h et 21h.

En conclusion, pour l'enjeu « les jeunes », les accidents ont lieu principalement :

- en **zone Police** :

- en période hivernale pour les 14-24 ans et estivale pour les 25-29 ans,
- les lundis pour les 14-17 ans, les vendredis pour les 18-24 ans et les samedis pour les 25-29 ans,
- en journée pour toutes les tranches d'âge.

- en **zone Gendarmerie** :

- durant le deuxième semestre pour les 18-29 ans et répartis tout au long de l'année pour les 14-17 ans,
- répartis sur toute la semaine pour les 14-17ans, les vendredis pour les 18-24 ans et les lundis, vendredis et dimanches pour les 25-29 ans,
- entre 11h et 21h.

1.6.2 Enjeu « Les deux-roues motorisés »

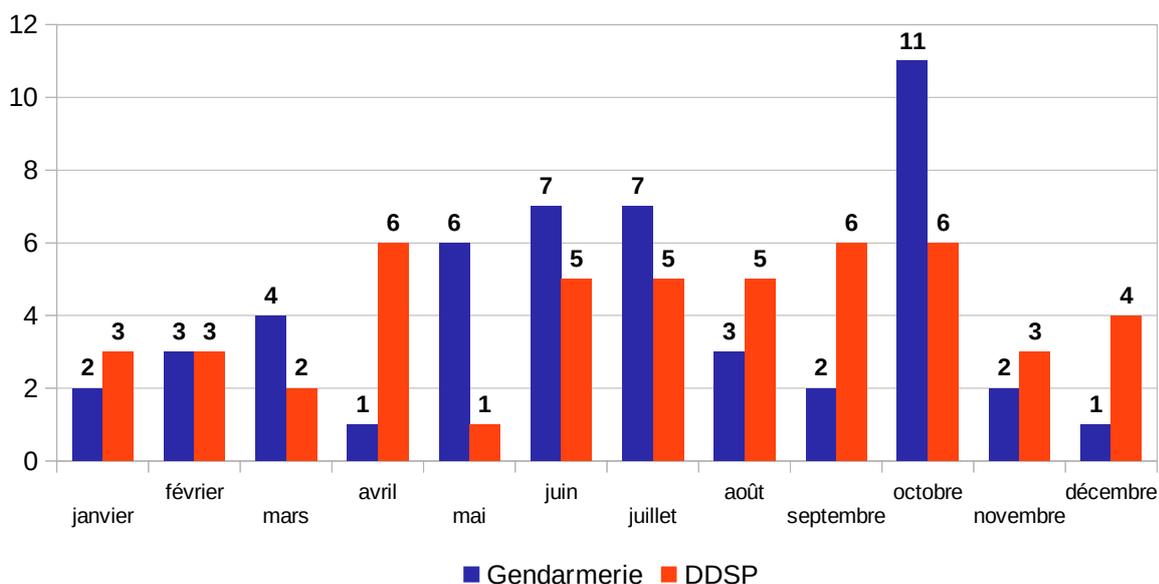
Un « deux-roues » est un véhicule muni de deux roues disposées en long et destiné au transport d'une personne, parfois deux. Un « deux-roues motorisé » possède un moteur que l'on distingue en fonction de sa cylindrée. Une motocyclette, un cyclomoteur, un scooter sont des exemples de deux-roues motorisés.

L'enjeu deux-roues motorisés (DGO 2018-2022) a été retenu dans le département de la Vienne car cette catégorie d'usagers représente 3 % des véhicules, mais 25 % des victimes.

Le pourcentage de victimes en deux roues motorisés semble diminuer ces dernières années. Les accidents impliquant un deux-roues motorisé représentaient 29 % des accidents sur la période 2017-2018, 27,4 % en 2018-2019. Il représente actuellement 23,2 % sur la période 2020-2021.

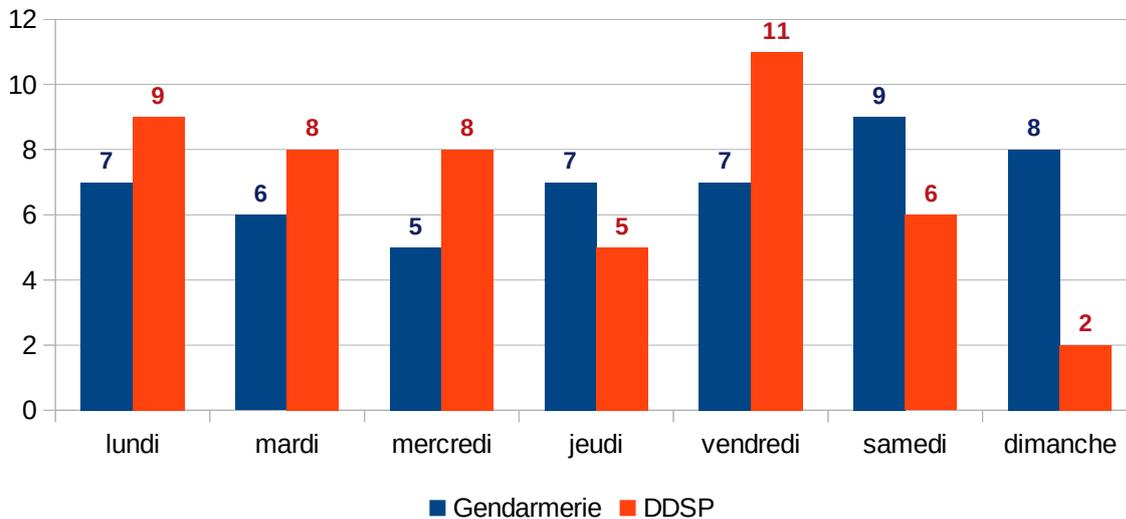
Il s'agit donc d'étudier ici la temporalité de ces accidents (mois, jours, heures de la journée) en distinguant les différentes catégories de cylindrées pour la période 2020-2021.

2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents de deux-roues motorisés



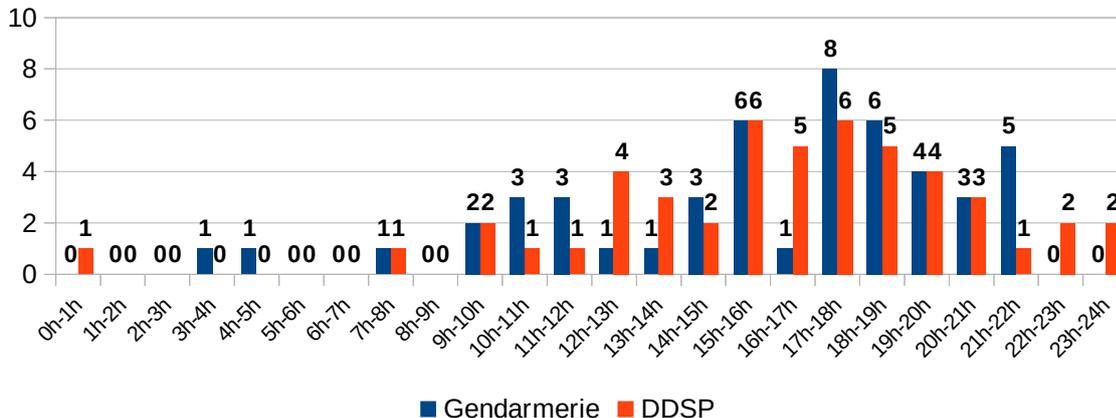
On recense davantage d'accidents de deux-roues motorisés sur les mois de juin, juillet et octobre pour la Gendarmerie et entre avril et octobre pour la Police.

2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents



Les accidents en deux-roues motorisés surviennent principalement les lundis et vendredis en ce qui concerne la zone Police et le week-end pour la Gendarmerie.

2020-2021 : Répartition horaire des accidents



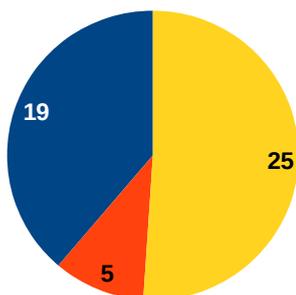
On constate que la majorité des accidents de deux-roues motorisés en zone Gendarmerie se situent entre 15 h et 22 h avec un pic entre 17 h et 18 h.

En zone Police, les accidents ont lieu principalement entre 12 h et 20 h et plus particulièrement entre 15 h et 19 h.

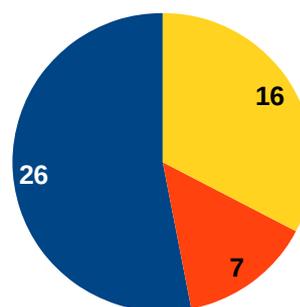
2020-2021 : Distinction entre les différentes cylindrées

Pour cette étude, on distingue les deux-roues motorisés suivants : les cyclomoteurs (< à 50 cm³), les motos comprises entre 50 et 125 cm³ et les motos d'une cylindrée supérieure à 125 cm³.

Répartition des accidents de deux-roues motorisés en zone Gendarmerie



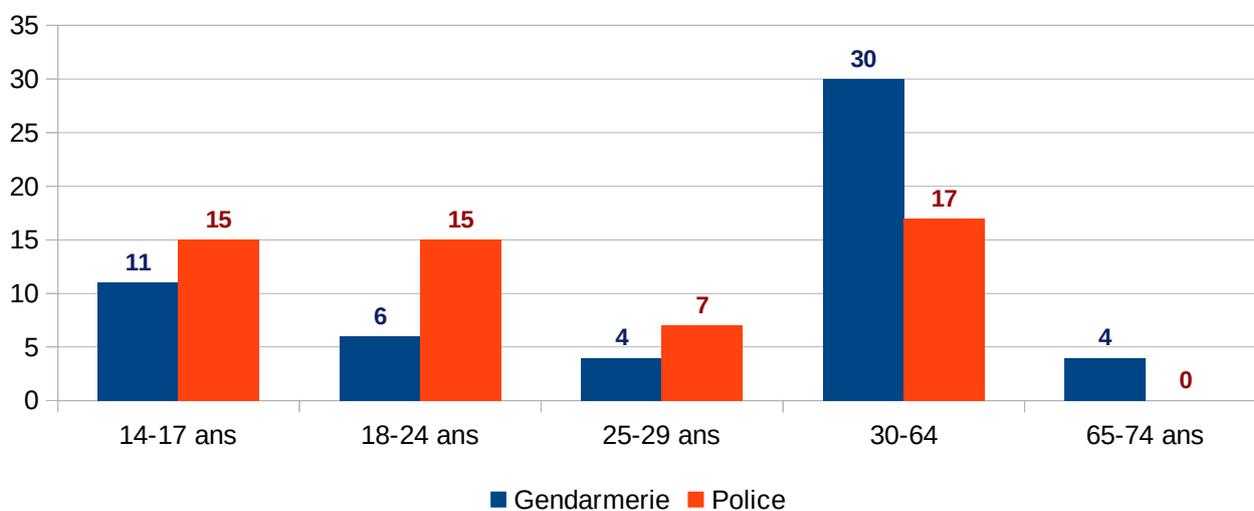
Répartition des accidents de deux-roues motorisés en zone Police



■ 2RM < 50 cm³
 ■ 50 cm³ ≤ 2RM ≤ 125 cm³
 ■ 2RM > 125 cm³

En zone **Gendarmerie** les accidents en deux-roues motorisés surviennent principalement avec un véhicule d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, tandis que les accidents en zone **Police** concernent principalement les cyclomoteurs.

2020-2021 : Répartition par classes d'âge des victimes d'accidents en deux-roues motorisés selon les zones de compétence



Les accidents de deux-roues motorisés impliquent majoritairement la classe d'âge des 30-64 ans. Les 14 à 24 ans sont également fortement touchés.

N.B : on comptabilise 109 victimes (115 usagers en comptabilisant les indemnes) pour 98 accidents, car un accident peut avoir entraîné plusieurs victimes.

