



DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2013 – 2017

Sommaire

Le mot du Préfet

Préambule

1- Présentation de la démarche et des enjeux retenus

2- Évolution et analyse de l'accidentologie (bilan 2008/2012)

3- Orientations d'actions

Bilan des actions de Sécurité routière 2008/2012

Enjeu n°1 : Alcool et comportements addictifs

Enjeu n°2 : La vitesse

Enjeu n°3 : Les usagers vulnérables

Enjeu n°4 : Les jeunes de 15 à 24 ans

4- Suivi et évaluation du Document Général d'Orientations

5- Déclaration commune

Le mot du Préfet

En 2012, 3.645 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, dont 40 personnes dans le département de la Marne. Taux de mortalité le plus bas enregistré sur le territoire national depuis les premières statistiques en 1948, la baisse enregistrée du nombre de tués (-8% par rapport à 2011) atteint l'objectif de moins de 4 000 morts en 2012.

Toutefois, autant ont vu leur vie brisée par un handicap lourd, à la suite d'un accident de la circulation. Et combien de familles, d'orphelins, d'amis, de proches, qui, eux non plus, ne s'en remettent jamais ?

Ces drames de la route sont inacceptables et incompréhensibles car 9 accidents sur 10 sont causés par une infraction au Code de la Route. **Sur la route, le respect des règles permet de garantir la protection de tous, en particulier des plus vulnérables.**

Dans leur grande majorité, les Français ont aujourd'hui parfaitement conscience que l'amélioration des comportements au volant, très significative depuis 2002, a permis de sauver près de 12 000 vies.

Le combat contre l'insécurité routière est une priorité gouvernementale et les efforts doivent être poursuivis, notamment en matière de lutte contre l'alcool et les comportements addictifs au volant, de respect des limitations de vitesse et des usagers les plus exposés (les jeunes et les deux roues motorisés), **concourant au nouvel objectif de moins de 2.000 tués sur les routes à l'horizon 2020.**

Les actions, proposées dans le Document Général d'Orientations 2013-2017, doivent faire partie intégrante des objectifs prioritaires de prévention de la délinquance et de lutte contre l'insécurité routière, déclinés dans le cadre spécifique des dispositifs territoriaux.

C'est pourquoi, j'ai décidé au niveau départemental de mobiliser l'ensemble des services de l'État, les Collectivités Territoriales et les acteurs concourant à la Sécurité Routière, afin d'élaborer le Document Général d'Orientations, destiné à déterminer pour les années 2013-2017, les orientations stratégiques de lutte contre l'insécurité routière dans le département de la Marne.

Ce document, fruit d'une longue réflexion partagée, **est un outil de politique stratégique qui fixe**, pour la durée de sa mise en œuvre, **les axes forts de mobilisation et de programmation financière qui seront déclinés annuellement dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).**

Je vous remercie par avance de votre engagement.

Pierre DARTOUT

Préambule

Installé le 27 novembre 2012 par le Ministre de l'Intérieur, le **Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR)** s'est vu assigner deux axes sur lesquels doivent porter ses travaux :

- **les principaux facteurs accidentogènes : vitesse, alcool et stupéfiants ;**
- **les personnes les plus exposées, en particulier les jeunes et les usagers des deux-roues motorisés.**

La lutte contre les causes majeures de l'accidentalité routière doit être une préoccupation permanente. En effet, en 2011, au moins 26 % des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents où la vitesse est en cause. 30% des accidents mortels sont liés à l'alcool et 13 % aux stupéfiants. Par ailleurs, le mélange alcool/cannabis multiplie par 14 le risque d'accident.

De même, les 18-24 ans sont de loin les premières victimes des accidents de la route. À ce titre, une réflexion sur les formations ne peut être écartée.

Enfin, les conducteurs de deux-roues motorisés, et particulièrement les motocyclistes, feront l'objet de toutes les attentions, car ils utilisent un mode de déplacement qui les rend singulièrement vulnérables. Les motocyclistes représentent, en effet, en 2011, 23 % des usagers de véhicules à moteur tués sur la route.

1 – Présentation de la démarche et des enjeux retenus

Cadre général

Le Document Général d'Orientations 2013-2017 (DGO) doit définir les axes prioritaires de la politique locale de sécurité routière à mettre en œuvre pour les cinq années à venir dans le département de la Marne, afin de faire reculer l'insécurité et la délinquance routières.

Il est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'État, le département et les Collectivités territoriales. Il doit également fédérer, autour des axes prioritaires, l'ensemble des acteurs potentiels concernés (associations, compagnies d'assurance, assureurs sociaux etc.).

La démarche d'élaboration

Le DGO est un outil de programmation qui s'inscrit dans une démarche partenariale. Son élaboration se décompose en trois étapes.

1- Le bilan du DGO 2008-2012

La résonance des enjeux du Document Général d'Orientations 2008-2012 et leur évaluation demeurent essentielles afin de mesurer l'efficacité des actions précédemment entreprises et, le cas échéant, de procéder à leur ajustement pour la période à venir.

