

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2018 – 2022

PRÉFECTURE DE LA MARNE

**CABINET
Pôle Sécurité Routière**



Sommaire

Le mot du Préfet	5
I - Présentation de la démarche et des enjeux retenus	
1 - Cadre général	7
2 - Le bilan du DGO 2013-2017	7
3 - L'étude des enjeux retenus par la Délégation à la Sécurité Routière	7
4 - Les orientations d'actions	7
5 - Le suivi du DGO par le COPIL	8
II - Bilan des actions de Sécurité Routière 2013-2017	
1 - Actions menées en matière de prévention et de sensibilisation	8
2 - Actions menées en matière de communication	8
3 - Actions menées en matière de répression	9
4 - Réponses judiciaires aux délits routiers	9
III - Présentation des enjeux du document général d'orientations au regard de l'accidentologie 2013-2017	
1 - Contexte local du département	10
2 - Principales données de l'accidentalité marnaise entre 2012 et 2016	10
3 - Étude des enjeux	14
4 - Caractérisation des enjeux	14
IV - Les orientations d'actions	
Enjeu n°1 : Le risque routier professionnel	27
Enjeu n°2 : La conduite après usage de produits psycho-acctifs (alcool, stupéfiants)	29
Enjeu n°3 : Les jeunes (14-17 ans / 18-24 ans /25-29 ans)	31
Enjeu n°4 : Les seniors (65-74 ans / 75 ans et plus)	33
Enjeu n°5 : Les deux-roues motorisés	35
Déclaration commune	37

En France, la route est la première cause de décès violents avec 9 morts et 65 blessés par jour en 2017.

Le Gouvernement a fait de la lutte contre l'insécurité routière une de ses priorités.

Au niveau national, après 12 années de baisse continue de la mortalité routière, celle-ci augmente à nouveau depuis 2014. L'année 2016 confirme cette tendance avec 3 477 tués.

Au niveau marnais, nous sommes passés de 229 tués pour la période 2007-2011 à 197 tués pour la période 2012-2017. L'année 2017 est d'ailleurs historiquement la moins meurtrière pour le département, avec 30 décès.

Nous poursuivons tous un objectif commun, rendre les routes marnaises plus sûres d'une année sur l'autre. Nos efforts payent, le nombre de morts en 2017 nous le démontre.

Cela s'explique bien sûr par la mobilisation continue des forces de l'ordre sur le terrain pour prévenir et réprimer les comportements déviants, mais aussi par les efforts permanents des professionnels de la sécurité routière (gestionnaires de voiries, associations, partenaires publics, etc.).

Toutefois, la stabilisation du nombre d'accidents et de blessés sur les routes marnaises illustre l'impérieuse nécessité de maintenir l'implication de tous.

L'objectif gouvernemental est d'atteindre le plafond de verre de 2 000 tués par an sur le réseau routier national à l'horizon 2020 ; l'objectif marnais dans ce cadre est de ramener le nombre de tués à 18 tués. Aussi, il est essentiel que les acteurs intervenant dans le champ de la sécurité routière consolident leur mobilisation.

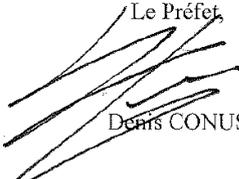
L'élaboration du document général d'orientations (DGO) est un moment privilégié qui permet à tous les partenaires de la sécurité routière de dresser à la fois le bilan des actions réalisées sur la période quinquennale précédente, mais aussi de fixer des orientations d'actions nouvelles au regard des enjeux globaux définis par le conseil national de la sécurité routière (CNSR).

La traduction opérationnelle du DGO est le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Sa programmation financière annuelle par l'État est destinée à organiser et à subventionner des actions en lien avec les orientations d'actions définies au sein du DGO.

En parallèle de l'élaboration de ce document, il s'agit aussi de concrétiser la politique définie par le Gouvernement en matière de sécurité routière au travers des 18 mesures concrètes présentées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, notamment la limitation de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur. D'autres mesures importantes sont également à décliner localement (lutte contre les addictions, prévention vers les jeunes, les seniors, etc.).