En conclusion, pour l'enjeu « deux-roues motorisés », les accidents concernent principalement :

- en **zone Police** :

- les 30-64 ans et les 14-24 ans,
- les mois d'avril à octobre,
- les lundis et vendredis,
- les horaires 12 h - 20 h avec des pics entre 15 h et 19 h,
- les cyclomoteurs.

- en **zone Gendarmerie** :

- les 30-64 ans et 14-17ans,
- les mois de juin, juillet et octobre,
- les week-end,
- les horaires 15 h - 22 h avec un pic entre 17 h et 18 h,
- les cylindrées supérieures à 125 cm³.

I.6.3 Enjeu « Les conduites addictives »

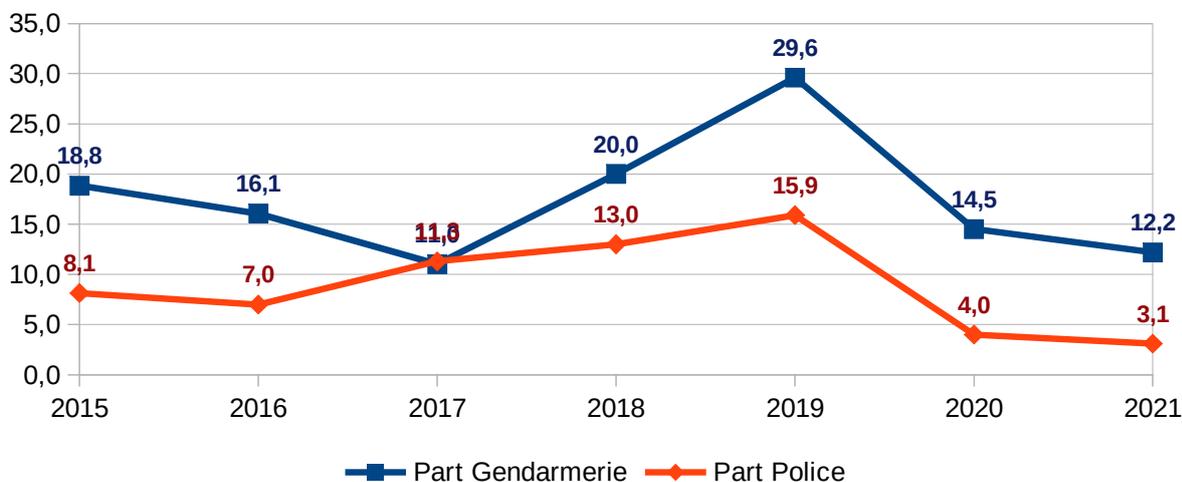
- **Thématique « Alcool »**

Le pourcentage d'accidents avec alcoolémie positive dans le département de la Vienne atteint **18,5 % en 2020 et 15 % en 2021**.

Pour cet enjeu, il s'agit d'étudier qui est impliqué dans ces accidents (répartition par classe d'âge), et quand se produisent ces accidents.

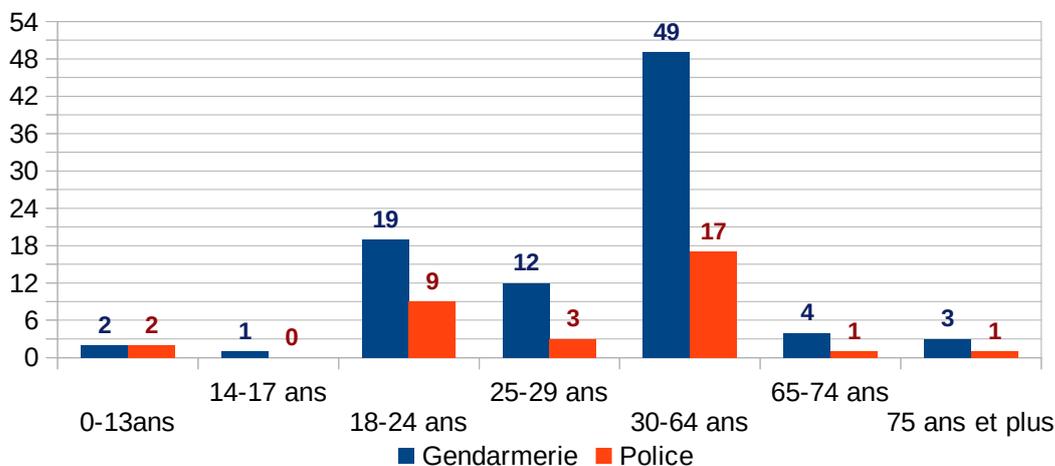
Le graphe ci-dessous montre l'évolution des accidents avec alcoolémie positive de 2015 à 2021 :

Évolution de la part des accidents avec alcoolémie positive



On constate que la tendance est à la baisse pour les deux zones.

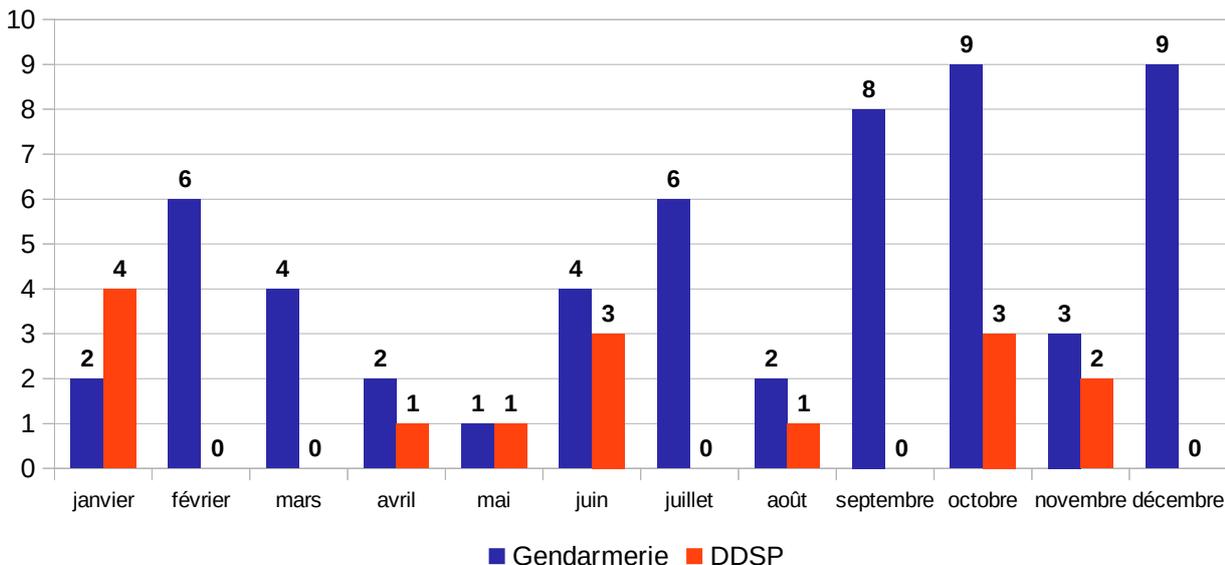
2020-2021 : Répartition par classes d'âge des accidents avec alcoolémie



Les accidents avec alcoolémie positive concernent majoritairement les usagers âgés de **30 à 64 ans** et de **18 à 24 ans**. Les accidents se produisent principalement en zone **Gendarmerie**.

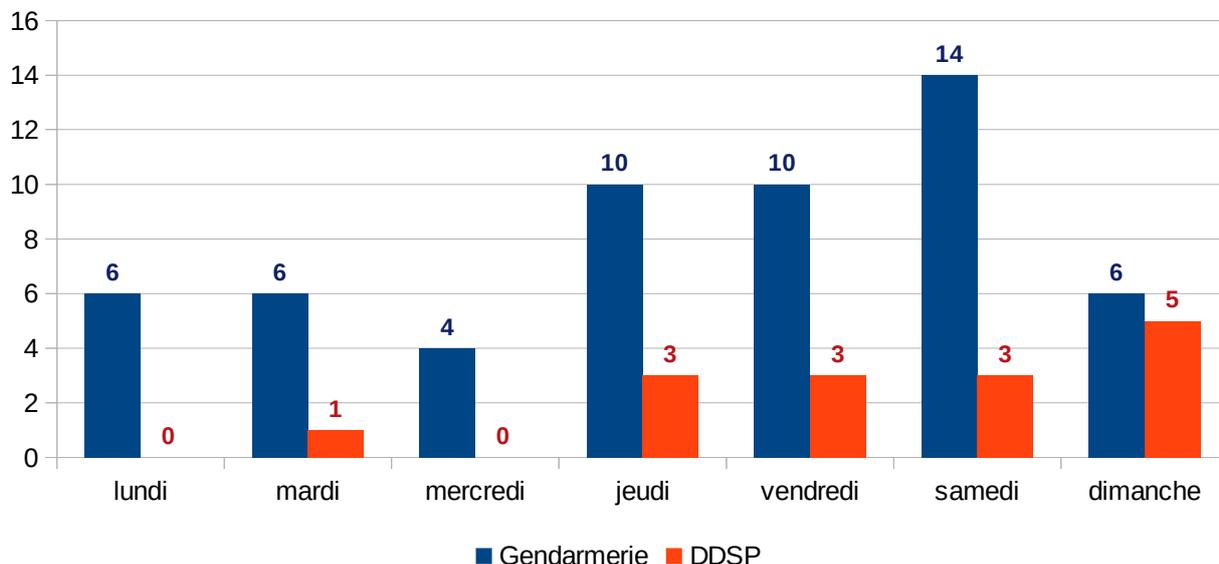
N.B : on compte 71 accidents avec alcoolémie entre 2020 et 2021. Un accident pouvant être comptabilisé sur plusieurs tranches d'âges, le graphique ci-dessus contient donc des doublons.

2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents



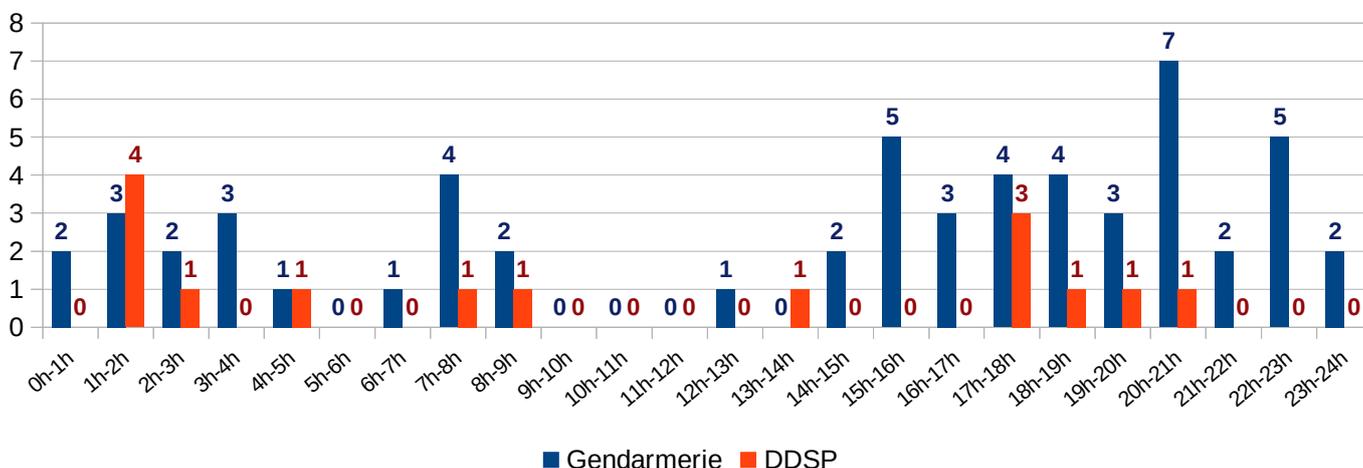
On constate que les accidents avec alcoolémie positive se produisent principalement en **septembre, octobre et décembre pour la zone Gendarmerie** et en **janvier, juin et octobre pour la zone Police**.

2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents avec alcoolémie positive



La majorité des accidents avec alcoolémie positive se situent en **zone Gendarmerie**. Ils se produisent, pour la plupart, les **jeudis, vendredi et samedis**. On constate un léger pic pour la **zone Police le dimanche**.