2- L'étude d'enjeux

L'étude d'enjeux permet de recenser les cibles (en fonction des circonstances et de la typologie des accidents, des infrastructures et des catégories d'usagers, etc.) présentant un nombre d'accidents caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour but de comprendre le dysfonctionnement mais **d'identifier et de fournir une proposition de hiérarchisation des enjeux**, accompagnée d'un argumentaire technique. **Cette étape est réalisée à partir de l'analyse du bilan de l'accidentologie.**

Le choix des enjeux relève, sur la proposition du Comité de pilotage de la politique locale de Sécurité routière, de la responsabilité du Préfet. Dans le cadre de cette concertation, mise en œuvre par l'État, sont identifiés les enjeux conduisant à une politique pluriannuelle et partenariale.

3- Les orientations d'actions

La définition des enjeux conduit à fixer les orientations d'actions déclinées dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière, document stratégique à vocation opérationnelle, arrêté annuellement par le Pôle Sécurité Routière de la Préfecture.

L'orientation d'actions doit permettre à chacun des acteurs de se mobiliser et fixe l'objectif général des actions qui en découlent.

À l'initiative du Directeur de Cabinet du Préfet, Chef de Projet Sécurité Routière, la démarche Document Général d'Orientations a été lancée dès octobre 2012, associant l'ensemble des partenaires de l'État.

Le Comité de pilotage, ayant pour mission de valider les enjeux, s'est réuni le 16 novembre 2012. Après un diagnostic sur l'accidentologie du département de la Marne, réalisé par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR), sur la période 2008/2012, et la présentation des actions mises en place dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière depuis 2008, plusieurs enjeux ont été présentés comme étant les plus prépondérants.

Après échanges et débats, le Comité a validé à l'unanimité, les quatre enjeux départementaux proposés au regard cette analyse :

Enjeu n° 1 - L'alcool et les comportements addictifs

Enjeu n° 2 - La vitesse

Enjeu n° 3 - Les usagers vulnérables

Enjeu n°4 - Les jeunes de 15 à 24 ans

À l'issue de cette première réunion, des groupes de travail ont été constitués afin que soient menés des travaux de réflexion sur les orientations d'actions à définir par enjeu.

Une seconde réunion s'est tenue le 15 janvier 2013, avec pour objectif la validation des orientations d'actions, proposées par chaque groupe de travail, en vue de la formalisation du Document Général d'Orientations 2013-2017. Ces orientations feront l'objet d'actions opérationnelles inscrites dans les prochains plans départementaux d'actions de sécurité routière.

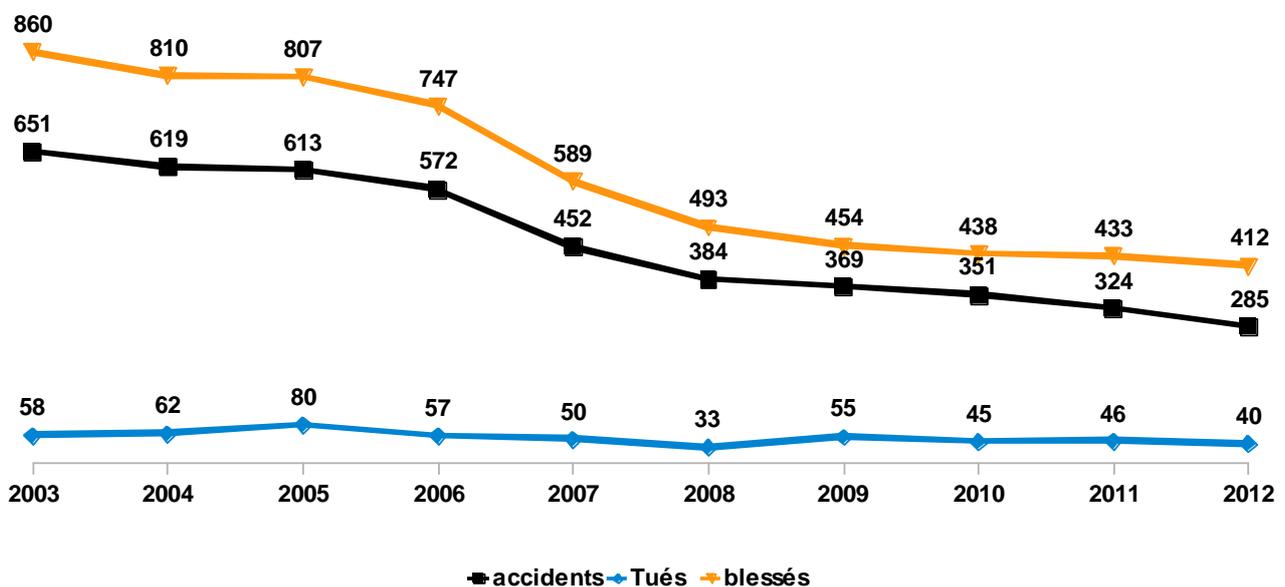
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