Pour terminer, je tiens à remercier chaleureusement tous les partenaires pour le temps que vous consacrez à la sécurisation des trajets quotidiens qu'empruntent nos proches, nos amis et nos collègues par vos actions techniques et préventionnistes. C'est grâce à votre engagement que nous continuerons de voir baisser l'accidentalité et la mortalité sur les routes de notre département.

Nos efforts et notre implication resteront tournés vers chacune des vies que nous sauverons grâce à votre pédagogie et votre efficacité au quotidien.

Le Préfet,

Denis CONUS

I - Présentation de la démarche et des enjeux retenus

1 - Cadre général

Le chef de projet sécurité routière départemental est le sous-préfet, directeur de cabinet du préfet.

La déclinaison départementale du document général d'orientations 2018-2022 (DGO) définit les orientations d'actions au regard de l'identité locale de la sécurité routière marnaise afin de faire reculer pour les cinq années à venir l'insécurité et la délinquance routières.

Le DGO est élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'État, les collectivités territoriales, les acteurs publics, les associations ainsi que les intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR).

2 - Le bilan du DGO 2013-2017

L'actualisation quinquennale du document général d'orientations est l'instant privilégié pour l'ensemble des acteurs et des partenaires de la lutte contre l'insécurité routière pour faire le point sur les actions entreprises. Aussi, il a été alerté sur ce qui a été fait, pourquoi, si les actions menées ont rencontré un accueil favorable dans la population, ou si au contraire, il est nécessaire de les ajuster voire, ne pas les renouveler à l'avenir.

3 - L'étude des enjeux retenus par la Délégation à la Sécurité Routière

Les quatre enjeux impératifs et l'enjeu facultatif qui ont été retenus pour figurer dans le DGO 2018-2022 sont les suivants :

- Enjeu n° 1 – Le risque routier professionnel ;
- Enjeu n° 2 – La conduite après usage de substances psychoactives (alcool – stupéfiant) ;
- Enjeu n° 3 – Les jeunes de 14 à 29 ans ;
- Enjeu n°4 – Les seniors ;
- Enjeu n°5 – Les deux-roues motorisés.

4 - Les orientations d'actions

Les orientations d'actions ont fait l'objet de trois réunions de travail. Tous des acteurs, qu'ils soient associatifs, institutionnels, ou intervenants départementaux, ont proposé et échangé sur les conséquences à tirer des orientations d'actions figurant dans le DGO précédent ainsi que des choix à faire pour l'avenir. Le fruit de cette concertation constitue donc la colonne vertébrale de ce document de cadrage.

Les orientations des actions inscrites dans le document présent reposent donc sur les enjeux et leur étude lors des réunions de travail sur la base du diagnostic départemental de l'accidentalité et des actions menées.

À ce titre, la mise en œuvre du DGO repose sur le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Il est publié sous la forme d'un appel à projets à chaque début d'année par le pôle sécurité routière du cabinet du préfet qui en assure le pilotage budgétaire.

5 - Le suivi du DGO par le COPIL

La lutte contre l'insécurité impose de travailler en permanence avec des données actualisées et opérationnelles. C'est pourquoi, à chaque début d'année, le COPIL se réunira pour dresser un bilan de l'accidentalité routière au regard des enjeux et des actions entreprises.

Cette réunion annuelle assurera un pilotage efficace et actualisé de la politique à mener dans la lutte contre l'insécurité routière dans le cadre de la mise en œuvre des orientations figurant dans le document général d'orientations pour la période 2018-2022.