2020-2021 : Répartition horaire des accidents avec alcoolémie positive



On constate que les accidents ont lieu principalement entre 15 h et 23 h pour la **zone Gendarmerie**. Deux légers pics apparaissent en **zone Police**, entre 1 h et 2 h et entre 17 h et 18 h.

En conclusion, les accidents relatifs à la thématique « alcool » concernent principalement :

En **zone Police** :

- les 30-64 ans et les 18-24 ans,
- les mois de janvier, juin et octobre,
- la fin de semaine (du jeudi au dimanche),
- les horaires 1 h - 2 h et 17 h - 18 h.

En **zone Gendarmerie** :

- les 30-64 ans et les 18-24 ans,
- les mois de septembre, octobre et décembre,
- les jeudis, vendredis et samedis,
- les horaires entre 15 h et 23 h.

- **Thématique « Stupéfiants »**

Les accidents corporels

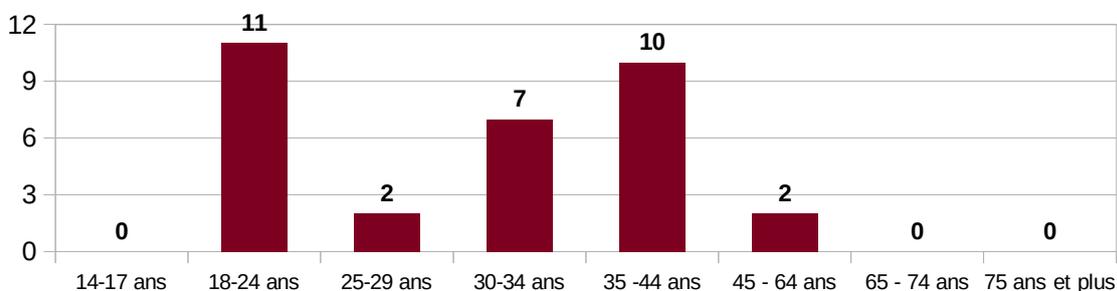
Sur la période 2020-2021, un dépistage de stupéfiants a été réalisé dans 64,6 % des accidents corporels. Ainsi, sur 421 accidents, 272 dépistages ont été réalisés.

Parmi ces 272 accidents, un ou plusieurs conducteurs ont été contrôlés positifs à au moins un produit stupéfiant dans 31 accidents (soit dans 11,4 % des cas).

Les accidents mortels

Parmi les **48** accidents mortels recensés sur la période 2020-2021, on constate la présence de stupéfiants dans **10** accidents (soit près de 21 % des accidents mortels) et chez **11** conducteurs.

2020-2021 :
Répartition par classes d'âge des conducteurs contrôlés positifs
à au moins un produit stupéfiant



On remarque que 34 % des conducteurs positifs à au moins un produit stupéfiant sont âgés de 18 à 24 ans et 31 % de 35 à 44 ans.

I.6.4 Enjeu « Les seniors selon deux classes d'âges » (65 - 74 ans / 75 ans et plus) :

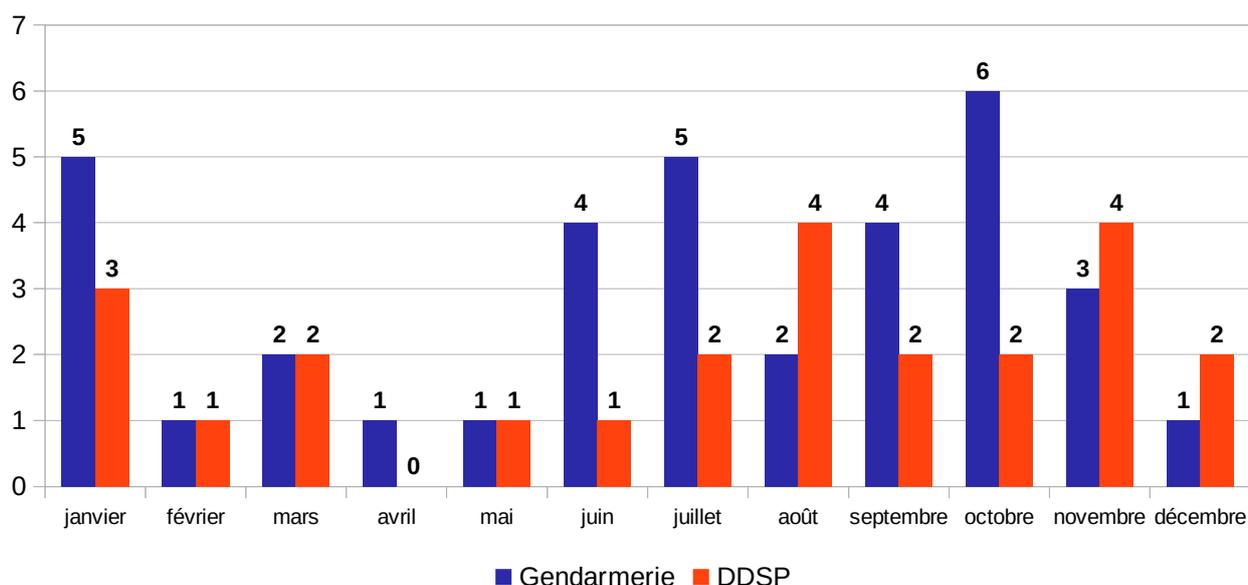
L'enjeu « Seniors » a été retenu car, lors d'accidents corporels, ils apparaissent souvent comme victimes graves. Par ailleurs, leur part de responsabilité présumée est plus importante que pour les autres classes d'âge.

Il s'agit d'étudier, pour cet enjeu, les types de véhicules impliqués, ainsi que la temporalité de ces accidents (mois, jours et horaires).

Sur la période 2020-2021, près de 26 % des accidents impliquaient une victime (tuée ou blessée) âgée d'au moins 65 ans. On recense par ailleurs **15 tués** sur les deux dernières années. La majorité l'est en véhicule de tourisme.

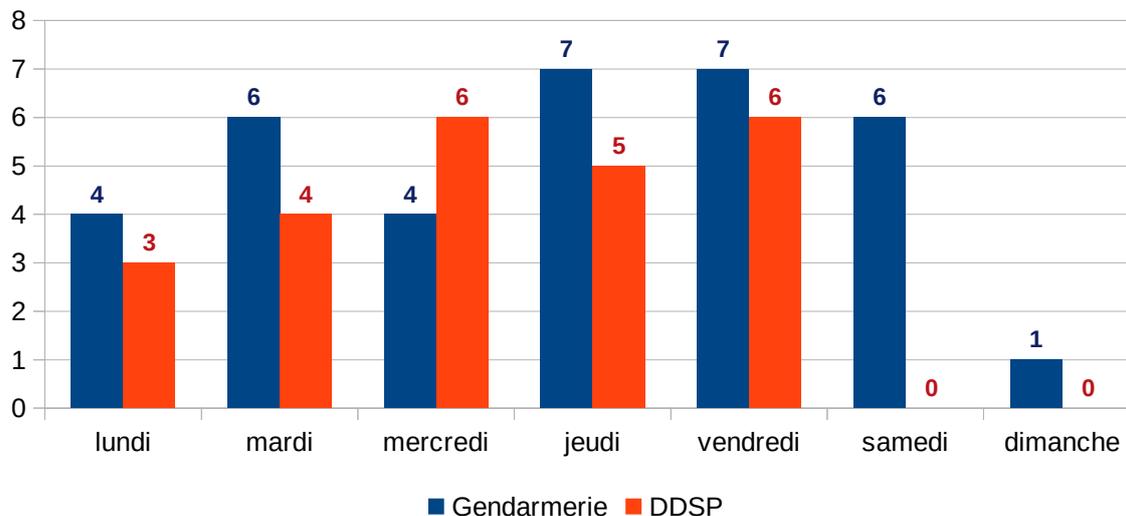
- **Les seniors de 65 à 74 ans**

2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents



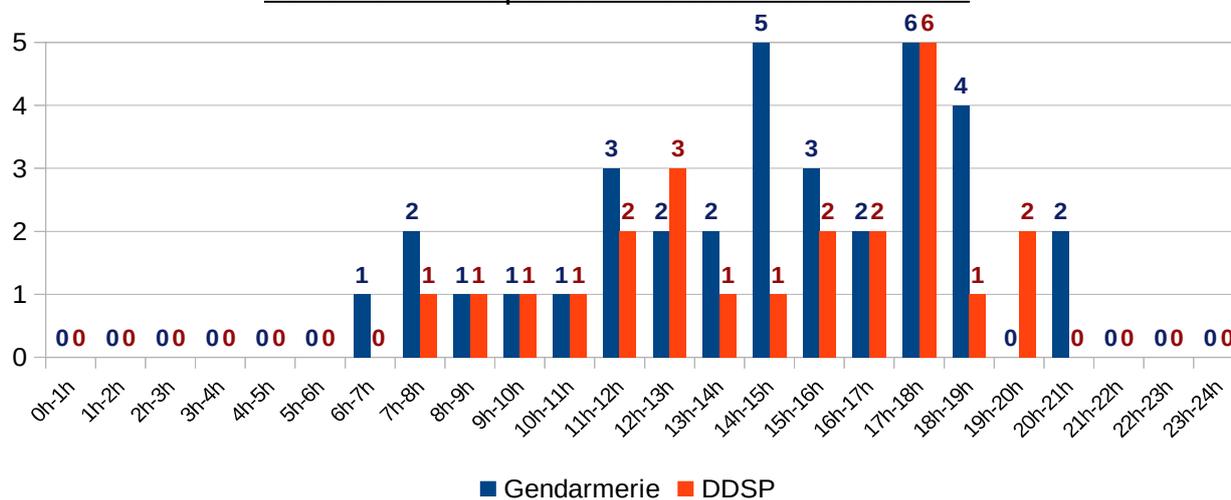
On remarque qu'en zone Police, les personnes âgées de 65 ans à 74 ans sont victimes d'accidents principalement en janvier, août et novembre. Pour la zone Gendarmerie, les pics d'accidents se situent en janvier, juin, juillet et octobre.

2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents



Les accidents impliquant un conducteur âgé de 65 à 74 ans se produisent principalement du mercredi au vendredi, en ce qui concerne la zone Police et du mardi au samedi pour la Gendarmerie.

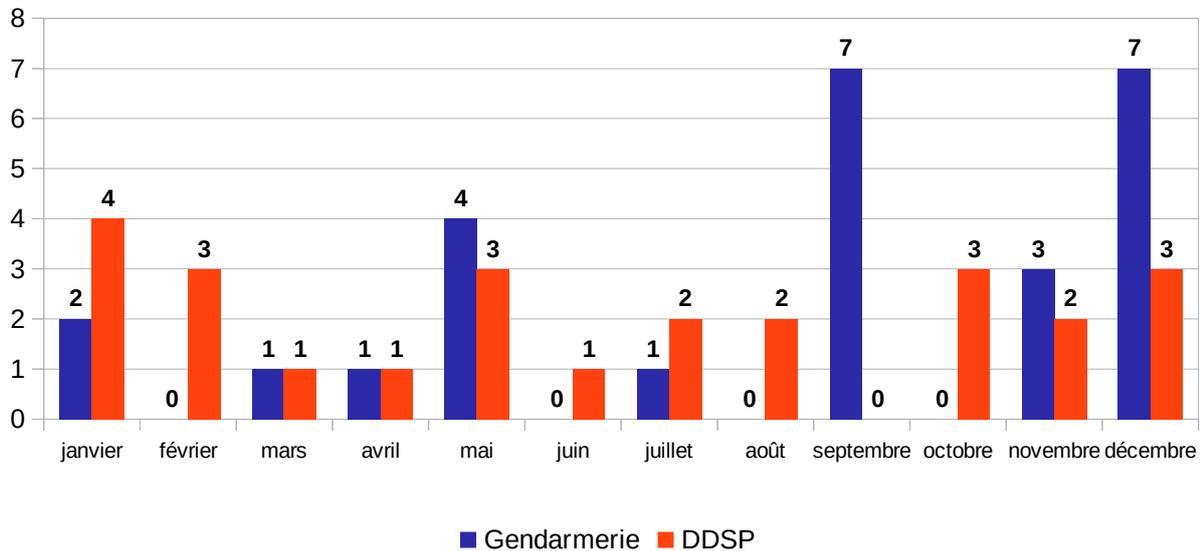
2020-2021 : Répartition horaire des accidents



Les accidents se produisent en journée entre 6 h et 21 h dans les deux zones de compétences des forces de l'ordre.
On remarque un pic entre 17 h et 18 h dans les deux zones, ainsi qu'un pic pour la Gendarmerie entre 14 h et 15 h.

