

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 2001-82 du 28 novembre 2001 relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière**

NOR : *EQUS0110243C*

*La déléguée interministérielle à la sécurité routière à Mesdames et Messieurs les préfets ; Monsieur le préfet de police.*

Le succès de la seconde semaine de la sécurité sur la route témoigne d'une mobilisation particulièrement importante et je tiens à vous en remercier ainsi que tous ceux qui y ont participé.

Les décisions prises lors des derniers comités interministériels de la sécurité routière, le vote de la loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière du 18 juin 1999, la circulaire de la Chancellerie du 26 mai 2001 et le vote de la loi relative à la sécurité quotidienne du 15 novembre dernier ont défini le cadre organisationnel, législatif et réglementaire de la politique de sécurité routière. L'année 2002 doit permettre la mise en application de ces différentes mesures essentielles pour une amélioration sensible de la sécurité routière.

Il conviendra au cours de l'année 2002 de poursuivre l'effort fourni par vos services pour la mise en place de l'organisation départementale et l'implication des services de l'Etat, des collectivités locales et plus globalement de l'ensemble des acteurs locaux.

L'action à développer devra s'articuler autour de quatre objectifs prioritaires :

- une forte mobilisation des jeunes et du monde de l'emploi ;
- une meilleure prise en compte du continuum éducatif et de la formation du conducteur dans la politique locale ;
- un renforcement de la politique de contrôle et de sanctions ;
- une meilleure coordination avec les autres politiques publiques partenariales (politique de la ville, lutte contre la toxicomanie, contrats locaux de sécurité, contrats éducatifs locaux) en lien étroit avec les collectivités locales et le monde associatif.

Ces objectifs impliquent de renforcer la concertation avec les acteurs publics locaux et nécessitent une plus forte implication de chaque service de l'Etat qui doit définir et faire connaître son programme d'actions.

Enfin, comme en 2000 et 2001, une semaine de la sécurité sur la route sera organisée simultanément dans tous les départements du 19 au 27 octobre 2002.

LES PRIORITÉS DE L'ÉTAT  
POUR L'ACTION DÉPARTEMENTALE

**1. La mobilisation des jeunes et du monde de l'emploi**

*Les jeunes*

L'éducation des jeunes dès leur plus jeune âge et leur formation à la sécurité routière sont des axes prioritaires de la politique nationale (*cf.* point 2 : le *continuum* éducatif et la formation du conducteur).

Le programme LABEL VIE se poursuit. Il convient cependant, pour augmenter sensiblement le nombre de projets déposés par les jeunes, de simplifier les procédures d'approbation des projets, d'améliorer la procédure de financement et d'engager une véritable politique de promotion auprès de différents acteurs locaux : associations de jeunes, conseil départemental de la jeunesse, conseils de la vie lycéenne, associations et syndicats d'étudiants, secteurs jeunesse des collectivités territoriales, réseaux d'éducateurs, réseaux d'information jeunesse. Enfin, je vous rappelle que les projets réalisés depuis 1999 sont accessibles sur le site Internet [label-vie.net](http://label-vie.net).

Je souhaite qu'au delà du programme LABEL VIE, vous renforciez les actions partenariales avec les associations de jeunes, notamment pour les opérations sur le « conducteur désigné », et que vous leur donniez un fort écho médiatique.

*Le monde de l'emploi*

Chacun en tant qu'employeur - administrations, entreprises privées, collectivités locales - et partenaire social doit être conscient que le risque routier est un risque professionnel majeur.

Pour que cela soit pris en compte, l'Etat doit être exemplaire. Je vous rappelle qu'en application des décisions du CISR du 2 avril 1999 et de la circulaire du Premier ministre du 7 mars 2000, tous les services déconcentrés de l'Etat doivent élaborer un plan de prévention du risque routier et il vous appartient de rendre compte de leur état d'avancement au 30 mars 2002.

Les discussions et échanges au sein du pôle de compétence Etat et la démarche mise en œuvre à la DDE, ou dans d'autres services de l'Etat, doivent être de nature à enrichir l'élaboration de ces plans.

En ce qui concerne les entreprises privées, il est essentiel que le partenariat avec la CRAM, concrétisé dans une charte départementale, repose sur un véritable programme d'actions commun.

Il doit notamment s'attacher à développer la sensibilisation et l'implication des acteurs de la prévention du risque : préventeurs, assureurs, prestataires intervenant dans ce domaine... et à diffuser largement les documents, outils méthodologiques et référentiels de formation coproduits dans le cadre du partenariat CNAMTS-sécurité routière et mis à votre disposition.

Enfin, je vous adresserai, par courrier séparé, les chartes déjà signées dans ce domaine par la sécurité routière au niveau national et vous informerai des prochaines signatures, de façon à rechercher leur déclinaison dans votre département.

## **2. Le continuum éducatif et la formation du conducteur**

### *Le continuum éducatif*

L'année 2002 sera marquée par la mise en place, à la rentrée scolaire de septembre, de l'attestation de première éducation à la sécurité routière. Par ailleurs, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2003, l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) passée en classe de 5<sup>e</sup> et surtout celle passée en classe de 3<sup>e</sup> prendront plus d'importance puisque, pour les jeunes nés à partir de 1987, cette ASSR 2<sup>e</sup> niveau constituera la première étape du permis de conduire. Un effort particulier d'information des enseignants et des élèves devra être mené.

Il est très important qu'une concertation s'engage avec le rectorat, l'inspection académique et l'IUFM afin que des actions de sensibilisation et de formation des enseignants soient organisées, pour qu'ils intègrent l'éducation routière dans les différentes matières enseignées.