II - Bilan des actions de sécurité routière 2013 – 2017

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

1 - Actions menées en matière de prévention et de sensibilisation

- actions de sensibilisation sur les addictions (alcool – stupéfiants) dans des établissements d'enseignement, collège, lycées, CFA, compagnons du devoir...
- signature de la convention « chèque taxi » avec la discothèque « l'ATRIUM ». Cette action vise à encourager les jeunes clients de l'établissement à ne pas prendre le volant en cas de consommation d'alcool ou de substances addictives illicites.
- actions destinées à favoriser l'auto dépistage alcoolique par distribution d'éthylotests : ex le festival « les moissons rock », concert techno (psy magic people).
- actions SAM (dans des soirées étudiantes avec l'association intercampus, à l'ENSAM, avec l'association UnisCité, avec des organisateurs de concert...).
- action en direction des motards (sensibilisation de jeunes motards aux risques de la conduite - journées post-permis en 2012 - sorties moto sur route).
- opérations de vérification des éclairages et des équipements de sécurité des vélos (vel'oxygène – avenir 2 roues).
- relais local de l'opération nationale « cyclistes brillez » (vel'oxygène – avenir 2 roues).
- actions de sensibilisation à la sécurité routière et/ou préparation pour le permis AM (UEMO de Châlons - CLJ - centre sociaux et culturels – collèges -lycées).
- actions piétons spécifiques aux seniors avec rappel de la signalisation routière récente applicable aux piétons zones de rencontre notamment (partenariat avec la ville de Châlons-en-Champagne et Groupe Klesia).
- actions de sensibilisation de jeunes scolaires (primaire et collège) aux règles à respecter pour prendre le bus en sécurité et évacuer très rapidement en cas d'urgence. L'ADEDEEP, partenaire de cette action, a fêté le 100 000ème élève formé mi 2016.
- remise à niveau du code de la route pour des seniors (Association Prévention Routière – Automobile club, pôle sécurité routière).

2 - Actions menées en matière de communication

- actions grand public avec participation du pôle sécurité routière et ses partenaires à des événements tels que la foire de Châlons en Champagne, le salon de l'auto et de la moto, les rencontres de la sécurité, l'opération « Civilété » au début des vacances estivales.
- actions de communication par la diffusion de spots de sécurité routière sur les radios locales Champagne FM et Happy FM sur divers thèmes : La vitesse, l'alcool, le port de la ceinture de sécurité, la fatigue et la somnolence, les blessés, les grands départs en vacances, les dangers du smartphone, les seniors, promotion des SAM.

3 - Actions menées en matière de répression

Sur la période 2014-2017, les contrôles réalisés par les forces de l'ordre ont conduit à 8838 suspensions administratives du permis de conduire par le préfet, pour une durée de 2 à 6 mois.

Années	Dépistages				Excès de vitesse	Non arrêt au feu rouge	Franchissement ligne continue	Non arrêt au stop
	Alcool	positifs	Stupéfiants	Positifs				
2013	118101	4622	2014	821	6256	932	840	942
2014	102412	3318	2123	1490	4515	749	564	598
2015	94089	2862	1801	1353	5201	676	592	491
2016	87617	2625	1917	1173	4667	585	533	590
2017	107758	2249	4105	602	4324	572	549	583

4 - Réponses judiciaires aux délits routiers

a) TGI Reims

	Faits enregistrés poursuivables localement	Faits poursuivis	Faits ayant donné lieu à mesure alternative	Taux de réponse pénale
2015	2083	1179	865	98%
2016	1755	1008	700	97%
2017	2452	1676	670	96%

b) TGI Châlons en Champagne

	Faits enregistrés poursuivables localement	Faits poursuivis	Faits ayant donné lieu à mesure alternative	Taux de réponse pénale
2015	1445	940	497	99,6%
2016	1893	1333	548	99,4%
2017	1648	1186	443	98,8%

III – Présentation des enjeux du document général d’orientations au regard de l’accidentologie 2013 – 2017

Les données présentées ci-après reposent sur les éléments portés à la connaissance de l’observatoire départemental de la sécurité routière de la Marne, sur la base, notamment des procès-verbaux des forces de l’ordre en cas d’accidents corporels.

1 - Contexte local du département

a) Géographie

Septième département le plus étendu de France (8 162 km²), le département de la Marne est un territoire majoritairement composé de surfaces agricoles (70,4 %), puis de forêts (18,6 %), d’espaces artificialisés (7,8 %, mais sans les infrastructures routières qui ne sont pas cadastrées) et d’eau (1 %).