2 - Évolution et analyse de l'accidentologie 2008/2012*

Bilan accidentologie 2003-2007 et 2008-2012

ATB 2003-2007	ATB 2008-2012
2907 accidents	1713 accidents
307 tués	219 tués
3813 blessés	2230 blessés

Évolution des ATB 2003-2007 et 2008-2012



Seul indicateur à ne pas évoluer résolument à la baisse sur la période : le nombre de tués

* Source : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

Enjeu n°1 : Alcool et comportements addictifs

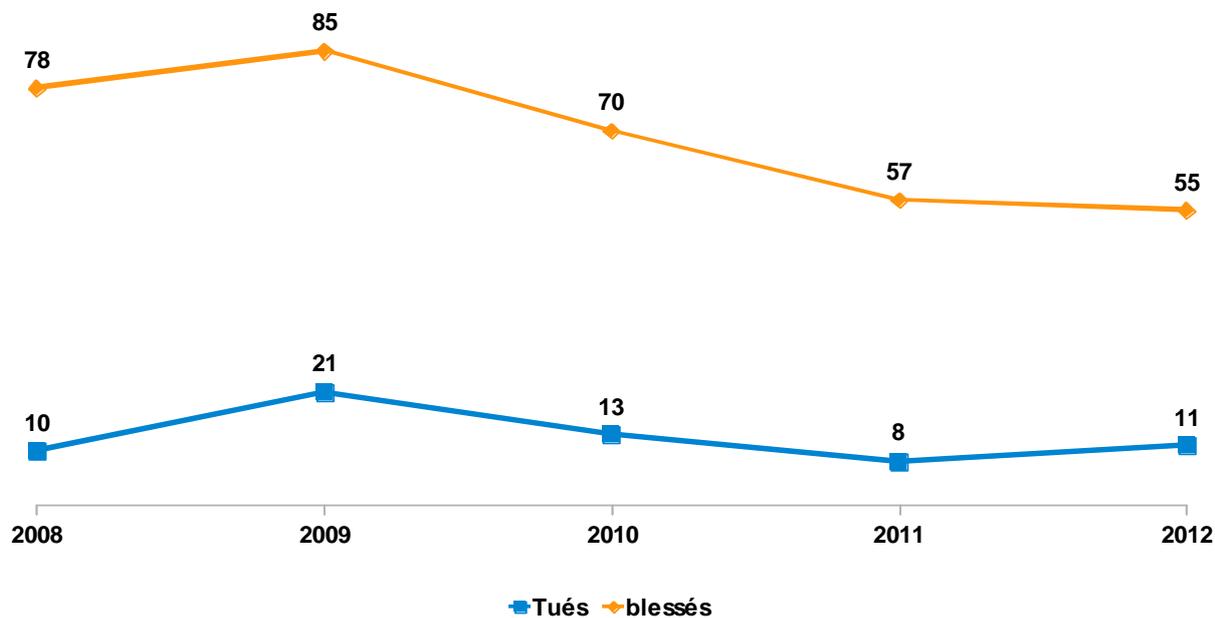
Évolution de la part des accidents avec alcool

	Nombre d'accidents	Dont accidents taux connu	Dont accidents avec alcool	Part des accidents avec alcool*
2008	384	354	58	16,40%
2009	369	343	72	21,00%
2010	351	318	61	19,20%
2011	324	293	51	17,40%
2012	285	254	39	15,40%
TOTAL	1713	1562	281	18,00%
2003-2007	2907	2589	382	14,80%

Évolution de la part des accidents mortels avec alcool

	Nombre d'accidents mortels	Dont accidents mortels taux connu	Dont accidents mortels avec alcool	Part des accidents mortels avec alcool*
2008	32	26	10	38,50%
2009	45	40	17	42,50%
2010	42	34	12	35,30%
2011	42	33	8	24,20%
2012	39	33	11	33,3%
TOTAL	200	166	58	35,00%
2003-2007	282	201	63	31,30%

Évolution du nombre de victimes dans les accidents avec alcool



Dans la Marne, l'alcool est présent dans 18% des accidents.

La part des accidents mortels avec alcool, dans le département, est supérieure de 3,7 points entre 2008-2012 par rapport à la période 2003-2007. Elle demeure supérieure à la moyenne nationale.