### *La formation du conducteur*

Les formations post permis doivent se développer, et vos services, en partenariat avec les enseignants de la conduite, doivent veiller à la mise en place de l'offre de formation continue.

L'implication des enseignants de la conduite dans la lutte contre l'insécurité routière doit être poursuivie et je souhaite que des contrats d'objectifs (promotion et développement de l'AAC, qualité de la formation, développement des formations postpermis) soient négociés avec eux.

## **3. Les plans de contrôle et la politique de sanctions**

### *Les plans de contrôle*

A l'issue de la première évaluation des plans de contrôle départementaux, des disparités fortes sont apparues d'un département à l'autre quant à la qualité et au suivi de ces plans.

Vous trouverez en annexe I une note méthodologique devant servir de base à l'élaboration, sous votre autorité, des futurs plans de contrôle.

Compte tenu des nouvelles dispositions législatives, il vous appartient d'associer les communes disposant d'une police municipale à l'élaboration et au suivi du plan de contrôle.

### *La politique de sanctions*

Dans un souci de cohérence au sein du département entre les politiques de contrôle et de sanctions et afin d'harmoniser les pratiques à l'intérieur du ressort d'un même tribunal, il est nécessaire que la concertation établie avec le procureur de la République pour élaborer le plan de contrôle soit élargie afin de contribuer à la mise en œuvre de la circulaire de la Chancellerie en date du 25 mai 2001.

La loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne, comprend un certain nombre de dispositions relatives à la sécurité routière qui constituent de nouveaux outils qui méritent d'être pris en compte dans le cadre de la conduite et de la réactualisation du plan de contrôle routier de votre département (cf. ma circulaire du 21 novembre).

Certaines de ces dispositions sont applicables immédiatement, et notamment la rétention immédiate du permis de conduire par les forces de l'ordre pour les excès de vitesse supérieurs à 40 km/h. Dans ce cadre, je vous rappelle qu'il est indispensable que les arrêtés de suspension du permis de conduire soient pris par vos services dans les délais permettant d'assurer la fiabilité juridique de cette sanction.

Cette mesure devra être prise en compte dans le chapitre consacré aux réponses pénales et sanctions administratives de votre plan de contrôle.

## **4. La coordination des différentes politiques publiques**

Aujourd'hui, un certain nombre d'acteurs et notamment les collectivités locales sont associés à la mise en œuvre de diverses politiques publiques partenariales. Il est essentiel de rechercher les liens pouvant être établis entre la sécurité routière et ces politiques et de développer les relations entre les réseaux concernés.

On peut notamment citer pour exemple :

- les actions de la MILDT pour développer les actions d'information et de prévention sur les problèmes d'alcool, de drogues licites et illicites et les dangers de leur absorption pour la conduite automobile ;

- les actions éducatives visant à développer le civisme qui peuvent s'appuyer sur l'apprentissage d'un partage harmonieux de la route et de la rue respectueux de tous les usagers, dans les contrats éducatifs locaux ;
- les programmes visant à l'insertion sociale et professionnelle des jeunes tels que TRACE, Nouvelles Chances, avec notamment l'appui des fonds d'aide aux jeunes, peuvent prendre en compte l'apprentissage de la conduite de qualité ;
- la politique de la ville peut permettre l'engagement d'actions concourant à la fois à l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité routière, avec une participation dynamique des habitants. Les projets Label Vie peuvent être montés par des jeunes des quartiers en difficulté avec l'appui des éducateurs ou des animateurs sociaux ;
- les contrats locaux de sécurité doivent tous comprendre un volet sécurité routière : il peut notamment s'agir d'actions de formation et de sensibilisation visant à faire respecter les règles du code de la route, ou d'actions de contrôle des infractions routières avec l'appui des polices municipales et de matériel fourni par les collectivités territoriales.

## L'ORGANISATION DÉPARTEMENTALE

Lors des rencontres interrégionales avec les chefs de projet, les coordinateurs et les chargés de mission sécurité routière au printemps 2001, il a été constaté que certains services déconcentrés de l'Etat, encore peu impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière, avaient analysé ce qui, dans leurs tâches traditionnelles, pourrait contribuer à réduire ce fléau. Je vous demande d'inciter chaque service déconcentré de l'Etat à mener cette réflexion propre dans votre département et d'échanger leur conclusion dans le cadre du pôle de compétence Etat.

Il conviendra également dans ce cadre que soit élaboré le programme d'actions 2002 de l'Etat et examiné comment mettre en synergie ces différentes actions.

Une implication plus importante des collectivités locales dans la lutte contre l'insécurité routière doit être cherchée en s'appuyant notamment sur leur participation à différentes politiques publiques (cf. point 4 ci-dessus : politique de la ville, CEL, CLS) et la mise en œuvre d'actions dans leurs propres champs de compétences.

Vous favoriserez la mise en place d'une instance de concertation, lieu d'échanges et de coordination des actions envisagées par les différents partenaires et à laquelle participe l'Etat. Je vous rappelle que c'est dans le cadre de cette instance que doit être élaboré le PDASR.

Enfin, de nombreux outils d'animation, supports de communication, documents existent dans chaque département. Il doivent être mis à disposition de l'ensemble des acteurs dans le cadre d'un centre de ressource sécurité routière qui peut être associé à un centre déjà existant (CDDP, CRAM,...).

Je vous rappelle que les pôles d'animation sécurité routière constitués de chargés de mission ont pour fonctions principales l'appui aux acteurs locaux pour la mise en œuvre des priorités de l'Etat, la formation et l'échange d'expériences. Le programme d'actions 2002 pour chacun de ces pôles sera élaboré en concertation avec les chefs de projet et les coordinateurs sécurité routière de façon à répondre au plus près aux attentes des acteurs locaux. La composition du pôle d'animation intervenant sur votre région est précisée en annexe II.