Le département de la Marne fait partie de la région Grand Est, avec six départements limitrophes que sont les Ardennes, la Meuse, la Haute-Marne, l’Aube, la Seine-et-Marne et l’Aisne.

Ce département fait partie de la famille des départements qualifiés de multi-polaires lors du précédent DGO. Il est composé de trois pôles urbains : Reims au Nord-Ouest du territoire, Châlons-en-Champagne au centre et Épernay à l’Ouest.

b) Population et démographie

Selon les données de l’INSEE, la population marnaise est de 572 969 habitants en 2016, soit une densité de 70 habitants au km². Les trois principales agglomérations du département totalisent :

- 184 652 habitants pour Reims, soit 32,2 % de la population,
- 46 476 habitants pour Châlons-en-Champagne, soit 8,1 % de la population,
- 24 600 habitants pour Épernay, soit 4,3 % de la population.

c) Réseau routier

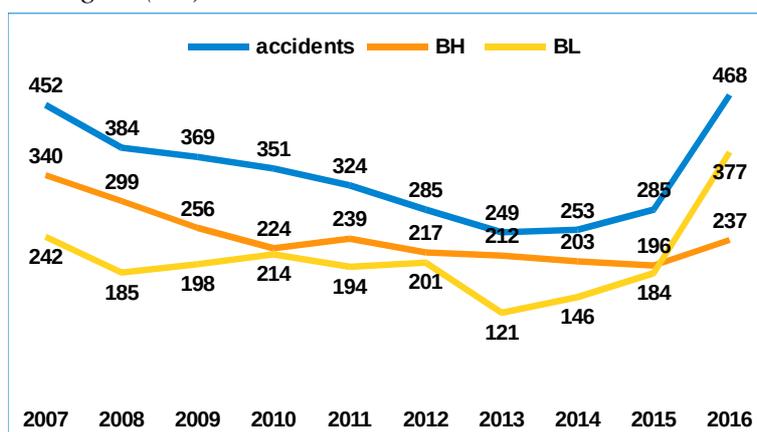
Le réseau routier marnais est le plus étendu de l’ex-région Champagne-Ardenne. Il compte 200 km d’autoroute (A4, A26, A34 et A344), 200 km de routes nationales (RN4, RN31, RN44, RN51 et RN244), 4 200 km de routes départementales et 5 800 km de voies communales.

Les axes les plus fréquentés sont :

- l’autoroute A4 sur l’axe Reims-Châlons avec 32 000 véhicules/jour,
- l’autoroute A34 sur l’axe Reims-Charleville avec 23 000 véhicules/jour,
- la RN31 sur l’axe Reims-Fismes avec 21 000 véhicules/jour.

2 - Principales données de l’accidentalité marnaise entre 2012 et 2016

a) Évolution du nombre d’accidents, de blessés hospitalisés (BH) et de blessés légers (BL)



Le nombre d'accidents a baissé régulièrement jusqu'en 2014. À partir de 2015, cet indicateur est reparti à la hausse, en particulier en 2016 avec une augmentation forte des accidents en zone police de Reims. Cette hausse s'explique principalement par un changement dans la méthode de décompte statistique et la mise en œuvre de la méthode de recensement conformément à la définition de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

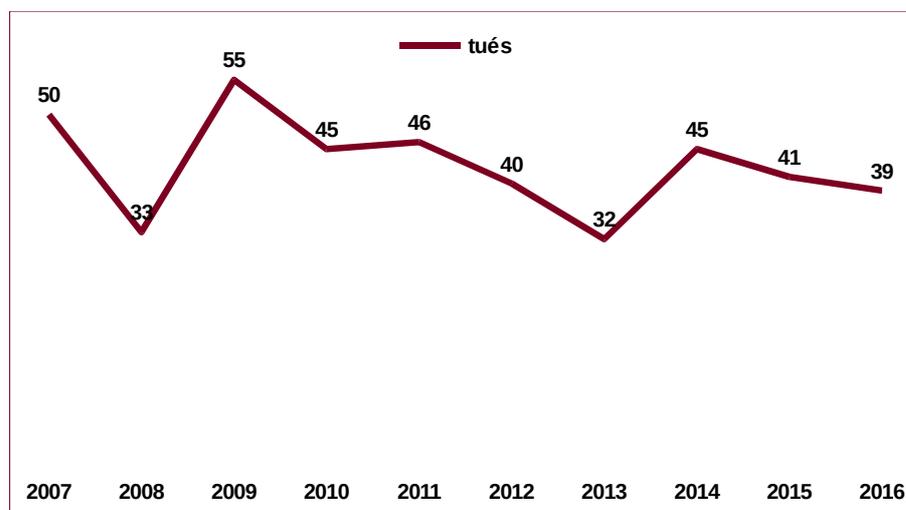
Le nombre moyen d'accidents est passé de 376 sur la période 2007-2011 à 308 sur la période 2012-2016 et ce, malgré la hausse constatée depuis 2015.