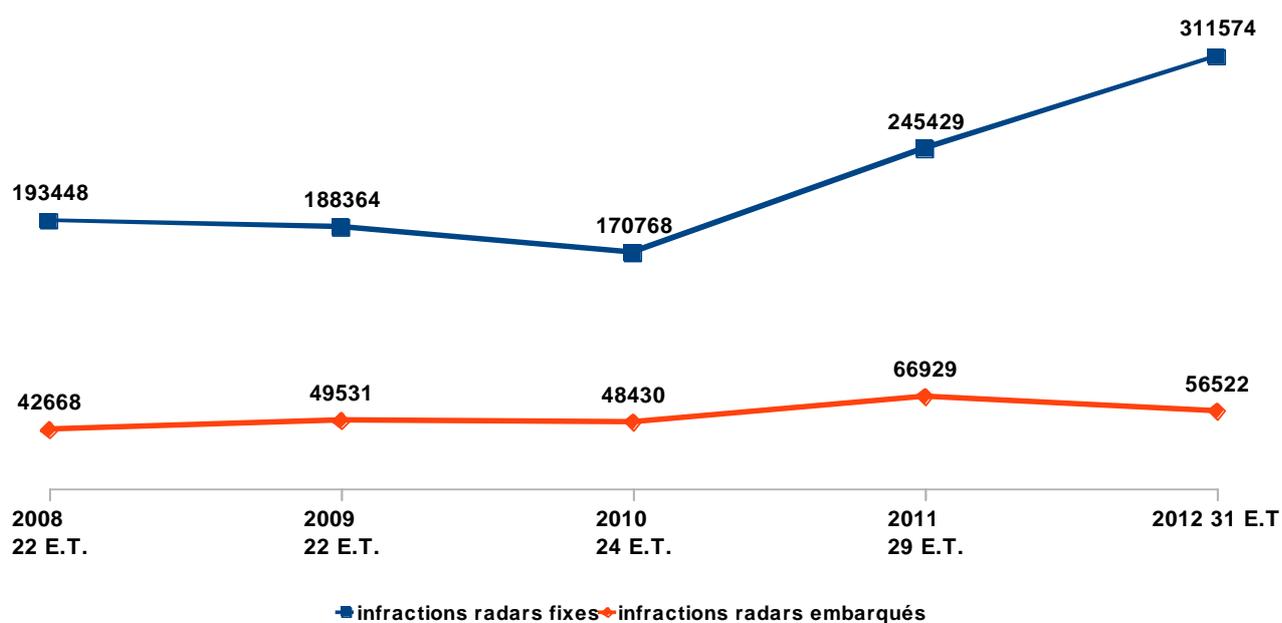
Par ailleurs, 14% des accidents mortels mettent en cause l'usage de stupéfiants.

Enjeu n°2 : La vitesse

Évolution du nombre d'accidents et de victimes mettant en cause la vitesse

	Accidents vitesse	En %	Tués	Blessés
2008	65	16,90%	5	82
2009	64	17,30%	7	84
2010	65	18,50%	12	90
2011	76	23,40%	9	101
2012	61	21,40%	5	33
TOTAL	331	19,30%	38	390

Évolution du nombre d'infractions relevées par les radars automatiques



Enjeux n°3 : Les jeunes de 15 à 24 ans

Évolution du nombre de tués chez les 15-24 ans

	Total des tués	15-24ans	En %
2008	33	7	21,20%
2009	55	12	21,80%
2010	45	8	17,80%
2011	46	9	19,60%
2012	40	7	17,50%
TOTAL	219	43	19,60%
2003-2007	314	68	21,80%

Dans la Marne, les 15-24 ans représentent en moyenne de 19,6% des tués sur la période 2008-2012, soit -2,2 points par rapport à la période 2003-2007 et se situe en dessous de la moyenne nationale (-5,6 points).

La part des blessés est de 26,6%, soit 2 points en-dessous de la moyenne nationale.

En baisse de 5 points par rapport à 2003-2007, ce résultat est encourageant mais cette tranche d'âge reste sur-représentée (13,7% de la population marnaise et 17,50% des tués en 2012).

Enjeux n°4 et n°5 : Les deux roues-motorisés et les usagers vulnérables

Évolution du nombre d'accidents impliquant des usagers vulnérables

	Total des accidents	Accidents Piétons	Accidents Cyclistes	Accidents 2RM	Total Accidents UV	Part des accidents UV
2008	384	56	16	133	198	51,60%
2009	369	54	24	121	195	52,80%
2010	351	60	19	109	182	51,80%
2011	324	63	19	101	179	55,20%
2012	285	43	17	92	152	52,6%
TOTAL	1713	276	95	556	906	52,90%

Dans la Marne, 906 accidents (52,9%) impliquent un usager vulnérable :

- * 30,4% avec un piéton
- * 10,5% avec un cycliste
- * 61,4% avec un 2RM

La part des usagers vulnérables tués a progressé passant de 23,6% en 2009 à 30% en 2012.

Contrairement aux tués, la part des usagers vulnérables blessés est en baisse depuis 2009, passant de 42,70% à 36,20% en 2012.