## LES OUTILS POUR L'ANIMATION DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

### *Le plan départemental d'actions de sécurité routière*

Le plan départemental d'actions de sécurité routière, outil de concertation et de coordination des projets des différents acteurs permet d'afficher la politique de sécurité routière menée au sein du département. Il ne doit pas se limiter aux seules actions financées par les crédits des chapitres 37-06 article 20 (ancien 37-06/21) ou 44-20 article 50 (ancien 44-43/10).

Il est essentiel que les actions de l'Etat y soient clairement affichées.

Les actions proposées doivent être fondées sur une connaissance de l'accidentologie locale, sur les observations de trafic et de vitesse et sur toutes autres données permettant une meilleure appréhension du risque. Vous disposez par ailleurs des indicateurs d'accidentologie locale permettant de comparer votre département à d'autres départements.

Dans le souci d'une plus grande efficacité et pour une meilleure lisibilité de l'action, je vous demande de privilégier dans l'élaboration du plan départemental les actions couvrant l'ensemble d'une cible, (tranche d'âge, type d'utilisateur, relais...) ou d'un enjeu particulier (alcool, vitesse, port de la ceinture ou du casque).

Enfin, je vous rappelle que les actions du PDASR doivent être regroupées selon trois grands domaines d'intervention :

- l'infrastructure ;
- l'éducation, la formation, la prévention, la communication ;
- le contrôle et les sanctions.

Comme je vous en ai informé par circulaire du 13 février 2001, une informatisation de la collecte des données concernant le PDASR, afin d'en assurer un meilleur suivi et l'échange d'expériences, est mise en œuvre à partir de 2002.

Un document spécifique sur ce sujet vous sera adressé en fin d'année. Les pôles d'animation sécurité routière ont en charge l'information, la formation et l'assistance des départements pour le déploiement du dispositif qui débutera en avril 2002.

### *Réagir*

En 2002, une démarche visant à améliorer la qualité du programme Réagir, basée sur une actualisation de la formation initiale des IDSR, la formation à l'utilisation de l'outil de communication « l'insécurité routière : Pour en savoir plus », la

formation continue et la qualification des comités de lecture, sera mise en place.

Conformément au courrier qui vous a été adressé le 13 novembre 2001, le nouveau dispositif informatique Réagir sera déployé dans les départements d'ici la fin du premier trimestre 2002, par les pôles d'animation sécurité routière.

### *Les orientations de la politique 2003-2008*

Au cours de l'année 2002 une réflexion devra être menée au sein de chaque département pour définir les enjeux et les orientations de la politique départementale pour les années 2003 à 2008, l'actuel Document général d'orientations (DGO) ayant été réalisé pour la période 1998-2002.

Un comité de pilotage national pour l'élaboration d'un DGO dans le cadre de la nouvelle organisation locale, associant des représentants des préfetures, des collectivités locales, des pôles d'animation sécurité routière, des observatoires régionaux de sécurité routière et des DDE, sera mis en place début 2002.

Une circulaire spécifique vous sera adressée à la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2002.

### LES MODALITÉS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES

Le plan départemental d'actions de sécurité routière 2002 doit me parvenir pour le 30 avril 2002.

Les crédits déconcentrés au niveau du préfet de département sur le chapitre 37-06, article 20, permettent en priorité le financement des actions de l'Etat (sans toutefois se substituer aux crédits d'équipement, de fonctionnement, de formation de chacun des services), le fonctionnement du programme Réagir et les actions de la semaine de la sécurité sur la route 2002. Les crédits déconcentrés peuvent également participer aux financements des actions locales proposées par les partenaires dans le cadre des enjeux départementaux intégrant les priorités nationales.

La dotation affectée à votre département sur le chapitre 37-06, article 20 dans le cadre des dispositions prévues au PLF 2002 en cours de discussion au Parlement sera calculée, après clôture du budget 2001, selon les règles suivantes :

- le montant maximum de la dotation sera limité aux crédits que vous avez engagés en 2001 ;
- ce montant pourra être diminué en fonction du taux de mandatement des crédits engagés.

Le montant de la dotation globale 2002 vous sera communiqué mi-janvier avec la première affectation budgétaire.

En ce qui concerne l'opération Label Vie, vous m'indiquerez par retour votre besoin budgétaire 2002 pour permettre une dotation sur le chapitre 44-20, article 50 dès le mois de janvier. Des dotations complémentaires pourront être allouées, en fonction des besoins, après engagement de la première dotation et dans la limite des crédits disponibles.

Je vous demande de veiller particulièrement à l'engagement de l'ensemble des crédits dès la réalisation de votre PDASR et à leur mandatement dès réalisation des actions.

Vous m'adresserez pour le 30 juin 2002 un relevé de l'utilisation des crédits délégués (crédits engagés, crédits mandatés, prévisions d'engagement et de mandatement), à partir duquel nous procéderons éventuellement à des redistributions, en cas de consommation insuffisante.

Je vous demande de bien vouloir porter à la connaissance de vos services déconcentrés et à l'ensemble de vos partenaires, les dispositions de la présente circulaire.