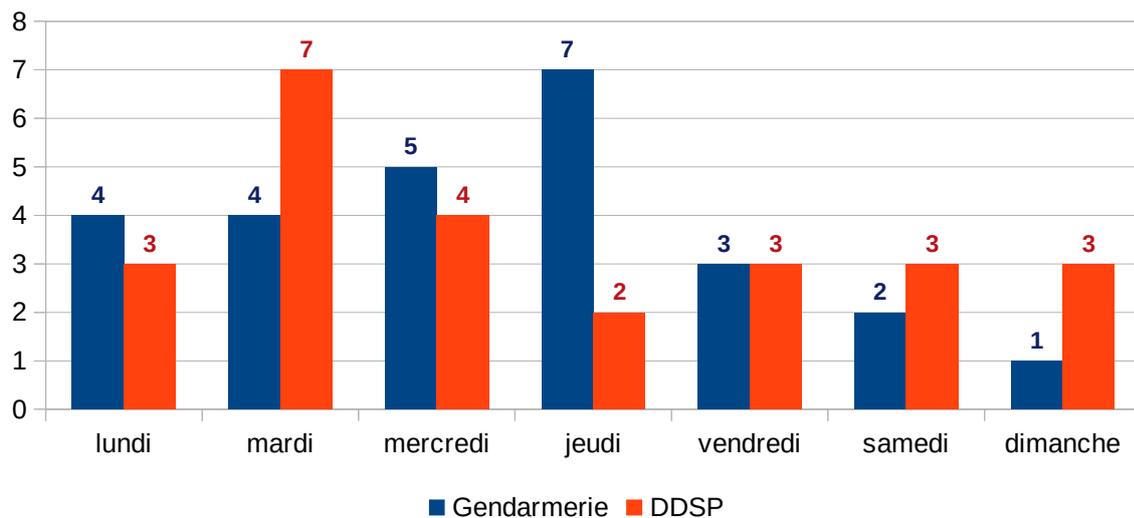
- **Les seniors de 75 ans et plus**

2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents



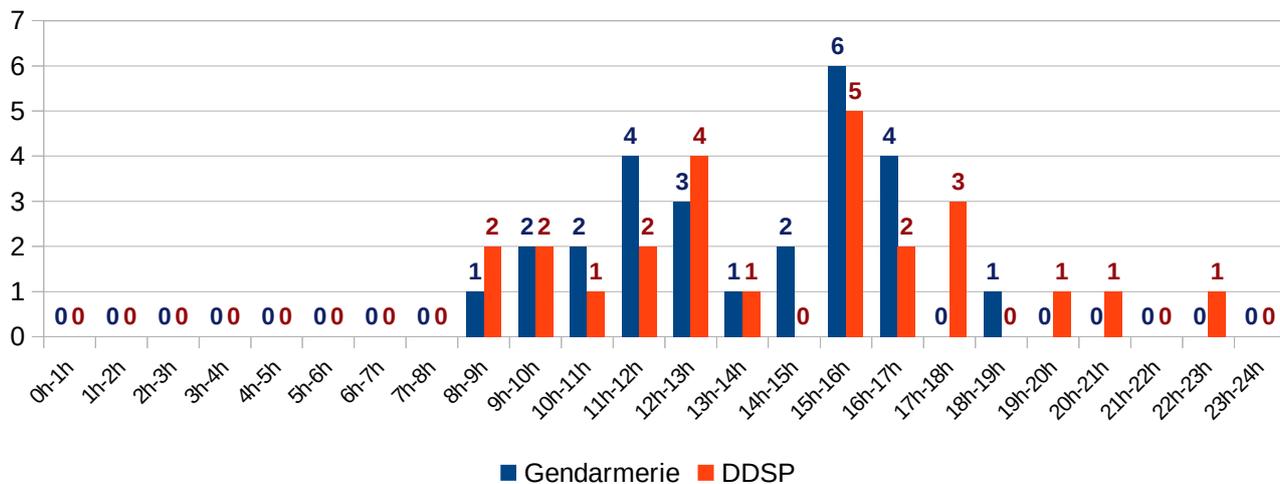
On note qu'en zone Gendarmerie, les personnes âgées de 75 ans et plus sont victimes d'accidents principalement en septembre et décembre. On remarque un léger pic en janvier pour la zone Police.

2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents



Les accidents impliquant un conducteur âgé de 75 ans et plus se produisent principalement les mardis en ce qui concerne la zone Police et les jeudis pour la Gendarmerie.

2020-2021 : Répartition horaire des accidents



Les accidents impliquant les victimes de 75 ans et plus se produisent principalement entre 8 h et 18 h. On remarque un pic pour les deux zones entre 15 h et 16 h.

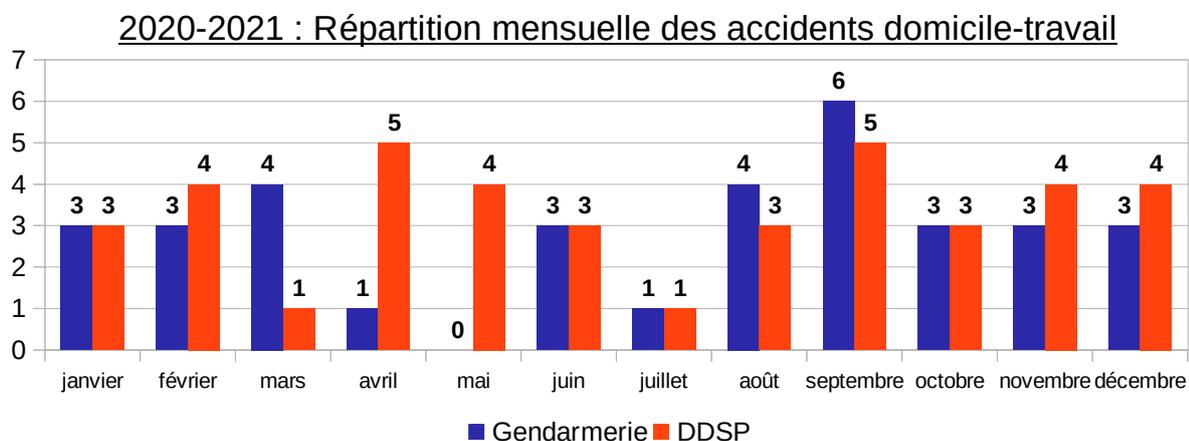
1.6.5 Enjeu « Le risque routier professionnel »

Le risque routier professionnel concerne des accidents du travail qui peuvent se répartir en deux catégories : les trajets domicile-travail et les trajets pendant le temps de travail c'est-à-dire l'utilisation professionnelle (trajets « mission »).

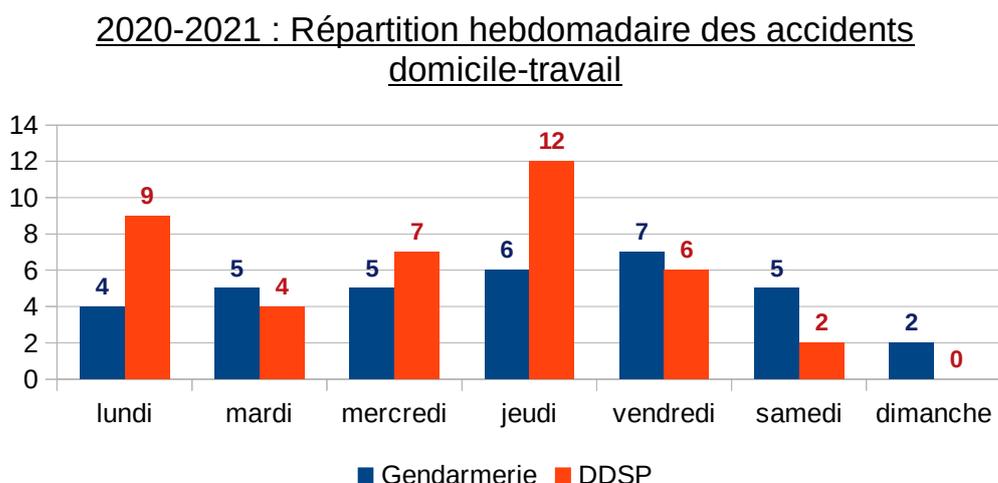
Le risque routier professionnel représente plus de 35 % des accidents du département (148) et plus de 41 % des tués (20) entre 2020 et 2021.

- **Trajets Domicile-travail**

Sur la période 2020-2021, en zone Gendarmerie et zone Police, les accidents professionnels domicile-travail représentent 17,5 % des accidents. On recense 6 tués sur les deux dernières années.

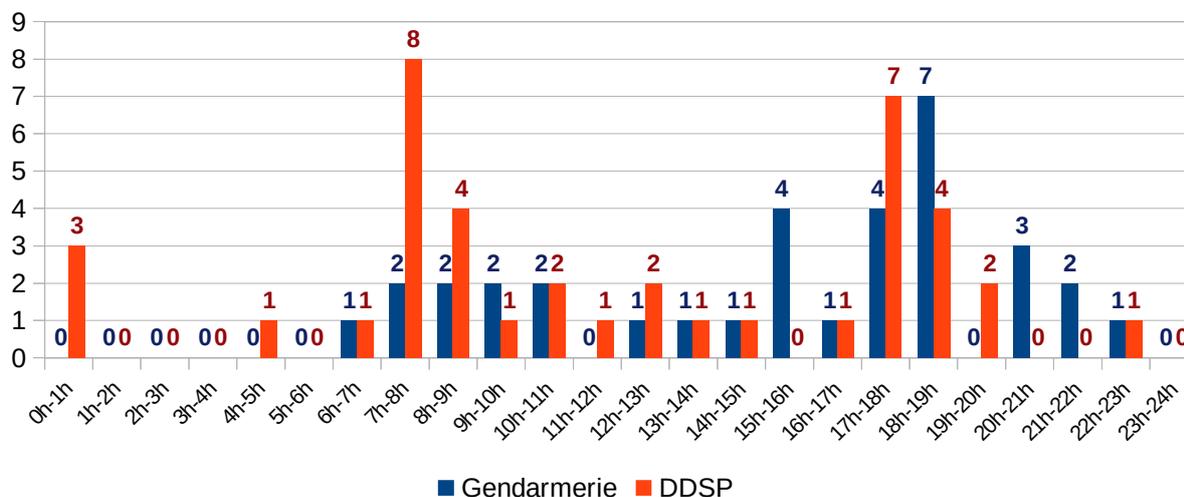


En zone Gendarmerie, les accidents « domicile-travail » surviennent principalement en mars, août et septembre. En ce qui concerne la zone Police, ces accidents se produisent plutôt en avril et septembre.



Les accidents impliquant un trajet domicile-travail se produisent principalement les lundis et jeudis en ce qui concerne la zone Police et les jeudis et vendredis pour la Gendarmerie.