Enjeu n°6 : Les déplacements domicile-travail

Évolution du nombre de tués et de blessés en déplacement domicile-travail

	Conducteurs en déplacements domicile travail ou professionnels		Conducteurs avec véhicule professionnel		Total victimes
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	
2008	8	122	5	28	163
2009	5	89	2	20	116
2012	12	88	3	21	124
2011	8	85	1	29	123
2012	4	53	4	48	109
TOTAL	37	437	15	146	635

Dans la Marne, le nombre de blessés et de tués dans le cadre des trajets domicile-travail (D/T) ou déplacements professionnels est plutôt orienté à la baisse. Toutefois, une analyse approfondie démontre que :

Parmi les 37 personnes tuées dans un déplacement D/T :

- l'alcool est présent pour 2 tués
- le cannabis est présent pour 4 tués
- la vitesse excessive est présente pour 6 tués

3 – Orientations d'actions

L'objectif de l'élaboration du Document Général d'Orientations consiste, en référence à l'approfondissement de l'analyse de l'accidentologie par enjeu, à définir des orientations d'actions les mieux adaptées au contexte local.

Pour chacun des enjeux retenus, les orientations d'actions ont été déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Ces orientations d'actions doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière, ainsi que dans la conception des projets.

Bilan des actions de Sécurité routière 2008/2012

La politique locale de sécurité routière s'appuie sur trois volets stratégiques forts : « prévention », « répression » et « communication ».

En matière de prévention et de sensibilisation :

- Journées de sensibilisation organisées dans les centres socio-culturels et les centres de loisirs jeunes ;
- Animations théâtrales sur la prévention des addictions, en lien avec le Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation de la Marne ;
- Stages de sécurité routière et de citoyenneté pour les personnes placées sous main de justice ;
- Forums organisés dans les collèges, lycées et CFA du département grâce au travail entre les services de l'État, les Collectivités territoriales, les services académiques, le monde associatif (Prévention routière, ADETEEP, CLJ, notamment), les organismes privés et assureurs sociaux et les intervenants départements de la sécurité routière (IDSR) ;
- Apprentissage au BSR auprès de 1500 jeunes par an ;
- Sensibilisation, chaque année, auprès de 9000 jeunes scolaires aux transports collectifs ;
- Journée d'information auprès de 64 Chefs d'établissements scolaires ;
- Journées de remises à niveau du code de la route ;
- Formations post-permis à destination des deux roues motorisés en lien avec l'EDSR, et les moto-clubs ;
- Mise en place du « Code de la Rue » avec la commune Châlons-en-Champagne ;
- Journées d'information à destination de 110 chefs d'entreprises dans le secteur des Travaux Publics (dans le prolongement de la Charte signée le 22 Mars 2012) ;
- Signature d'une Charte sécurité routière avec la Fédération Régionale des Transports Routiers et la préfecture de la Marne le 22 Mars 2012 à l'IUT Champagne-Ardenne de Reims.

En matière de communication :

- Tenue d'un stand annuel Sécurité routière sur le Salon de l'Auto-Moto ;
- Tenue d'un stand annuel sur le site de la Foire exposition, 2^{ème} foire agricole, avec organisation de concours Sécurité routière à destination du jeune public ;
- Participation aux Journées de la Sécurité Intérieure ;
- Action de communication sur l'éthylotest ;
- Réalisation d'un film Sécurité routière « Une soirée presque ordinaire » ;
- Création d'une mallette pédagogique ;
- Mise en place d'une campagne de spots publicitaires diffusée dans les salles de cinéma du département depuis 2009 ;

En matière de contrôles routiers :

- Contrôles routiers accrus, notamment lors des vacances scolaires (février, pâques, grands départs en vacances, chassé-croisé...);
- Dispositif « moto banalisée » afin de verbaliser les infractionnistes au code de la route ;

Année	Dépistages				Excès de vitesse	Non arrêt au feu rouge	Non arrêt au stop	Franchissement ligne continue
	Alcoolémie	Positifs	Stupéfiants	Positifs				
2008	84 853	3837	/	/	9307	/	/	/
2009	133 162	4497	155	119	9384	/	/	/
2010	120 874	3167	663	406	5608	/	/	/
2011	152705	4623	1547	723	8709	779	662	648
2012	134894	4247	1813	680	7491	1208	1049	1025
TOTAL	626 488	20 371	4178	1928	40499	1987	1711	1673

Programme de déploiement des radars

Depuis les annonces du CISR du 11 mai 2011, deux réunions de concertation ont été organisées, en juin et en décembre 2011, avec les acteurs locaux pour partager et débattre des mesures à mettre en œuvre, et des sites non-pourvus de radar contrôle-sanction à équiper en priorité.

La politique d'implantation des radars a conduit au déploiement de :

- 30 radars fixes
- 10 radars pédagogiques
- 1 radar discriminant (Linthés)
- 2 radars feux rouge (Châlons et Vitry-le-François)
- 1 radar tronçon avec mise en service au premier trimestre 2013

La Commission Consultative des Usagers de la Route

La Commission consultative des usagers pour la signalisation routière (CUSR) a été mise en place le 20 novembre 2008. Elle a pour principal objectif de rendre plus pertinente la signalisation en place et vise à associer les usagers de la route pour mieux repérer les défauts de la signalisation existante.