*La déléguée  
interministérielle  
à la sécurité routière,  
I. Massin*

### A N N E X E I PLANS DÉPARTEMENTAUX DE CONTRÔLES ROUTIERS NOTE MÉTHODOLOGIQUE Préambule

Le Comité interministériel de la sécurité routière qui s'est tenu le 2 avril 1999, confirmé par celui du 25 octobre 2000, a souligné l'importance d'un renforcement significatif et durable des contrôles routiers. Il a notamment souhaité que soit systématisée et harmonisée la pratique des plans annuels de contrôles. Tel est l'objet de la circulaire interministérielle du 20 janvier 2000 publiée au *Journal officiel* du 1<sup>er</sup> février 2000 et qui est cosignée par le garde des sceaux, le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense et le ministre de l'équipement des transports et du Logement.

La portée de ce texte a été confirmée par la circulaire interministérielle du 28 mars 2001. En outre, la circulaire de la chancellerie en date du 25 mai 2001, comportant les orientations générales de politique pénale tendant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière, renforce le présent dispositif.

Etablis sous l'autorité des préfets et en concertation étroite avec les procureurs de la République, ces plans de contrôles constituent un des volets des plans départementaux d'actions et de sécurité routière. Ils s'articulent autour de trois axes :

- l'analyse de la situation locale et la définition des objectifs ;
- l'optimisation des moyens par rapport à ces objectifs ;
- l'évaluation des résultats.

Au regard de la première année d'application et des disparités qui existent d'un département à l'autre quant au contenu et à l'élaboration de ces plans, il est apparu nécessaire que la DISR propose une sorte de cahier des charges ou plus précisément une note méthodologique, destinée à harmoniser leur présentation et à promouvoir au niveau national certaines initiatives prometteuses. Cette idée s'est trouvée renforcée à l'issue des échanges établis lors des récentes réunions interrégionales.

Les principes de base sur lesquels la démarche prend appui sont les suivants :

- il appartient au niveau central, dans un cadre interministériel, de déterminer une approche qui a pour finalité d'offrir un cadre cohérent de réflexion et d'action ;
- la teneur concrète de chaque plan et les modalités d'organisation associées relèvent du niveau local et de l'autorité des préfets de département en concertation avec les procureurs de la République ;
- le travail d'élaboration de ces plans doit être conduit en totalité en concertation étroite interservices à partir d'objectifs communs clairement identifiés. On peut en première analyse en citer trois :
  - cibler les contrôles en fonction des enjeux réels de sécurité routière ;
  - accroître significativement la probabilité pour un usager d'être contrôlé sur la route et effectivement sanctionné ;
  - optimiser l'utilisation des nouveaux outils matériels et juridiques tant dans le recueil d'informations que dans la constatation d'infractions routières et des sanctions prises.

Les communes disposant d'une police municipale sont invitées à s'associer à cette démarche.

Le présent document se veut donc être une aide dans l'élaboration du plan de contrôle départemental. Aux rubriques qui sont proposées ici, peuvent s'en ajouter d'autres au gré de la situation particulière de chaque département. En tout état de cause et notamment pour des raisons d'exploitation, il apparaît souhaitable que ces plans puissent respecter dans leur présentation le découpage proposé en annexe.

## I. - LA SITUATION DÉPARTEMENTALE

### 1.1. Rappel des objectifs antérieurs et des résultats obtenus

Les plans départementaux de contrôle ont pour objectif de rationaliser et d'optimiser les contrôles en fonction des situations locales. Il est donc naturel de commencer l'exercice en faisant le point des pratiques existantes au cours des périodes précédentes même si ces dernières n'ont pas fait l'objet d'un document de synthèse.

Ce bilan doit en conséquence recenser les résultats obtenus, qu'ils soient positifs ou négatifs au regard des buts fixés.

Par ailleurs, il convient de garder en mémoire que ce type de plan a vocation à évoluer. Ainsi le rappel des objectifs et des résultats antérieurs permettra de suivre d'une année sur l'autre l'évolution de la situation.

### 1.2. Analyse de la situation locale

Cette deuxième étape consiste en une bonne connaissance de l'accidentologie du département pour ensuite en tirer les conséquences en termes d'enjeux de sécurité.

Certains critères peuvent également être pris en considération comme les motifs et les types de déplacements, les vitesses moyennes pratiquées, la gravité des accidents.

Trois sources d'informations complémentaires doivent converger :

- les indicateurs d'accidentologie locale qui viennent d'être diffusés par circulaire du 3 juillet 2001, permettront de comparer les départements entre eux, tout en tenant compte de leurs caractéristiques propres (département urbain, rural, de montagne, de plaine, de transit) et de situer les enjeux sur les différents réseaux (autoroutiers, routes nationales, routes départementales, milieu urbain) ;
- le fichier national des accidents (fichier BAAC (cf. note 1) ) notamment grâce au nouveau système d'exploitation graphique CONCERTO (cf. note 2) permet d'approfondir les informations concernant les sites, les types d'usagers et le moment d'occurrence des accidents ;
- enfin un grand nombre d'autres sources d'informations moins systématiques peuvent éclairer les typologies et les problèmes de comportement (par exemple : alcool, vitesse, ceinture et casque, jeunes, etc.). S'agissant de vitesses pratiquées sur certains axes, il sera fait appel aux mesures effectuées par les stations SIREDO (cf. note 3) des DDE. En outre, les enquêtes REAGIR (cf. note 4) permettent d'éclairer les mécanismes d'accident.

### 1.3. Définition des enjeux du plan de contrôle

Une réflexion collective, conduite à partir des spécificités recensées précédemment, doit aboutir à identifier des enjeux, ce qui se traduit notamment par une typologie, une cartographie et une hiérarchie des problèmes identifiés.

Il s'agit de définir les axes les plus dangereux et les plus fréquentés en s'appuyant à la fois sur une étude dans le temps et l'espace de l'accidentologie.