Les données de la famille de départements multi-polaires, dans laquelle est recensée la Marne, sont en moyenne de 563 accidents pour la période 2007-2011 et 423 accidents pour la période 2012-2016.

Le nombre d'accidents dans le département de la Marne est donc nettement en deçà de celui de sa famille de référence. Toutefois, il convient de relativiser ce constat, car le nombre d'accidents en zone police de Reims, qui en totalise le plus sur le territoire, a pu être sous-estimé du fait de la méthode de comptabilisation précitée.

Le nombre de blessés hospitalisés a régulièrement baissé, excepté en 2011, et reparti à la hausse en 2016. Enfin, le nombre de blessés légers a évolué de manière plus aléatoire avec une très forte augmentation en 2016, supérieure à 100 % par rapport à 2015.

b) Évolution du nombre de personnes tuées

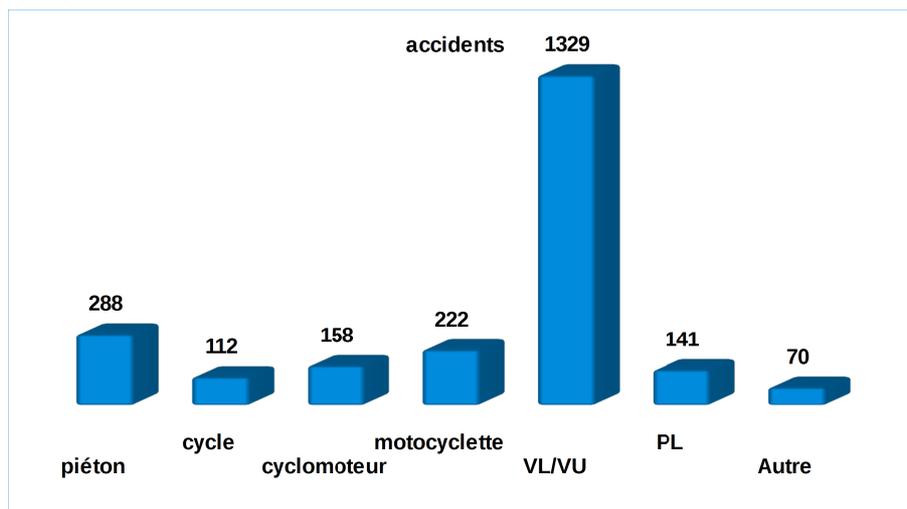


Le nombre de personnes tuées sur les routes marnaises ces dix dernières années évolue en dents de scie. Cet indicateur ne baisse pas de manière significative et durable malgré deux années plus favorables (2008 et 2013) .

Le nombre moyen de personnes tuées passe de 45,8 sur la période 2007-2011 à 39,4 sur la période 2012-2016, soit une baisse moyenne de plus de six tués par an. Ce constat est plutôt positif.