2020-2021 : Répartition horaire des accidents domicile-travail

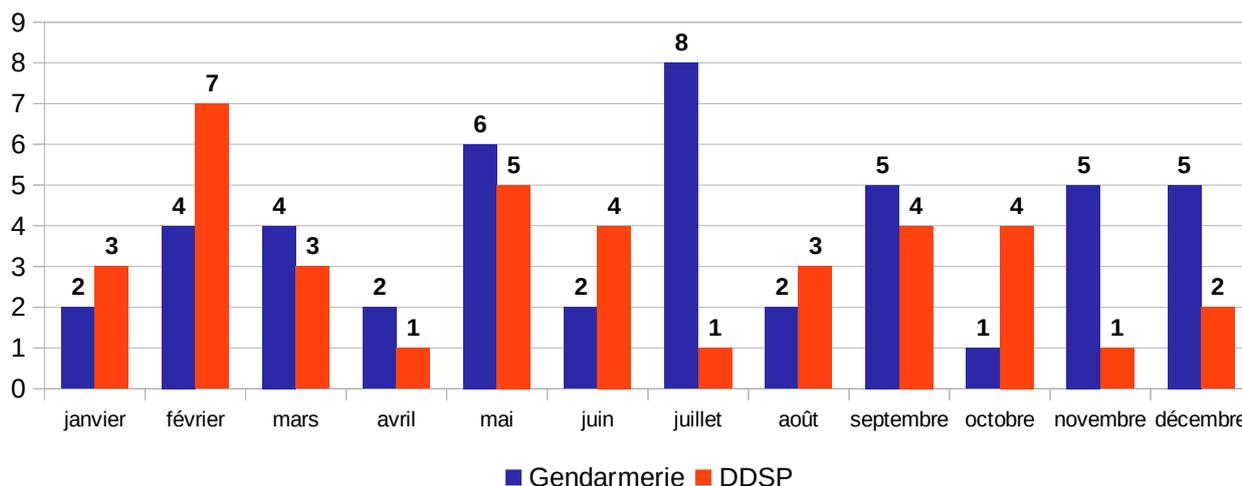


La majorité des accidents se produisent très logiquement sur les périodes 7 h - 9 h et 17 h - 19 h.

- **Trajets « Missions »**

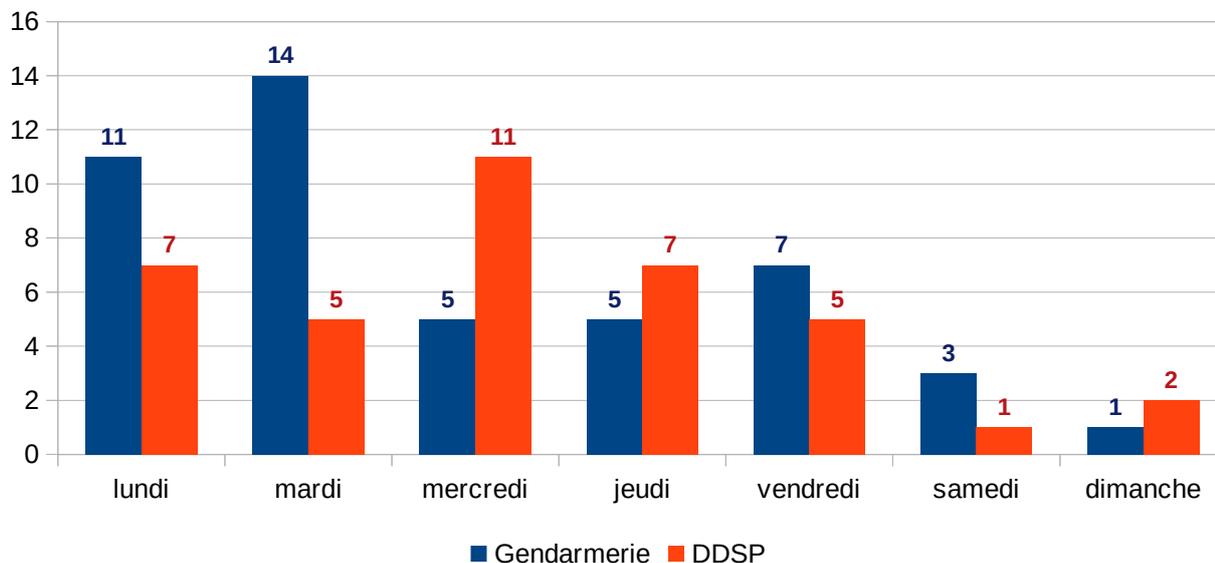
Sur la période **2020-2021**, en zone Gendarmerie et Zone police, les accidents professionnels « Missions » représentent près de 20 % des accidents.

2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents missions



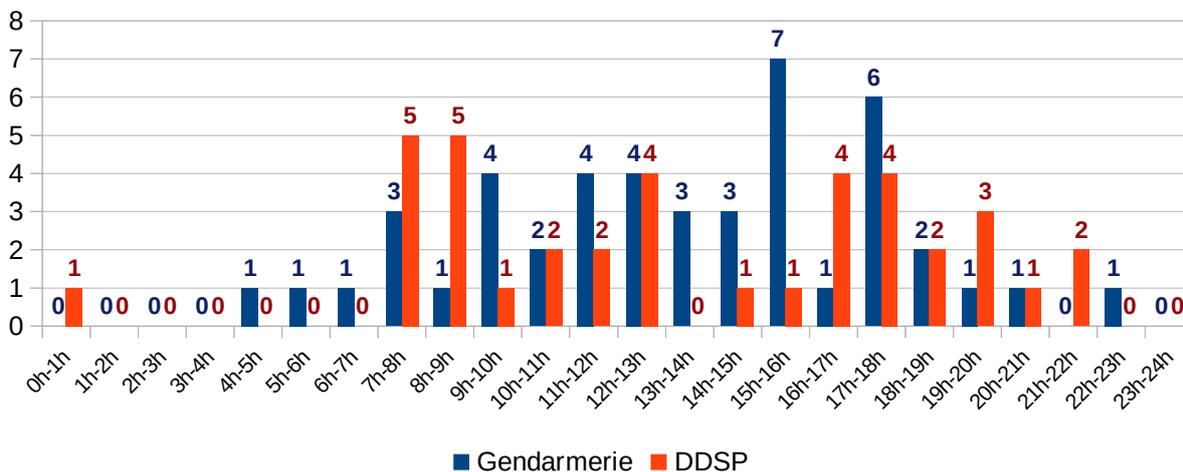
En zone Gendarmerie, les pics d'accidents professionnels « Missions » se situent essentiellement sur les mois de mai et juillet. En zone Police, ils sont situés aux mois de février et de mai.

2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents missions



Les accidents impliquant un trajet « missions » se produisent principalement du lundi au vendredi en ce qui concerne la zone Police et les lundis, mardis pour la Gendarmerie.

2020-2021 : Répartition horaire des accidents missions

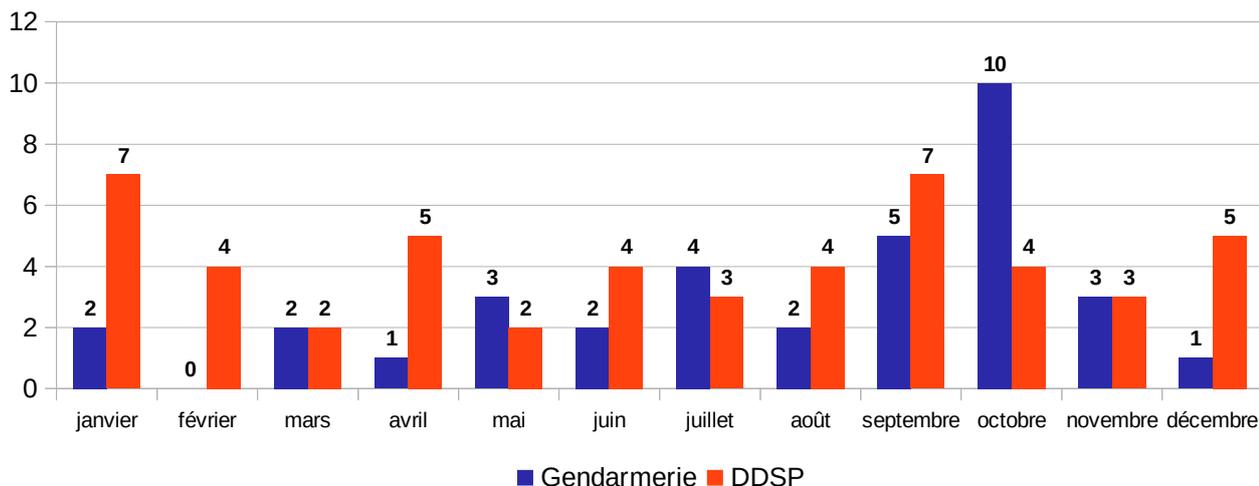


La majorité des accidents professionnels « Missions » se produisent dans la journée sur la période 7 h - 18 h.

1.6.6 Enjeu « Les Distracteurs »

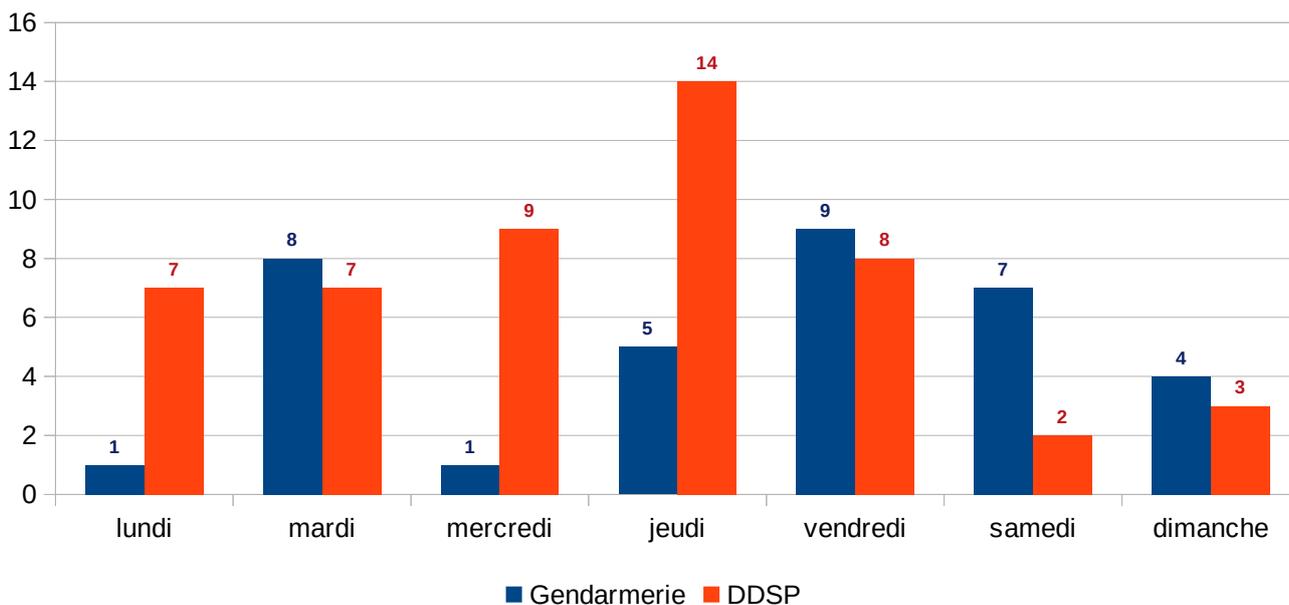
Sur la période **2020-2021**, le bilan des accidents avec distracteurs (inattention et téléphone), pour lesquels il a été noté que l'attention des conducteurs et des piétons avait été perturbée s'établit comme suit :

2020-2021 : Répartition mensuelle des accidents



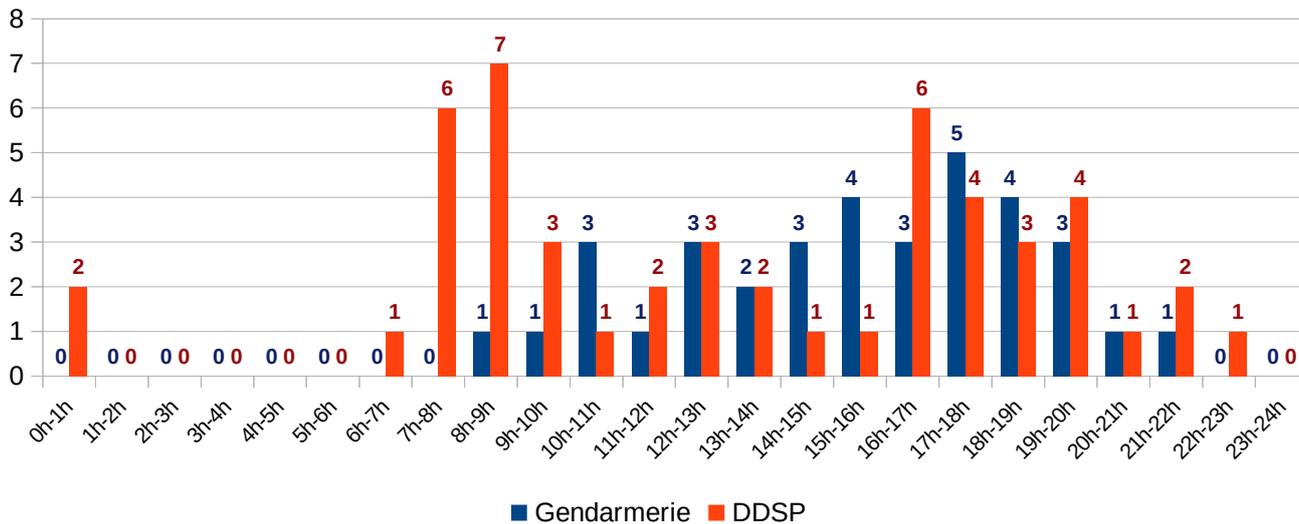
On remarque un pic au mois d'octobre pour la zone Gendarmerie et des accidents en plus grand nombre en janvier et septembre pour la zone police.