Cette analyse permet de déterminer les axes routiers ou les zones gravement accidentogènes où sont pratiquées des vitesses élevées, ou relevés des comportements particulièrement dangereux, qui feront l'objet d'une attention particulière au niveau des plans de contrôles.

Toutefois, cette démarche ne doit pas conduire à délaisser totalement les axes et zones non prioritaires, mais plutôt à privilégier le caractère aléatoire des contrôles, qui est de nature à donner à l'usager le sentiment de pouvoir être contrôlé

partout.

Il conviendra également de traiter à part le cas des autoroutes qui disposent d'unités spécialement dédiées.

Tous les maîtres d'ouvrage routiers (DDE, conseil général, municipalités) doivent participer, sous des formes à déterminer localement, à l'expression des réalités de l'insécurité routière.

#### 1.4. Description des moyens affectés

Il s'agit de répertorier, par administration, les moyens humains et matériels disponibles qui sont susceptibles de participer à la mise en œuvre des plans de contrôles (forces de l'ordre, équipement dont contrôleurs des transports terrestres, douanes). Un tel catalogue devra inclure dans la mesure du possible les polices municipales. Il conviendra de distinguer également les zones de compétence des forces de l'ordre.

En fin de paragraphe, la conclusion doit conduire à définir les possibilités offertes par ces moyens et pour des périodes fixées localement (mois, quadrimestre, année) tout en tenant compte de certains impératifs locaux : « Il est possible de réaliser X contrôles de vitesse, X contrôles d'alcoolémie, X contrôles des poids lourds... »

### II. - DÉFINITION DES OBJECTIFS À ATTEINDRE

Il ne s'agit en aucun cas de définir les modalités pratiques des contrôles (programme d'action opérationnelle), dont l'organisation et la mise en œuvre relèvent de l'entière responsabilité des forces de l'ordre.

En revanche, il est indispensable d'établir en concertation, en cohérence avec le diagnostic effectué, des axes d'effort relatifs aux contrôles et sanctions, qui peuvent faire l'objet d'une révision périodique. La circulaire prévoit une réunion interservices par quadrimestre.

Concrètement, on peut distinguer trois niveaux d'objectifs pour un plan de contrôles :

- l'objectif ultime du plan de contrôles en tant qu'élément constitutif du plan départemental d'actions et de sécurité routière (PDASR) est la réduction du nombre de victimes sur la route pour l'ensemble du département ou un itinéraire particulier ;
- l'objectif intermédiaire est d'améliorer les comportements sur la route notamment, en termes de respect des vitesses maximales autorisées, de sobriété au volant et de port des équipements de sécurité... ;
- l'objectif immédiat est de mettre en œuvre les actions opérationnelles adéquates en termes notamment, d'heures de contrôles et de relevés d'infractions dans des domaines à privilégier (vitesse, alcool, non port des équipements de sécurité, règles de conduite, contrôle des transports routiers).

Au niveau d'un département, c'est le PDASR, auquel le plan de contrôles contribue, qui doit se fixer un objectif global chiffré de réduction de l'accidentologie, même si cette dernière peut s'avérer fluctuante d'une année sur l'autre.

Par contre, le plan départemental de contrôles doit se fixer des objectifs intermédiaires chiffrés, par exemple en termes de comportements (ex : taux de port de la ceinture de sécurité, vitesses moyennes pratiquées...).

Il est important de signaler que les objectifs choisis devront tenir compte de la phase d'évaluation du plan de contrôle (cf. partie VI) et pour ce faire être pertinents et facilement mesurables.

### III. - PRINCIPES D'ACTION

#### 3.1. Les modalités pratiques des contrôles

Ce paragraphe a vocation à définir les principes généraux d'intervention qui vont guider l'action sur le terrain des forces chargées du contrôle.

Il s'agit notamment de distinguer la part relative des contrôles annoncés et inopinés, pédagogiques et répressifs...

Ces modalités devront prendre en compte les potentialités nouvelles offertes par les matériels modernes et notamment automatiques disponibles, et tirer parti des possibilités juridiques ouvertes notamment par la présomption de responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule.

Ces règles d'action sont à déterminer localement, l'utilisation pratique qui en est faite relevant de la gestion interne des forces de l'ordre et des décisions de traitement de l'autorité judiciaire. La mise en œuvre des matériels de contrôles, notamment des cinémomètres, doit conduire à un relevé systématique de la totalité des dépassements de la vitesse autorisée, exception faite de la marge d'erreur imputable à l'appareil.

#### 3.2. Coordination des opérations

Les différentes forces de l'ordre et de contrôle sont toutes parties prenantes du plan de contrôle, tant dans sa conception que dans sa mise en œuvre.

Le plan déterminera, dans les grandes lignes les rôles respectifs des acteurs du contrôle (gendarmerie nationale, police nationale, contrôleurs des transports terrestres, douanes, polices municipales) et les modalités de coordination nécessaires.

#### 3.3. Mesures d'accompagnement

La définition et la mise en œuvre des plans de contrôle, selon les principes et le plan qui sont esquissés dans ce document, ne constituent qu'un des volets de la chaîne « contrôle et sanction » ; il est donc nécessaire d'entreprendre (ou de poursuivre) parallèlement une action visant à améliorer l'efficacité des procédures de traitement des infractions, de définition et d'application des sanctions.

Par ailleurs, dans les différents secteurs du contrôle, des actions d'accompagnement sont indispensables comme la vérification du bien fondé des limitations de vitesse réglementaires (emplacement des panneaux, cohérence entre la limitation prescrite et la section de route concernée, etc.) ou l'évaluation de la signalisation routière et notamment de ses diverses prescriptions.