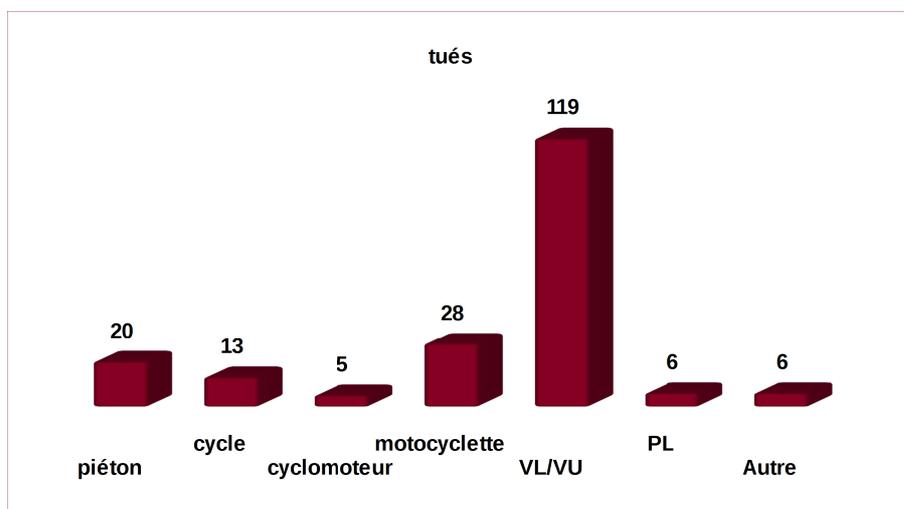
Les données de la famille multi-polaires sont en moyenne de 45,4 tués pour la première période, soit une mortalité quasiment identique à celle de la Marne. Toutefois, avec 36,4 tués pour la seconde période, soit une moyenne annuelle de trois personnes tuées de moins que dans la Marne, cela confirme la difficulté de réduire significativement et durablement la mortalité du département.

Accidents impliquant au moins un... :



86 % des accidents impliquent un usager en véhicule de tourisme ou véhicule utilitaire (VL/VU), loin devant les usagers de deux-roues motorisés (2RM = cyclomoteurs et motocyclettes) qui sont impliqués dans 24 % des accidents et les piétons (19 % des accidents). Les autres usagers sont moins représentés dans les accidents.

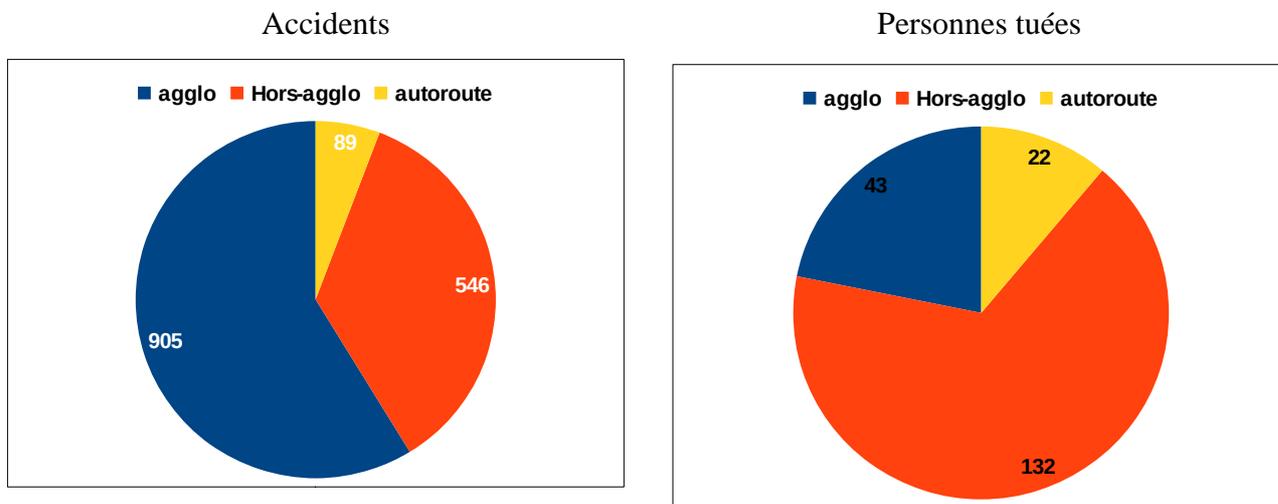
Personnes tuées impliquant au moins un... :



Avec 60 % des personnes tuées, les usagers de VL/VU sont les plus impactés (ils sont également les plus nombreux dans le trafic) devant les usagers de 2RM. Ces derniers totalisent 17 % des tués alors qu'ils ne représentent que 2 % du trafic. Ils sont donc sur-impliqués. Viennent ensuite les piétons avec 10 % des tués, puis les cyclistes (7 %) ; les autres usagers étant nettement moins impactés.

d) Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu (2012-2016)

Alors que le nombre d'accidents en agglomération est de loin le plus élevé (59 %), le nombre de personnes tuées y est de 22 %.