2020-2021 : Répartition hebdomadaire des accidents



Les accidents impliquant les distracteurs se produisent principalement du lundi au vendredi, en ce qui concerne la zone Police et les mardis, vendredis et samedis pour la Gendarmerie.

2020-2021 : Répartition horaire des accidents impliquant les distracteurs



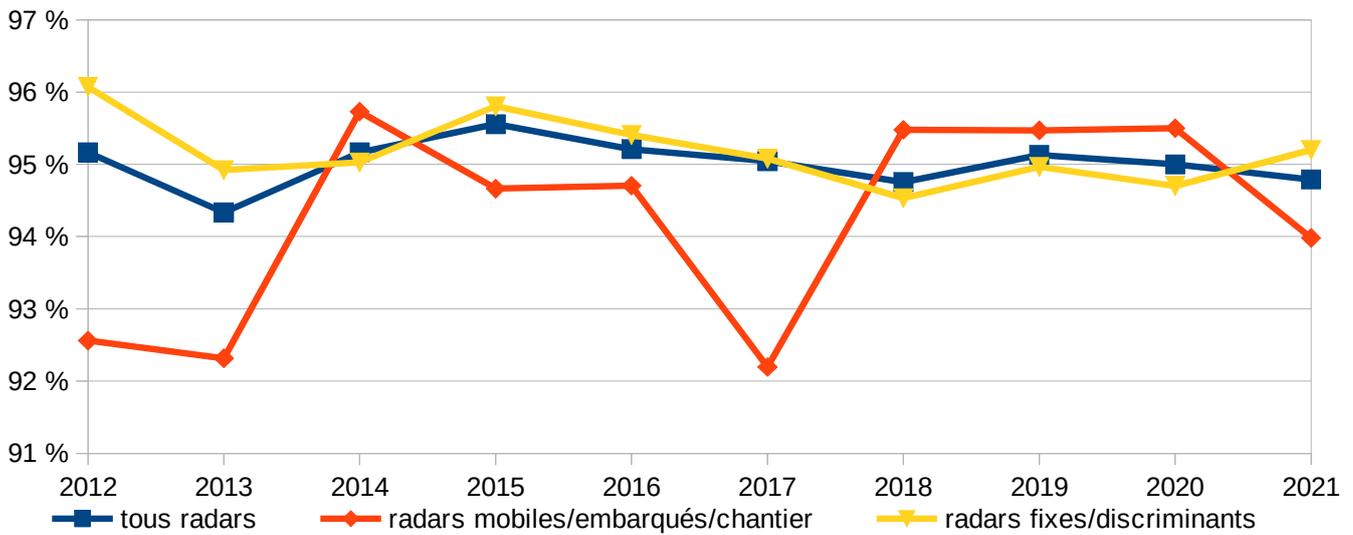
La majorité des accidents impliquant un ou plusieurs distracteurs se produisent dans la journée entre 7 h et 20 h.

I.7 Thématique « Vitesse »

Cet enjeu n'est pas retenu dans le DGO 2018-2022, mais il paraît intéressant de montrer les vitesses et résultats des infractions relevés dans le département de la Vienne. Dans l'ensemble, les excès de vitesse sont en baisse depuis plusieurs années, cependant, la vitesse reste un enjeu important au niveau national.

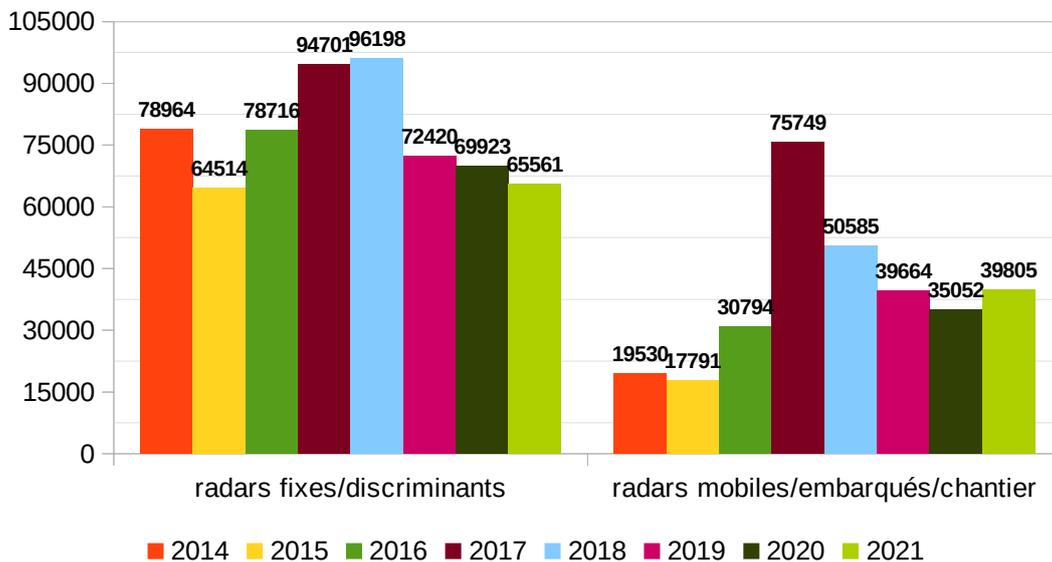
- **Les dépassements inférieurs à 20 km/h**

Le graphe ci-dessous montre l'évolution, entre 2012 et 2021, des dépassements de vitesse inférieurs à 20 km/h, en distinguant les radars fixes et discriminants des radars mobiles / embarqués / chantiers :



- **Les infractions relevées par les radars automatiques**

Les infractions relevées par les radars vitesse fixes et discriminants sont toujours en baisse, au contraire des mobiles/embarqués et chantiers qui reviennent à la valeur de l'année 2019.



II. Bilan des contrôles effectués et des capacités d'actions

II. 1 Contrôles automatiques

Radars mobiles et embarqués (vitesse)*	
2021 (5 unités dont 3 radars embarqués et 2 radars mobiles)	15 143
2020 (7 unités dont 4 radars embarqués et 3 radars mobiles)	12 033

*Décembre 2021 : lancement de l'Externalisation véhicules radars

Radars fixes (vitesse) dont discriminants	
2021 (26 unités dont 5 discriminants)	65 561
2020 (23 unités dont 4 discriminants Et 6 double-sens)	69 823

Radars autonomes (vitesse)	
2021 (3 unités)	24 662
2020 (3 unités)	23 019

Radars feux rouges	
2021 (4 unités)	4 303
2020 (4 unités)	4 691

Dispositif DEXTER (dispositif d'externalisation de la conduite des voitures radars)

Sur la base d'une pondération de la mortalité routière en 2019 sur la région Nouvelle Aquitaine, le département de la Vienne sera doté en fonctionnement normal de :

- 3 voitures-radars chargées de contrôler la vitesse des véhicules,
- un linéaire mensuel maximum de 19 669 km à parcourir en fonction des parcours et des priorités.

Les voitures circulent 7j/7 et 24h/24 sur des itinéraires élaborés par les services départementaux de l'État (Préfecture, Forces de l'Ordre, DDT).

Des priorités (de P1 à P4) sont traduites en nombre de passages plus ou moins fréquents.

1 062 infractions ont été relevées par les voitures-radars en décembre 2021, dont 939 en rapprochement et 123 en éloignement.

II. 2 Capacités d'actions

II.2.1 Nombre de dépistages et de procès verbaux

Le bilan d'activité des forces de l'ordre en 2021 et 2020 s'établit de la manière suivante pour les trois infractions : alcool au volant, stupéfiants, contrôles vitesse.

	2020	2021
Dépistages d'alcool au volant		
Nombre de dépistages effectués	59 840	53 636
Nombre de dépistages positifs (infractions)	899	745
Nombre de suspensions du permis de conduire	454	424
Dépistages de stupéfiants au volant		
Nombre de dépistages effectués	2319	2916
Nombre de dépistages positifs (infractions)	430	475
Nombre de suspensions de permis de conduire	332	453
Contrôles routiers de la vitesse (hors CSA)		
Nombre de procès verbaux	4364	3813
Nombre de suspensions de permis de conduire	295	233

En 2021, on constate, pour les infractions liées à l'alcoolémie, une baisse significative du nombre de dépistages effectués (- 10,4 %), et par voie de conséquence du nombre de dépistages positifs (- 17,1 %).

En ce qui concerne les stupéfiants, le nombre de dépistages a augmenté de 25,7 %, en raison de l'usage des kits salivaires. Les infractions ont augmenté parallèlement (+ 10,5 %). Les excès de vitesse (hors CSA) sont en baisse de 12,6 %.

On note par ailleurs une forte hausse des suspensions du permis de conduire liée à la consommation de stupéfiants.

II.2.2 Volumes horaires et matériel

Sont détaillées dans ce paragraphe, le volume horaire consacré à la sécurité routière, ainsi que les moyens en matériel du groupement de la Gendarmerie, de la Direction départementale de la sécurité publique, de la Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement et des Douanes.

Groupement de Gendarmerie

En 2021, le groupement de gendarmerie départementale de la Vienne a consacré 58 061 heures à la sécurité routière (57 428 heures d'activité répressive et 633 heures en actions préventives) contre 64 530 heures en 2020 (- 10,03 %). Les actions préventives ont permis de sensibiliser 1 278 personnes aux risques routiers.

Les moyens en matériel s'établissent à :

- 26 cinémomètres,
- 3 ETED (équipements de terrain embarqués),
- 69 éthylotests,
- 34 éthylomètres.

DDSP : Direction départementale de la sécurité publique

En 2021, 22 484 heures ont été consacrées à la lutte contre l'insécurité routière contre 22 375 heures en 2020, soit un volume horaire en légère augmentation (+ 0,5 %) en 2021.

Le référent sûreté de Poitiers a poursuivi ses actions de prévention au sein des entreprises, des associations, et dans le milieu scolaire, en classe secondaire et supérieure.

Les moyens en matériel sont les suivants :

- 4 cinémomètres (3 à Poitiers, 1 à Châtelleraut),
- 1 ETM (radar mobile à Poitiers),
- 1 ETED (radar embarqué à Châtelleraut),
- 5 éthylomètres (4 à Poitiers, 1 à Châtelleraut),
- 18 éthylotests (12 à Poitiers, 6 à Châtelleraut).