#### IV. - RÉPONSES PÉNALES ET SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Dans cette partie, il s'agit de déterminer les modalités de la réponse qui va être apportée par les autorités administratives et judiciaires au traitement de l'insécurité routière.

##### 4.1. Réponses pénales

Elles sont du ressort du procureur de la République auquel il appartient de fixer les règles de traitement en fonction des diverses familles d'infractions et de leur gravité (citation par OPJ, application de la procédure de comparution immédiate, matérialisation de la qualification de mise en danger de la vie d'autrui, montant des consignations, stages alternatives aux poursuites, composition pénale). La récente circulaire de la Chancellerie en date du 25 mai 2001 en constituera un support indispensable.

##### 4.2. Sanctions administratives

Dans ce paragraphe, il s'agit pour l'autorité préfectorale de déterminer la réponse qu'elle entend apporter à certaines infractions :

- lutte contre les vitesses excessives : suspension d'urgence ou non du permis de conduire, commissions foraines ;
- lutte contre l'alcoolémie au volant : barème des sanctions, rétention et suspension du permis de conduire, fermetures administratives d'établissements de nuit.

#### V. - POLITIQUE DE COMMUNICATION

Une importante médiatisation doit accompagner l'élaboration et la mise en œuvre des plans de contrôles. Il s'agit ainsi de mettre en place un plan de communication autour du plan de contrôles départemental afin d'assurer auprès des différents acteurs et du grand public la transparence indispensable des principes, des objectifs et des modalités principales. Cette transparence ne doit pas pour autant conduire à indiquer précisément les emplacements et les heures des différents contrôles. Dans cette perspective, il convient de distinguer deux types de communication.

##### 5.1. Communication à l'égard des acteurs et grands relais

Elle s'appuie sur une présentation du plan et de ses résultats dans le cadre d'une intervention générale sur la lutte contre l'insécurité routière lors de réunions particulières (pôle de compétence Etat, assemblée des maires, conseil général, associations).

##### 5.2. Communication grand public

Dans ce paragraphe, il s'agit de présenter les actions d'information que l'on va mener auprès du grand public. Celles-ci sont de deux types :

- une communication sur la réalisation du plan de contrôle, ses objectifs et les résultats de la période précédentes. Cette information ne doit pas conduire le public à croire à l'existence de zones sous ou non contrôlées, dans lesquelles il pourrait donner libre cours à des comportements déviants. Ainsi l'indication préalable de lieux précis de contrôle est fortement à proscrire ;
- une communication sur les opérations particulières réalisées soit en raison des effectifs particuliers mis en œuvre soit en fonction des moyens engagés (hélicoptère par exemple).

Cette communication recueille volontiers la coopération de la presse locale. Cette action, pour acquérir sa pleine efficacité doit être continue tout au long de l'année d'une part et ponctuée de moments plus forts à l'occasion de certains événements générant des déplacements importants (grandes migrations, événement sportif ou culturel particulier...)

De surcroît, afin de maintenir l'intérêt du public, il est important d'affirmer la permanence du plan de contrôles à travers la variété des actions entreprises (par exemple en focalisant un jour sur l'emploi de l'hélicoptère au cours d'une opération, un autre jour sur l'action combinée des services pour un contrôle généralisé des transports routiers, une autre fois encore sur une opération de contrôle du port des équipements de sécurité ou de l'allumage des feux de croisement par mauvaise visibilité...).

Enfin ces actions de communication locale devront chaque fois que possible relayer et démultiplier les actions nationales.

#### VI. - ÉVALUATION DES RÉSULTATS

Dans ce paragraphe, il s'agit d'organiser au niveau local le recueil de données et de mesurer l'impact des actions menées dans le cadre du plan de contrôles.

Une évaluation systématique et périodique du plan de contrôle départemental est à réaliser dans un double but : juger de l'efficacité de l'action entreprise, permettre d'affiner, et le cas échéant de compléter ou de réorienter le plan. La circulaire prévoit de réaliser cette opération à l'issue de chaque quadrimestre.

Trop souvent ce type d'évaluation se traduit par un simple bilan de l'insécurité routière et une présentation de l'activité des forces de l'ordre pendant la période considérée. Cette pratique ne prend que peu en compte l'adéquation entre les contrôles et les enjeux de sécurité ; elle peut même conduire à des pratiques « perverses » en incitant les forces de l'ordre à concentrer leurs efforts sur des sites à forte circulation mais à faible enjeu de sécurité.

Cette évaluation peut s'appuyer sur plusieurs sources :

- les stations SIREDO des DDE pour mesurer les vitesses pratiquées sur un axe donné avant, pendant et après la réalisation de contrôles ;
- les enquêtes et sondages réalisés directement sur le terrain, par exemple pour déterminer les taux de port d'équipements de sécurité, dans des conditions à définir avec le gestionnaire de voirie ;
- les indicateurs d'accidentologie locale.

La liste des indicateurs ne doit pas être lourde ou conduire à la réalisation de ces études par les forces de l'ordre, ce qui aurait pour conséquence de les détourner de leur mission première, à savoir le contrôle effectif sur le terrain. La recherche des résultats à partir des statistiques déjà existantes ou avec les outils dont disposent les DDE sera donc à privilégier.

Il pourra s'agir par exemple :

- en tant qu'indicateur de comportement :
  - de la mesure de la vitesse sur un axe choisi ou d'une pondération de l'ensemble des données fournies par les stations SIREDO du département ;
  - du taux de port des équipements de sécurité mesuré sur un axe ou une zone déterminée à l'aide d'enquêtes spécifiques.
- en tant qu'indicateur d'action :
  - du suivi des statistiques globales par service verbalisateur ;
  - du suivi des statistiques relatives aux axes ou zones définies comme prioritaires dans la partie 13 (ex. : nombre d'infractions constatées sur un itinéraire donné).