Elle regroupe, pour le département de la Marne, le Conseil Général, la SANEF, la DIRNORD, la DIREST, les forces de l'ordre, la DDT, la Préfecture, les représentants des Collectivités (Association des Maires et présidents de communautés de communes), ainsi que les représentants des professionnels de la route et des usagers et les assureurs sociaux.

Depuis sa création, huit réunions ont été mises en place, dont deux relatives aux limitations de vitesse (routes nationales et départementales).

Au total, 69 dossiers ont été déposés dont 49 dossiers ont été réglés ou sont en cours de réalisation.

Enjeu n°1 : Alcool et comportements addictifs

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	--
2. Information	<p>Informier et responsabiliser les usagers sur les sanctions judiciaires et administratives et les conséquences sociales et financières.</p> <p>Développer les actions de sensibilisation à destination des 25-44 ans.</p> <p>Élaborer des chartes sécurité routière avec les entreprises et partenariats avec les Chambres syndicales, Chambre des Métiers, Chambre du Commerce et de l'Industrie.</p> <p>Créer un réseau des « Référents Entreprise Sécurité Routière », formés aux enjeux de sécurité routière et responsables d'actions de sensibilisation et de communication à mener auprès de leurs collègues.</p> <p>Créer une « mallette » pédagogique au profit des « Référents Entreprise Sécurité Routière ».</p> <p>Expérimenter un label « Sécurité Routière » pour les entreprises engagées dans la signature d'une charte.</p> <p>Diffuser dans les halls des administrations recevant du public des informations au profit du grand public.</p> <p>Développer les campagnes de communication dans et aux abords des transports en partenariat avec les opérateurs et les collectivités territoriales.</p> <p>Créer des partenariats avec l'Ordre des Médecins et des Pharmaciens pour étendre la diffusion de ces informations au profit des patients.</p> <p>Cibler des semaines « à risque » (fêtes de fin d'année, grands départs...) pour mieux sensibiliser les publics visés.</p> <p>Promouvoir le conducteur sobre et l'auto-contrôle.</p>
3. Formation	<p>Favoriser la remise à niveau des connaissances du « Code de la Route » des agents de l'État sur le lieu de travail ou les lieux de convivialité via l'organisation d'un challenge inter-services.</p> <p>Développer les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations.</p>
4. Éducation	<p>Poursuivre les actions à destination des jeunes en milieu scolaire.</p> <p>Développer davantage les actions en direction des lycéens, des apprentis et des étudiants (élaboration d'une charte sécurité routière avec les associations étudiantes, en partenariat avec les établissements universitaires et les grandes écoles, par exemple).</p> <p>Créer un réseau des « Référents Jeunes Sécurité Routière » dans le milieu scolaire et universitaire, disposant d'une « mallette » pédagogique</p>
5. Contrôles et sanctions	<p>Déployer des plans de contrôles ciblés sur les lieux, jours et tranches horaires les plus « accidentogènes ».</p> <p>Communiquer davantage sur les contrôles réalisés par les forces de l'ordre pour « marquer » les esprits.</p> <p>Elaborer, en conséquence, un Plan Départemental de Contrôles Routiers, intégrant les enjeux du DGO 2013-2017.</p> <p>Déployer des plans de contrôles ciblés sur les lieux, jours et tranches horaires les plus « accidentogènes ».</p>

Enjeu n°2 : La vitesse

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	<p>Créer des aménagements qui puissent contribuer à la diminution de la vitesse (plantation de haies en bordure de chaussée, rétablir la priorité à droite sur des voies secondaires).</p> <p>Poursuivre l'aménagement des zones 30 et 20 dans les secteurs stratégiques des centres villes, en concertation avec les communes.</p> <p>Poursuivre les politiques de pertinence de la signalisation.</p>
2. Information	<p>Informier et sensibiliser les usagers au respect des vitesses et à l'adaptation de la vitesse à l'environnement, en impliquant notamment les médias.</p> <p>Informier et responsabiliser les usagers sur les sanctions judiciaires et administratives et les conséquences sociales et financières.</p>
3. Formation	<p>Prévoir, dans les stages de sensibilisation à la sécurité routière, une intervention relative aux « zones chantiers ».</p> <p>Développer les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations.</p>
4. Éducation	<p>Sensibiliser les futurs conducteurs et les jeunes conducteurs aux dangers, aux risques et aux conséquences de la vitesse particulièrement lorsqu'elle est cumulée avec d'autres infractions.</p>
5. Contrôles et sanctions	<p>Mettre en œuvre un Plan départemental de contrôles routiers.</p> <p>Développer les contrôles et contrôles banalisés portant sur la vitesse.</p> <p>Encourager le déploiement des « radars chantiers ».</p> <p>Mise en place de peines complémentaires pour les récidivistes de délits de grande vitesse (heures de présence obligatoire dans un service hospitalier de traitement ou de rééducations des victimes d'accident de la route).</p> <p>Mettre en place des opérations « coup de poing » par des groupes multifonctions (Préfecture, Parquet, Gendarmerie, Police, Douanes, associations de la route, médias, etc.) dans les zones à forte accidentologie. A intégrer au PDCR.</p>