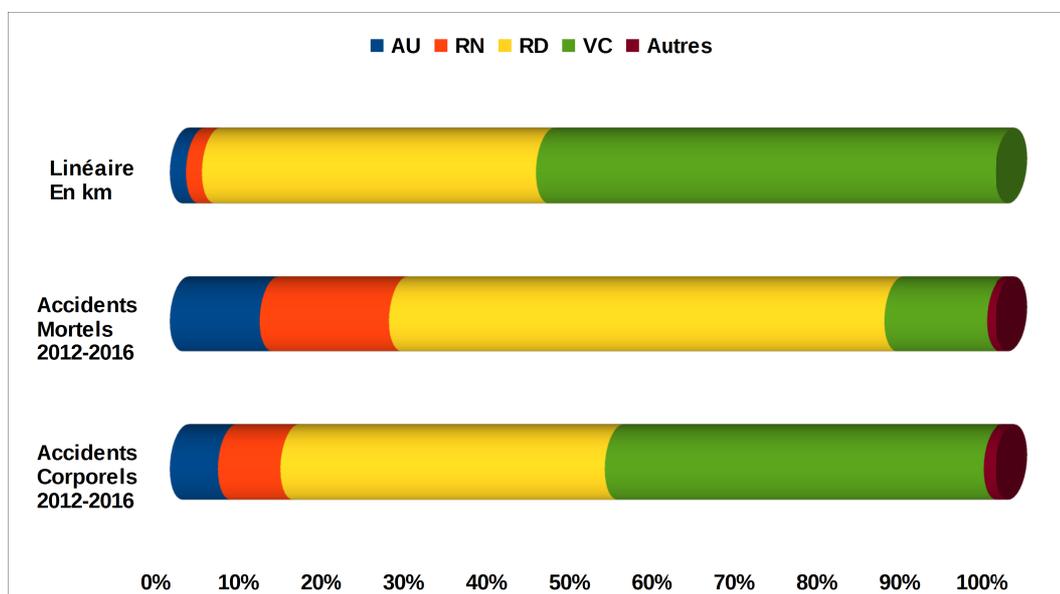


C'est hors agglomération que le nombre de personnes tuées est le plus élevé (deux tiers des tués) pour un peu plus d'un tiers d'accidents. Ce constat s'explique par la vitesse plus élevée sur ce réseau.

Enfin, la part des personnes tuées sur autoroute est de 11 % pour 6 % des accidents. Là encore, la vitesse élevée explique largement ce constat. Cependant, ce réseau est réputé le plus sécurisé, c'est pourquoi il convient de ne pas sous-estimer ces données, d'autant que le nombre de tués a plus que doublé par rapport à la période 2007-2011, passant de 10 personnes tuées à 22 en 2012-2016. Dans le même temps, le nombre d'accidents sur autoroute est identique (89 accidents). Cela souligne la gravité accrue sur la période 2012-2016.

Parmi les usagers décédés sur ce réseau, 11 conducteurs, 7 passagers et 4 piétons sont recensés, dont trois pour la seule année 2016.

e) Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie



Les accidents corporels sont majoritairement recensés sur les voies communales et les routes départementales. Cependant, les accidents mortels sont, proportionnellement aux linéaires routiers, plus nombreux sur les autoroutes et les routes nationales.

Quant au nombre de personnes tuées, le ratio est de 0,4 tué pour 100 km sur voies communales, de 2,9 tués pour 100 km sur routes départementales, de 11 tués pour 100 km sur autoroutes et de 15 tués pour 100 km sur routes nationales.