Chaque département peut choisir sa liste d'indicateurs, mais il est important que le choix opéré soit l'aboutissement d'une démarche cohérente avec le diagnostic établi au paragraphe 12 du présent document et avec les priorités d'action du paragraphe 13, et qui conduisent à la détermination des objectifs de la partie II.

## VII. - ANNEXES

### 7.1. Définition des besoins et optimisation des moyens disponibles

Le plan de contrôle inclut un tableau régulièrement mis à jour des moyens existants (humains et matériels) par service. Il comportera également un état des matériels acquis et mis à la disposition des forces de l'ordre dans le cadre des PDASR lorsque cette option est retenue par le département. Cette dernière possibilité ne vient cependant pas en substitution des plans d'équipements propres aux forces de l'ordre.

A ce niveau, on doit donc pouvoir trouver un tableau récapitulatif des moyens disponibles au cours de l'année, des moyens nouveaux acquis au cours de l'année en distinguant les acquisitions opérées par les forces de contrôles et celles réalisées éventuellement dans le cadre du PDASR. Une définition des besoins nouveaux pourra également y figurer.

### 7.2. Les tableaux de bord

Ceux-ci reflètent sous forme de données chiffrées les caractéristiques propres à la lutte contre l'insécurité routière au niveau du département (bilans ATB, moyens mis en œuvre et résultats, suivi des diverses sanctions administratives et pénales). Ils visent à illustrer par des cartes et des tableaux de données les enjeux, les objectifs et les moyens de la sécurité routière dans le département.

A titre d'exemple peuvent figurer notamment :

- cartes départementales avec répartition des accidents corporels et des tués ;
- carte départementale des zones et des axes à risque ;
- tableaux de répartition des accidents corporels et tués dans l'année, la semaine, la journée (des données sur plusieurs années, 5 ans en général, s'avèrent plus fiables) ;
- bilan ATB avec causes présumées des accidents ;
- tableaux quantitatifs et qualitatifs des familles d'infractions relevées ;
- tableau des moyens humains et matériels disponibles ;
- tableau de suivi des sanctions administratives ;
- tableaux de suivi des sanctions pénales (condamnation par type d'infraction, permis de conduire) ; etc.

## PLAN TYPE

Préambule : (de préférence cosigné par le préfet et le procureur de la République).

- I. - La situation départementale :



- 1.1. Rappel des objectifs antérieurs et des résultats obtenus
- 1.2. Analyse de la situation locale
- 1.3. Définition des enjeux du plan de contrôles
- 1.4. Description des moyens affectés
- II. - La définition des objectifs à atteindre
- III. - Les principes d'action :
  - 3.1. Les modalités pratiques des contrôles
  - 3.2. La coordination des opérations
  - 3.3. Les mesures d'accompagnement
- IV. - Les réponses pénales et les sanctions administratives :
  - 4.1. Les réponses pénales
  - 4.2. Les sanctions administratives
- V. - La politique de communication :
  - 5.1. A l'égard des acteurs et grands relais
  - 5.2. Vers le grand public
- VI. - L'évaluation des résultats
- VII. - Annexes

**A N N E X E   I I**  
**MISSIONS ET FONCTIONNEMENT**  
**DES PÔLES D'ANIMATION SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Département :

Afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, les pôles d'animation sécurité routière ont été mis en place par la déléguée interministérielle à la sécurité routière en 2000. Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR) personnes désignées par les administrations ou des partenaires, en tant que CMSR « généralistes » couvrant l'ensemble des missions ou « thématiques » intervenant prioritairement dans les secteurs de la jeunesse, des entreprises et de la santé.

Les CMSR ont pour fonctions principales l'appui aux acteurs locaux pour la mise en œuvre des grandes orientations nationales, la formation et l'échange d'expériences et ponctuellement l'assistance-conseil. Ils n'ont en revanche aucune responsabilité opérationnelle, dans la définition et la mise en œuvre des politiques départementales, qui sont placées, pour l'Etat, sous l'autorité des préfets.

Ils forment un réseau de plus d'une centaine d'experts en matière de sécurité routière, d'animation et de formation, sous la responsabilité de la déléguée interministérielle à la sécurité routière et leur nomination donne lieu à la signature d'une convention entre le directeur du service auquel ils appartiennent et la déléguée interministérielle.

Chaque pôle d'animation élabore son programme annuel d'actions à partir des priorités définies par la déléguée interministérielle, en fonction des orientations de la politique nationale et locale de sécurité routière et en étroite concertation avec les chefs de projet sécurité routière et les coordinateurs sécurité routière afin de tenir compte des besoins locaux en matière d'information, de formation, d'échange d'expériences.

L'équipe des CMSR est animée par un animateur du pôle désigné par la déléguée interministérielle après accord de l'administration à laquelle il appartient. Il permet la conception, en collégialité, du programme annuel du pôle, sa mise en œuvre et son suivi. Il représente le pôle d'animation au niveau national et assure le relais d'informations. Il impulse et coordonne la politique de promotion du pôle d'animation et assure la gestion des moyens administratifs nécessaires à son fonctionnement.

**Pôle d'animation sécurité routière**

Le pôle d'animation sécurité routière pour les régions est animé par M.

Il est constitué des chargés de mission sécurité routière cités ci-après, avec indication de leur organisme d'origine.