DREAL : Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

En 2021, la DREAL Nouvelle Aquitaine a réalisé 214 opérations exclusivement dédiées au contrôle de poids-lourds et d'autocars sur le réseau routier du département de la Vienne, dont 51 opérations de nuit ou de week-end.

Ces opérations de contrôle sont réalisées conjointement avec les forces de l'ordre : Gendarmerie, Police et Douanes.

Au total, 1 606 véhicules ont été contrôlés en 2021 et 1 695 conducteurs (conduites en double équipage possibles).

Bilan : 1 191 infractions relevées, dont 126 délits et 85 contraventions de 5^e classe, 9 délits pour travail dissimulé, 49 délits de cabotage irrégulier et 68 en réglementation sociale européenne (conduite sans carte, emploi irrégulier de l'appareil de contrôle...).

299 150 € de consignations ont été perçus pour les véhicules étrangers en infraction et 138 285 € d'amendes forfaitaires.

Services des douanes

En 2021, 15 contrôles coordonnés avec les contrôleurs des transports terrestres de la DREAL 86 ont été organisés de jour et de nuit, d'une durée moyenne de 6 heures, ce qui représente un volume approximatif de 90 heures. Ces contrôles ont eu lieu sur l'autoroute A10 (péage de Poitiers sud, aire de Chincé) et la RN10 (Minières de Payré), principalement sur des poids-lourds.

II.3 Différents contrôles des forces de l'ordre

II.3.1 Contrôles quotidiens

La période de contrôle :

En 2022, pour l'ensemble des services, les contrôles vitesse seront prioritairement ciblés sur les périodes horaires où se concentre le plus grand nombre d'accidents. Au regard de l'analyse de l'accidentologie du chapitre précédent, cela concerne majoritairement les horaires des trajets domicile/travail.

Pour les jeunes :

L'accidentologie en deux-roues motorisés restant très importante, la politique de contrôles réguliers aux abords des collèges et des lycées sera maintenue, en mettant particulièrement l'accent sur ce type de véhicules.

- **Contrôles quotidiens en zone Gendarmerie**

En 2021, la première cause des accidents corporels et mortels dans la Vienne en zone gendarmerie est les conduites addictives (alcool et/ou stupéfiants) qui représentent 22 % des accidents constatés, la vitesse 11 % et les refus de priorité 18 %. 49 % des accidents sont issus d'autres causes (défaut de maîtrise, circulation à gauche, somnolence, distances de sécurité...) ou de causes indéterminées.

Pour les accidents mortels, les causes se répartissent comme suit : 33 % sont liés aux conduites addictives (alcool et/ou stupéfiants), 14 % à des malaises, 14 % à la vitesse. Les autres infractions ou autres facteurs sont à l'origine de 39 % des accidents.

L'effort porté sur la surveillance du réseau secondaire est maintenu. La dispersion des accidents sur 66 axes rend la réponse répressive difficile à adapter et complique la lecture des accidents.

L'A10, totalise cinq accidents, soit - 50 % par rapport à 2020. Les principales causes sont l'alcool (20 %), la somnolence (20 %).

Trois objectifs majeurs sont poursuivis en 2022 :

- les conduites addictives,
- la vitesse,
- les infractions graves génératrices d'accidents dont les refus de priorité et l'usage du téléphone (distracteur).

Les conducteurs des deux-roues motorisés continuent de faire l'objet d'une attention particulière surtout lors des grands départs et des manifestations locales ou nationales de sports mécaniques. Des services spécifiques sont effectués concernant les poids-lourds (interdiction de circulation, vitesse et respect des distances de sécurité sur l'autoroute A10, la RN10 et le réseau secondaire). Des services de contrôle sont coordonnés avec la DREAL.

La prévention routière constitue également un vecteur régulièrement et durablement exploité. Des actions, pilotées par les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), sont régulièrement organisées dans les établissements scolaires et auprès des étudiants, dans le secteur des transports, les collectivités locales, mais également auprès des seniors.

- **Contrôles quotidiens en zone Police**

Comme détaillé ci-après, à l'exception des tués, les résultats en matière d'accidentalité révèlent une tendance à la hausse en 2021, par rapport à l'année précédente. Le contexte sanitaire de la COVID 19 explique grandement cette évolution. En effet, les périodes de confinement ont engendré une raréfaction de la circulation automobile en 2020. Ainsi, en 2021, les chiffres de l'accidentalité sont plus conformes aux moyennes habituelles des dernières années.

Le nombre d'accidents corporels (par rapport à 2020) est en progression (+ 45 %), ainsi que le nombre de blessés légers (+ 37 %) et celui des blessés graves (+ 25 %). À l'inverse, un seul décès est à déplorer en 2021, contre quatre l'année précédente.

Sur 40 blessés graves en 2021, les piétons étaient les plus représentés (13), suivis des conducteurs de motocyclettes (9) et de voitures particulières (7).

L'accidentologie en zone DDSP, constituée principalement de zones urbaines, fait apparaître comme première cause d'accidents, la non maîtrise de véhicule (26 %), suivie du non-respect des règles de priorité (23 %). Les infractions commises contre les piétons sont la troisième cause d'accidents (21 %).

Les opérations de contrôles des conduites addictives ont été poursuivies en 2021 (alcool et stupéfiants). Elles seront prolongées en 2022.

En 2021, 226 contrôles de vitesse avec interception ont été réalisés contre 433 en 2020 (- 52 %). Le nombre de contrôles automatisés de la vitesse a augmenté, passant de 212 en 2020 à 233 en 2021 (+ 10 %).

Les verbalisations pour usage du téléphone au volant ont connu une hausse par rapport à l'année précédente (329 en 2021 contre 308 en 2020 - source CSP VITAL).

Le nombre de procédures judiciaires initiées pour conduite sous l'empire de produits stupéfiants est passé de 101 en 2020 à 111 en 2021.

Le nombre de procédures judiciaires initiées pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique est passé de 174 en 2020 à 156 en 2021.

Enfin, le nombre de procédures initiées pour conduite en état d'ivresse a progressé, passant de 24 en 2020 à 27 en 2021.

Le nombre de procédures judiciaires initiées pour les infractions cumulées de conduite sous l'empire d'un état alcoolique d'une part et de conduite sous l'empire de produits stupéfiants d'autre part est passé de 21 en 2020 à 26 en 2021.

Des opérations de contrôles routiers d'envergure ont été mises en place lors des week-ends de départ en vacances, sur les axes traversant Poitiers, RN10 et RN147, où transite un important nombre de véhicules. Des dispositifs similaires seront reproduits en 2022.

Les poids lourds ont fait l'objet de contrôles spécifiques, notamment en partenariat avec la DREAL. En 2021, 31 procédures judiciaires ont été rédigées en relation avec des infractions à la réglementation des transports routiers.

II.3.2 Contrôles coordonnés

Des contrôles coordonnés entre la gendarmerie et la DDSP auront lieu plusieurs fois par an, sous la forme de contrôles à une date déterminée sur un axe ou une thématique donnée.

Une opération d'envergure, sur cinq jours sera menée avec les forces de l'ordre sur tout le

département, avec le renfort de l'Unité motocycliste zonale des Compagnies républicaines de sécurité Sud-Ouest.

Des contrôles coordonnés des transports routiers avec la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) sont maintenus avec les forces de l'ordre comme avec le service des douanes. De nouveaux contrôles seront organisés avec la DDETS (Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités).

II.3.3 Contrôles renforcés

Comme les années précédentes, des contrôles renforcés faisant appel à une mobilisation plus importante de la police et de la gendarmerie seront organisés lors des grandes migrations.

Les contrôles des transports scolaires seront organisés tout au long de l'année, avec un renforcement particulier lors de la rentrée scolaire, avec l'appui de la DDETS (contrôle du respect par l'entreprise de la déclaration des chauffeurs et contrôle du respect de la durée du travail). De la même manière, des contrôles seront organisés sur les transports terrestres de voyageurs dans les lieux touristiques du département, particulièrement au cours de la période estivale.

II.3.4 Contrôles préventifs : les opérations « carton jaune »

Une opération « carton jaune » a eu lieu le 27 novembre 2021 au centre de secours de Poitiers/ St Eloi du Service départemental d'incendie et de secours. Sur une période d'une quinzaine de jours, les forces de l'ordre ont proposé aux contrevenants, sur tout le territoire départemental de participer à une matinée de sensibilisation aux risques de la route, deux semaines après la fin de l'opération.

Cette opération d'alternative aux poursuites sera reconduite à l'automne 2022. Elle est proposée aux usagers pour les infractions suivantes : excès de vitesse inférieur à 30 km/h et usage d'un téléphone portable au volant. Elle permet chaque année de sensibiliser près de 100 contrevenants.

II.3.5 Contrôles des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger

Les échanges transfrontaliers d'informations sur les infractions routières sont pratiqués avec 19 pays de l'Union européenne (la Belgique, l'Espagne, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, l'Italie, le Grand-Duché du Luxembourg, l'Autriche, la Hongrie, la Slovaquie, la République tchèque, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la République d'Irlande, la Suède, le Portugal, le Danemark), la Suisse et le Royaume-Uni.

Pour lutter contre tout sentiment d'impunité de la part des conducteurs issus de ces pays, des contrôles avec interception (notamment lors de la saison touristique pour les véhicules légers) seront réalisés.

Pour les conducteurs de poids lourds immatriculés à l'étranger, les opérations de contrôle porteront également sur le respect des obligations légales relatives au temps de conduite tout au long de l'année.

Ces opérations seront effectuées sur les grands axes routiers fréquentés par les conducteurs étrangers (A10, RN10, RN147, RN149, RD910 et RD347).

III. Réponses pénales et sanctions administratives

III.1 Réponses pénales

Les réponses pénales du parquet de Poitiers suivent les orientations suivantes :

Les infractions les plus graves sont poursuivies dans le cadre du traitement en temps réel par voie de la convocation devant le tribunal correctionnel par un officier de police judiciaire ou encore par comparution immédiate. Par ailleurs, l'ensemble de l'arsenal procédural à la disposition du parquet est également utilisé afin d'apporter une réponse systématique, rapide et graduée en fonction de la gravité des faits et des antécédents de la personne. Ainsi est-il recouru à la composition pénale, l'ordonnance pénale, et la comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité dans les autres hypothèses.

Les contraventions de cinquième classe font l'objet de la procédure d'ordonnance pénale contraventionnelle. Toutefois, la comparution devant le Tribunal de police peut être décidée dans des hypothèses particulières de commission des faits. De même, les excès de vitesse supérieurs à 50 km/h commis par de jeunes conducteurs font l'objet d'un audiences devant le Tribunal de police. Les auteurs de très grands excès de vitesse (supérieurs à 60 km/h) sont également convoqués devant le tribunal de police et l'immobilisation ou la confiscation du véhicule sont souvent requises. Ainsi au 1er août, quarante-six véhicules ont fait l'objet d'une immobilisation judiciaire par le parquet de Poitiers sur le fondement de l'article L 325-1-1 du code de la route. Dans la plupart des cas, à l'issue de la procédure, le véhicule a été soit confisqué par le Tribunal, soit abandonné par son propriétaire en raison du coût élevé des frais de fourrière pour le récupérer.

S'agissant des délits, plusieurs mécanismes sont utilisés :

En premier lieu, le parquet décide, en principe, de recourir à la composition pénale en matière de conduite sous l'empire d'un état alcoolique lorsque le taux est compris entre 0,40 mg/l et 0,65 mg/l, et pour les consommateurs occasionnels de cannabis, étant souligné que la personne ne doit pas se trouver en état de récidive légale. Il s'agit d'une procédure sans audience publique au cours de laquelle le Parquet propose au délinquant une peine d'amende, assortie éventuellement d'une peine complémentaire telle que la remise du permis de conduire ou l'obligation d'effectuer un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Si celui-ci accepte la proposition, cette dernière est validée par le président du tribunal correctionnel. L'exécution de la sanction est effectuée sous le contrôle du Parquet.