Enjeu n°3 : Les usagers vulnérables

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	Les cyclomoteurs et motocyclettes Mener une réflexion dans le cadre du déploiement des glissières de sécurité, de la glissance des peintures et la pose de cousins berlinois, autant de facteurs de risques aggravés en raison des conditions climatiques ou des comportements des autres usagers.
	Les piétons Mener une réflexion sur l'emplacement des passages piétons et sur la multiplication des mobiliers urbains.
	Les cycles Mener une réflexion sur le déploiement des bandes cyclables (particulièrement sur le contre-sens cycliste en zone 30) et sur leur signalisation.
2. Information	Les cyclomoteurs Mise en place de campagnes d'information et de sensibilisation pour rappeler l'obligation et le contenu du BSR aux utilisateurs et à leurs parents. Informers sur les conséquences d'utilisation de véhicules non conformes ou modifiés (lutte contre le débridage).
	Les motocyclettes Relayer les campagnes nationales d'information et de sensibilisation.
	Les piétons Diffuser les règles d'accessibilité et de cheminement des piétons, avec le concours de l'Association des Maires de la Marne. Information par les associations sportives auprès de leurs adhérents Mettre en œuvre une campagne d'information et de sensibilisation sur les dangers de l'utilisation du téléphone portable et autres distracteurs (MP3 par exemple) à l'approche des passages piétons. Mettre en place des actions de sensibilisation auprès des seniors. Distribution de flyers rappelant les règles de sécurité, d'effets réfléchissants (PDASR) avec le concours des IDSR et de la Prévention Routière.
	Les cycles Mettre en œuvre une campagne d'information et de sensibilisation sur les nouvelles règles du Code de la Route (utilisation du contre-sens cycliste par exemple) avec le concours des médias, des Collectivités territoriales et des associations de cyclistes. Mise en place d'information sur les équipements obligatoires du cycle et du cycliste avec vérification de mise aux normes.
3. Formation	Les cyclomoteurs Acquérir une culture sécurité routière. Renforcer l'implication des parents, des enseignants et des éducateurs. Développer l'Autorisation motorisée (AM), délivrée par les auto-écoles, en substitution du BSR depuis janvier 2013. Poursuivre le financement de formation spécifique et d'acquisition de l'AM dans le cadre du PDASR.

Les motocyclettes

Poursuivre et développer les journées de formation post-permis. Proposer aux conducteurs VL une découverte de la moto en tant que passager.

Sensibiliser au retour à la pratique après une longue période d'absence.

4. Éducation

Les cyclomoteurs

Évoquer l'obligation de l'AM car confusion persistante entre ASSR et BSR.

Intensifier l'information du respect des règles de sécurité routière (problème des comportements à risque et adopter les comportements adaptés) en direction du milieu étudiant, des associations, des clubs sportifs, des fabricants et des revendeurs.

Les piétons et les cycles

Poursuivre le projet « Permis Piéton » dans les écoles du département. Sensibiliser les enseignants à cette initiative.

5. Contrôles et sanctions

Les cyclomoteurs

Renforcer les contrôles sur la détention du BSR/AM.

Promouvoir l'engagement des assurances aux fins de contrôles de la détention de l'AM de l'assuré.

Promouvoir le timbre amende régularisable si remise en conformité du cyclo et l'obligation d'une heure de sensibilisation dans le cadre d'une convention avec les Procureurs.

Maintenir une répression ferme en cas de circulation sans AM.

Réflexion sur une politique pénale plus ferme en cas de véhicule défaillant.

Les motocyclettes

Poursuivre des journées de formation post-permis et développer les alternatives aux poursuites.

Les piétons et les cycles

Développer les contrôles des usagers et des équipements obligatoires.