**Constitution et organisation des pôles d'animation régionaux**

Mise à jour : 3 décembre 2001

<b>PÔLE d'animation régional sécurité routière</b>	<b>ÉQUIPE RÉGIONALE</b>	
	<b>Animateur</b>	<b>CMSR</b>
Alsace-Lorraine	P. de Gonneville	M. Baillet, CRICR de l'Est M. Beverina, DDE des Vosges M. de Gonneville, CETE de l'Est M. Fassentot, CRAM Alsace - Moselle M. Grandjean, CETE de l'Est M. Marcellier, retraité équipement

		Mme Mulhmann-Weill, CHU de Strasbourg/faculté de médecine M. Tresse, DRDE Lorraine
Aquitaine	A.-D. Schoell	M. Boucicaud, CRIRC du Sud-Ouest A. Castel, retraité préfecture Mme Farine, Fondation santé, Etudiants de France M. Loir, CETE du Sud-Ouest Mme Manetti, DRASS Aquitaine M. Matalonga, DDE de la Gironde Mme Paradis, CRAM Aquitaine M. Schoell, CETE du Sud-Ouest
Auvergne	Gérard Taureau	M. Boudon, CRAM Auvergne M. Chabaud, DRDE Auvergne M. Taureau, CETE de Lyon
Normandie	C. Hureau	M. Blanquart, CRAM Normandie M. Cotentin, collègue H.-Brunet, Caen M. Courtois, CETE Normandie - Centre M. Hureau, CETE Normandie-Centre M. Janicaud, hôpital Saint-Louis, Vernon
Bourgogne - Franche-Comté	Martine Crétin	M. Cortot, collègue Louis-Pasteur, Haute-Saône Mme Crétin, DRDE Franche-Comté M. Degoutte, CETE de Lyon M. Losson, CRAM Bourgogne - Franche-Comté M. Theisen, prévention MAIF
Bretagne - Pays de la Loire	G. Martin	M. Arrestier, CRAM Pays de la Loire M. Bernardin, CETE de l'Ouest M. Blanchard, CRICR de l'Ouest M. Blet-Charaudeau, CETE de l'Ouest M. de Neuville, CETE de l'Ouest Mme Le Guevellou, retraitée éducation nationale M. Martin, CETE de l'Ouest M. Mineur, SAMU de Nantes M. Nail, CRAM Bretagne
Centre	B. Canu	Mme Canu, CETE Normandie - Centre M. Caumel, CRAM Centre M. Moreau, inspection académique Loir-et-Cher M. Van Poperinghe, retraité entreprise M. Vaudoux, CETE Normandie - Centre
Champagne-Ardenne	A. Monnehay	A. Monnehay, DRDE Champagne-Ardenne C. Petit, CRAM Nord-Est B. Rimlinger, CRICR de l'Est
Ile-de-France	P. Perret	M. Chabaille, GARIF, groupement 1 M. Chollet, clinique Georges-Bizet, Paris M. Cottin, entreprise transports M. Hébert, CRAM Ile-de-France M. Leroux, INRETS M. Maillard, retraité équipement Mme Millard, retraitée police nationale M. Monot, prévention MAIF M. Pech, SAMU 93 M. Perret, DREIF - SIER M. Toupin, SNCF
Languedoc-Roussillon	M.-J. Raynal	Mme Apcher-Lombard, prévention MAIF M. Baudry, CETE Méditerranée Mme Raynal, centre hospitalier de Perpignan Mme Sounillac, DRDE Languedoc-Roussillon M. Tarrit, CETE Méditerranée
		M. André, Centaure Mme Ehster, DRTEFP Midi-Pyrénées

Midi-Pyrénées	G. Lauray	M. Falliero, DDE Hautes-Pyrénées M. Fonds, DRTEFP Midi-Pyrénées M. Gouillon, CRAM Midi-Pyrénées M. Lauga, CRAM Midi-Pyrénées M. Lauray, CETE du Sud-Ouest M. Palanque, retraité police nationale
Nord-Picardie	R. Grabarz	M. Ameye, CETE Nord - Picardie M. Bertrand, CRAM Nord - Picardie M. Caffet, région gendarmerie Nord M. Gourlet, CU de Lille M. Grabarz, CETE Nord - Picardie M. Lainé, CETE Nord - Picardie M. Oblin, CETE Nord - Picardie
Provence - Alpes-Côte d'Azur - Corse	G. Mas	M. Alberto, CETE Méditerranée M. de Zerbi, DDJS de Haute-Corse M. Guggino, prévention MAIF M. Mas, CETE Méditerranée M. Mougin, CETE Méditerranée Mme Valério, CETE Méditerranée M. Vizer, région gendarmerie Sud
Poitou-Charentes - Limousin	C. Ramblière	M. Bosser, CRAM Centre-Ouest Mme Jeuffrault, prévention MAIF M. Leclercq, retraité police nationale M. Pain, SAMU de Parthenay M. Ramblière, lycée professionnel J.-A. Grégoire de Soyaux
Rhône-Alpes	M. Sartre	M. Christian, CERTU M. Delannoy, CRICR de Lyon M. Esposito, prévention MAIF Mme Journet, enseignante de la conduite M. Le Teste, CRAM Rhône-Alpes Mme Perrière, CETE de Lyon M. Sartre, CETE de Lyon
Antilles-Guyane		J. Augustine, DDE G. Colonnelle, DDE M. Dabricot, retraité SIDS A. Faubert, collectivités locales J. Laborieux, hôpital de la Ménard M. Rolle, retraité PN
La Réunion		P. Bonnet, DDE

**NOTE (S) :**

(1) Bulletin d'analyse des accidents corporels.

(2) Système d'information géographique couplé à une analyse de l'accidentologie.

(3) Système de recueil des données.

(4) Réagir par des enquêtes aux accidents graves et des initiatives pour y remédier.