Lorsque le taux d'alcool relevé est compris entre 0,66mg/l et 1,29mg/l et pour les conduites sous stupéfiants (consommateur régulier du cannabis et autres types de stupéfiants), la personne est poursuivie par la voie de l'ordonnance pénale. L'ordonnance pénale est une procédure sans débat préalable à la décision judiciaire. L'ordonnance est notifiée au tribunal par le Délégué du Procureur, si le condamné accepte la décision rendue il l'exécute, s'il la conteste, l'affaire est jugée en audience publique.

Les personnes en état de récidive peuvent être poursuivies par la voie de l'ordonnance pénale pour les taux inférieurs à 0,65 mg/l et la comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité pour le reste. Cette procédure repose tout d'abord sur la reconnaissance de culpabilité de la

personne poursuivie, une offre de sanction par le parquet, l'acceptation de celle-ci par la personne, puis validation ou refus de validation par le juge. En cas de refus par la personne, ou par le juge, le dossier est renvoyé devant le Tribunal correctionnel.

La composition pénale, l'ordonnance pénale et la comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité permettent de réserver la comparution devant le tribunal correctionnel aux délinquants routiers d'habitude.

En second lieu, et pour ce qui concerne les délits d'homicide et de blessures involontaires, la réponse judiciaire apportée par le parquet dépend de la gravité des faits, du trouble apporté à l'ordre public et des antécédents du délinquant.

Pour les homicides et blessures involontaires sans circonstance aggravante, une citation est délivrée devant le tribunal correctionnel, par huissier ou par convocation par officier de police judiciaire.

Pour les homicides et blessures involontaires avec circonstance(s) aggravante(s), qui démontrent un comportement manifestement irresponsable, inadapté et dangereux (conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou sous stupéfiants, délits de fuite...) le parquet requiert une mesure de sûreté pouvant aller d'un placement sous contrôle judiciaire, comportant des obligations spécifiques, jusqu'au placement en détention provisoire.

Il est toutefois à souligner que, s'agissant d'une personne multirécidiviste dans la commission d'infractions à la sécurité routière ou ayant commis de multiples infractions (conduite sous l'empire d'un état alcoolique/ délit de fuite/ mise en danger de la vie d'autrui), la comparution immédiate s'impose comme le mode de poursuite adapté et efficace pour sanctionner ces comportements à l'origine de nombreux drames.

III.2 Réponses administratives

En ce qui concerne l'alcoolémie, la vitesse, la conduite sous l'emprise de stupéfiants, l'usage du téléphone et le refus de se soumettre, les barèmes des suspensions administratives du permis de conduire ont été établis pour le département de la Vienne comme ci-après :

ALCOOLÉMIE				
Taux	Mesure prononcée	Majoration 50 % permis probatoire ou antécédent *	Accident mortel	Éthylotest anti-démarrage (1) sur volontariat de l'utilisateur
0,40 à 0,65mg/l d'air expiré (ou 0,80 à 1,30 g/l)	3 MOIS	4,5 MOIS	12 MOIS	3 MOIS
0,66 à 0,90 mg/l d'air expiré (ou 1,31 à 1,80 g/l)	5 MOIS	6 MOIS	12 MOIS	5 MOIS
0,91 à 1,0 mg/l (ou 1,81 à 2,00 g/l)	6 MOIS	6 MOIS	12 MOIS	6 MOIS
1,01mg/l et plus (2,01 g/l et plus)	6 MOIS	6 MOIS	12 MOIS	Hors champ EAD

(1) CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ À L'ÉTHYLOTEST ANTI-DEMARRAGE (EAD) :

- alcoolémie entre 0,40 mg/l et 1,00 mg/l d'air expiré
- pas d'infraction connexe quels qu'en soient les motifs
- pas d'autre mesure de suspension quels qu'en soient les motifs
- pas d'accident corporel
- détenir un capital de 7 points au minimum
- pas de permis probatoire

STUPÉFIANTS		
Conduite sous l'emprise de stupéfiants	Mesure prononcée	Accident mortel
	6 MOIS	12 MOIS

VITESSE			
Tranche de dépassement des vitesses autorisées	Mesure prononcée	Majoration de 50 % permis probatoire ou antécédent *	Accident mortel
De 40 km/h à 50 km/h	3 MOIS	4,5 MOIS	12 MOIS
De 51 km/h à 60 km/h	4 MOIS	6 MOIS	12 MOIS
61 km/h et plus	6 MOIS	6 MOIS	12 MOIS

REFUS DE SE SOUMETTRE		
Refus de se soumettre	Mesure prononcée	Accident mortel
Dépistage alcoolémie ou stupéfiants	6 MOIS	12 MOIS

TÉLÉPHONE TENU EN MAIN ET AUTRES INFRACTIONS COMMISES SIMULTANÉMENT		
Téléphone + infractions commises simultanément (liste ci-dessous) (1)	Mesure prononcée	Majoration permis probatoire et antécédent
	1 MOIS	2 MOIS

(1) **Infractions prévues par l'article R. 224-19-1**

- Non-respect des règles de conduite des véhicules
- Non-respect des distances des distances de sécurité
- Franchissement et chevauchement des lignes continues
- Non-respect des feux de signalisation lumineux
- Non-respect des vitesses inférieur à 40 km/h
- Non-respect des règles de dépassement
- Non-respect de la signalisation imposant l'arrêt des véhicules ou le cédez le passage
- Non-respect de la priorité de passage à l'égard des piétons

* L'antécédent s'entend pour une infraction délictuelle de **même nature**, commise dans un délai de 3 ans.

En application de la LOPPSI 2 (loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure), le Préfet signe des arrêtés d'immobilisation de véhicule avec mise en fourrière immédiate, en étroite collaboration avec le Procureur de la République pour les infractions suivantes :

Infractions pour lesquelles la peine complémentaire de confiscation obligatoire est encourue :

- « Conduite avec un permis de conduire faux ou falsifié (L. 221-2-1 du code de la route) »,
- « Conduite malgré notification décision judiciaire suspension, annulation ou interdiction d'obtenir la délivrance du permis de conduire (L. 224-16) »,
- « Homicide involontaire (L. 232-1) »,
- « Blessures involontaires aggravées (L. 232-2) »,
- « Rodéos (L. 236-1) »,
- « Récidive conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique (L. 234-12) »,
- « Récidive conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste (L. 234-12) »,
- « Récidive conduite après usage de stupéfiants (L. 235-4) »,
- « Récidive conduite après usage de stupéfiants et conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique (L. 235-4) »,
- « Récidive refus de se soumettre aux vérifications état alcoolique (L. 234-12) »,
- « Récidive refus de se soumettre aux vérifications usage de stupéfiants (L. 235-4) »,
- « Récidive conduite malgré interdiction d'un véhicule sans EAD (L. 234-16) »,
- « Récidive grand excès de vitesse (L. 413-1) »,

Infractions pour lesquelles la peine complémentaire de confiscation n'est pas obligatoire :

- « Dépassement de 50 km/h ou plus VMA (R. 413-14-1) »,
- « Conduite sans permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule (L. 221-2) »,
- « Conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique (L. 234-1) »,
- « Conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste (L. 234-1) »,
- « Conduite après usage de stupéfiants (L. 235-1) »,
- « Conduite après usage de stupéfiants et conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique (L. 235-1) »,
- « Refus de se soumettre aux vérifications état alcoolique (L. 234-8) »,
- « Refus de se soumettre aux vérifications usage de stupéfiants (L. 235-3) »,
- « Dépôt illégal d'ordures (R.635-8 et R. 644-2 du code pénal) ».

IV. Le plan local de communication sur la sécurité routière

Une médiatisation des opérations de prévention et de répression est indispensable pour faire prendre conscience aux conducteurs que la sécurité routière est l'affaire de tous, que certains comportements à risques, propres à certains usagers, ne seront pas laissés impunis mais, surtout, que l'objectif des actions de contrôle est de tendre vers un chiffre le plus faible possible de personnes tuées et blessées sur les routes du département.

La communication doit être ciblée et proche des usagers.

IV.1 Actions de communication en 2021

- **Les cibles : les habitants du département de la Vienne et particulièrement les jeunes et les seniors**

L'opération « Quand on tient à quelqu'un on le retient », à l'occasion de la Fête de la musique a été annulée en raison du contexte sanitaire.

Une nouvelle opération événementielle à destination des habitants des zones rurales et semi-rurales, où se produisent la majorité des accidents a été organisée en novembre 2021. 40 boulangeries du département ont reçu gracieusement des sachets en papier dans lesquels les artisans ont inséré les baguettes achetées par leurs clients. Des messages de prévention, sur le thème du téléphone au volant et du vélo, ainsi qu'un quiz thématique sécurité routière étaient imprimés sur les 160 000 sachets. L'opération s'est étalée sur 8 jours et a fait l'objet d'un lancement médiatique, avec le parrainage de l'équipe féminine de cyclisme Française des jeux Nouvelle Aquitaine.

À l'automne, une campagne en PQR (presse quotidienne régionale) a été mise en place ciblant les seniors, sur le thème de la santé et la conduite, ainsi qu'une campagne web sur l'importance de la visibilité en période de changement d'heure.

Une campagne radio ciblant les jeunes a été diffusée sur Pulsar en décembre, avant les festivités de fin d'année, avec un spot sur le thème de l'alcool au volant.

- **Relations presse et réseaux sociaux**

De nombreuses opérations de sécurité routière ont été relayées dans la presse par le biais de la Préfecture, et sur les réseaux sociaux à l'occasion de contrôles routiers médiatisés ou d'actions de sensibilisation animées par des intervenants départementaux de sécurité routière, ainsi que des messages pédagogiques sur Tweeter, Facebook et Instagram.

Des jeux concours ont également été mis en place sur les réseaux sociaux, à l'occasion de la journée régionale de la moto (mai), pour célébrer le centenaire du Code de la route (juin) et à la rentrée universitaire.

En outre, un communiqué de presse a été adressé chaque mois à la presse locale. Celui-ci reprend les chiffres de l'accidentalité du mois précédent.

IV.2 Axes de communication pour 2022

- renouveler les actions événementielles existantes en régie (opération « Quand on tient à quelqu'un on le retient », opération sac à baguettes, Carton jaune) et mettre en place de nouvelles actions (opération sacs à médicaments, journée régionale de la moto, soirée événementielle sur le thème de l'alcool...),
- relayer systématiquement les campagnes nationales tout au long de l'année : site internet de la Préfecture et réseaux sociaux,
- médiatiser les actions de prévention et de répression, pour souligner la mobilisation des services de l'État dans la sensibilisation et la sécurité des usagers,
- poursuivre la diffusion du communiqué de presse mensuel de la sécurité routière,
- diffuser la lettre électronique mensuelle de la sécurité routière dans la Vienne, publiée sur le site internet de la Préfecture et adressée à tous les acteurs de la sécurité routière du département.

2022	Médiatisation de l'activité des forces de l'ordre
Février	– Opération ciblée de sécurité routière médiatisée, à l'occasion des vacances d'hiver
Avril	– Opération médiatisée anti rodéos urbains
Mai	– Opération coordonnée de sécurité routière médiatisée, avec le renfort de l'Unité motocycliste zonale de la CRS sud-ouest, à l'occasion du grand week-end de l'Ascension
Juin	– Opération zonale médiatisée de contrôle des poids lourds
Juillet	– Opération ciblée de sécurité routière médiatisée à l'occasion des départs en vacances d'été
Août	– Opération ciblée de sécurité routière médiatisée à l'occasion des chassés-croisés d'août
Septembre	– Rentrée : contrôles renforcés des transports scolaires
Octobre	– Opération ciblée de sécurité routière médiatisée à l'occasion des départs en vacances de la Toussaint
Octobre	– Opération sacs à baguettes, avec distribution des sacs auprès des boulangeries par les effectifs des COB
Novembre	– Opération Carton jaune – Opération Cyclope, de sensibilisation à l'éclairage des véhicules
Décembre	– Actions de prévention sur les thèmes de l'alcool et des stupéfiants avant les fêtes de fin d'année (distribution d'éthylotests et contrôle routier médiatisé)