Enjeu n°4 : Les jeunes de 15 à 24 ans

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements scolaires et de loisirs, ou sur le parcours habituel des plus jeunes. Être attentif aux infrastructures particulièrement en agglomération où ont lieu la majorité des accidents, notamment à la continuité des cheminements piétons.
2. Information	Poursuivre et accroître l'information sur la consommation de stupéfiants et d'alcool et sur l'usage des distracteurs au volant. Mise en place, en début d'année, sur les campus universitaires, d'interventions sur la prévention des addictions mais aussi sur la thématique de la vitesse. Poursuivre la sensibilisation des plus jeunes. Renforcer l'implication et l'information des parents sur les règles de sécurité routière (par l'intermédiaire des fédérations de parents d'élèves, des radios et presse locales, des structures d'accueil et de loisirs). Intensifier l'information en direction des éducateurs, des clubs sportifs, des associations, etc. Organiser des relais d'information et associer les universités et les grandes écoles.
3. Formation	Acquérir une culture de sécurité routière. Développer la conduite accompagnée et la conduite assistée chez les jeunes. Développer les partenariats avec les Missions locales.
4. Éducation	Maintenir les actions dans les collèges et amplifier les actions dans les lycées et les CFA avec participation de spécialistes (médecins, addictologues, etc.) de la sécurité routière. Dans le cadre du continuum éducatif, développer les connaissances des règles de sécurité routière (en particulier drogues, alcool, etc.) et adopter des comportements adaptés en intensifiant l'information en direction des éducateurs, des associations... ainsi que leur implication.
5. Contrôles et sanctions	Renforcer la sanction en cas de consommation de stupéfiants et ou d'alcool et pour usage de distracteur au volant. Renforcer les contrôles liés à la vitesse, la détention du permis de conduire, le port de la ceinture de sécurité, l'usage du téléphone, le respect de la limitation de vitesse et la non-consommation de produits illicites. Renforcer les contrôles des équipements des bus scolaires (présence de ceintures de sécurité par exemple).

4 - Suivi et évaluation du Document Général d'Orientations

Mise en oeuvre

Chaque année, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations d'actions arrêtées au DGO, suivant plusieurs recommandations :

1- Mobiliser et associer à l'élaboration du PDASR l'ensemble des acteurs de la Sécurité routière, à travers, notamment, le Comité de pilotage et de projets partenariaux renforcés, avec le concours des Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR).

2- Centrer les actions sur les objectifs prioritaires du département au regard de la mortalité routière.

3- Assurer une diffusion large d'appel à projets afin de diversifier les actions et compléter les propositions locales si celles-ci s'avèrent insuffisantes ou inappropriées. **Les projets reçus répondant aux engagements du DGO 2013-2017 seront traités prioritairement.**

Suivi

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations proposées sera réalisé : **le Comité de pilotage se réunira annuellement pour évaluer la situation.**

En fonction des actions mises en œuvre au cours de l'année et compte-tenu des derniers résultats de l'accidentologie locale, certaines orientations pourront être priorisées par rapport à d'autres.

Déclaration commune

La politique de sécurité routière est une priorité en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine. **En dix ans, les efforts entrepris dans le département de la Marne ont fait nettement reculer le risque routier, permettant de réduire de moitié le nombre de personnes tuées**, ce qui constitue un progrès considérable.

Tous nos efforts doivent se conjuguer pour relancer cette dynamique. **La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs** afin que des vies humaines soient épargnées. Elle repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétence **et requiert l'échange et la coordination des actions**.

Le Document Général d'Orientations s'inscrit dans le cadre d'une démarche associant l'État et ses partenaires, lesquels définissent les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière, ainsi que les orientations d'actions à conduire pour les prochaines années. **Cette politique se concrétise dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)**.

Ces enjeux prioritaires, déterminés sur la base d'un diagnostic partagé par l'ensemble des partenaires concernés, sont les suivants :

- 1- L'alcool et les comportements addictifs**
- 2- La vitesse**
- 3- Les usagers vulnérables**
- 4- Les jeunes de 15 à 24 ans.**

Les signataires du Document Général d'Orientations s'engagent à développer une synergie d'actions avec l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière pour décliner chaque année ces orientations dans les actions du PDASR et à assurer leur pertinence au regard de l'objectif de diminution de l'accidentologie de chacun des enjeux.

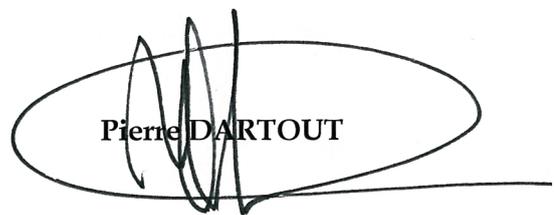
Par cette déclaration, ils expriment leur détermination commune à faire reculer l'insécurité routière dans la Marne.

À Châlons-en-Champagne, le 28 février 2013,

Yves DETRAIGNE



Président de l'Association
des Maires de la Marne



Pierre DARTOUT

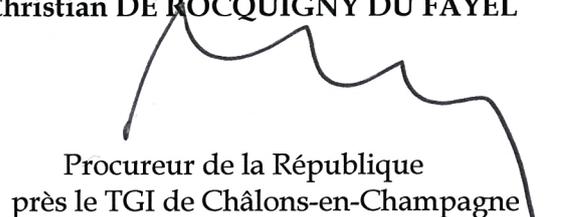
Préfet de la Région Champagne-Ardenne
Préfet de la Marne

Fabrice BELARGENT



Procureur de la République
près le TGI de Reims

Christian DE ROCQUIGNY DU FAYEL



Procureur de la République
près le TGI de Châlons-en-Champagne