3 - Étude des enjeux

Quatre enjeux retenus au niveau national sont obligatoirement reconduits à l'échelle du département. Ces quatre enjeux sont :

- **le risque routier professionnel ;**
- **la conduite après usage de substances psycho-actives ;**
- **les jeunes (14-17, 18-24, 25-29 ans) ;**
- **les seniors (65-74, 75 ans et plus).**

À ces quatre enjeux obligatoires s'ajoute un enjeu facultatif : **les deux-roues motorisés.**

Ces enjeux ont fait l'objet d'une analyse au regard de certains indicateurs détaillés ci-après. Il conviendra de suivre l'évolution de ces indicateurs d'une année sur l'autre dès consolidation des données sur ces accidents.

Depuis le précédent DGO, le département de la Marne est classé dans la famille de départements dite « multi-polaires ». Certaines données sont comparées à celles de la famille de département de référence, ce qui permet une comparaison cohérente par rapport à celle du niveau national qui revêt des caractéristiques très diverses.

4 - Caractérisation des enjeux

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui

a) L'enjeu « risque routier professionnel »

Les accidents routiers professionnels comprennent les accidents liés aux déplacements domicile-travail et ceux liés aux déplacements avec un véhicule professionnel.

Comparatif de la part des accidents routiers professionnels et usagers tués dans l'ensemble des accidents avec trajet connu :

2012-2016	Marne Accidents	Fam. Multipolaires Accidents	Marne Tués	Fam. Multipolaires Tués
Trajets connus	1295	46200	190	4358
Accidents professionnels	587	18827	94	1810
Part risque professionnel	45%	41%	49%	42%

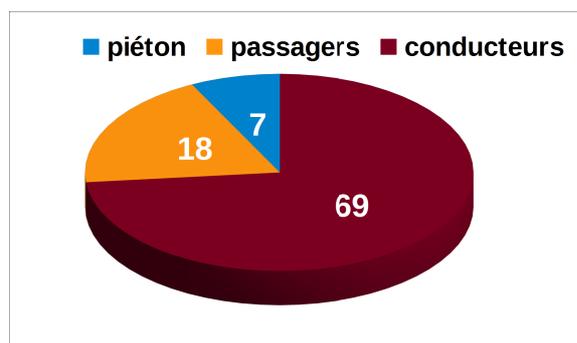
Dans la Marne, la part des accidents routiers professionnels (2012-2016) est supérieure à celle des familles de référence (+4 points). Ce constat est encore plus marqué concernant la part des personnes tuées, puisqu'elle est de 49 % dans le département, soit 7 points de plus que la famille de référence.

En effet, il faut comprendre que dans 45 % des accidents dont le déplacement est connu, l'un des conducteurs est en déplacement professionnel. Cela ne signifie pas que tous les impliqués dans ces accidents étaient eux-mêmes en déplacement professionnel.

Dans la même logique, la part des personnes tuées en « risque professionnel », soit 49 %, doit être comprise de la façon suivante :

Dans les déplacements dont le trajet est connu, 49 % des personnes tuées sont impliquées dans un accident dans lequel un des conducteurs est en déplacement professionnel. Ce qui ne signifie pas que 49 % des personnes tuées sont dans un déplacement professionnel.

Concrètement, concernant les 94 accidents dans lesquels l'un des conducteurs au moins était en déplacement professionnel, les personnes tuées se répartissent comme suit selon la catégorie d'utilisateur :



Personnes tuées selon la catégorie d'utilisateur :

Parmi les 94 personnes tuées dans un accident dans lequel un des conducteurs était en déplacement professionnel, nous recensons 7 piétons, 18 passagers et 69 conducteurs (dont 27 étaient effectivement en déplacement professionnel).

Par ailleurs, ces 27 conducteurs tués se répartissent selon le mode de déplacement de la manière suivante :

- 14 en VL (dont 13 en déplacement domicile-travail et 1 en mission),
- 5 en PL tous en déplacement mission,
- 4 en moto en déplacement domicile-travail,
- 3 en VU dont 2 en déplacement mission,
- 1 en vélo en déplacement domicile-travail.

Répartition des accidents corporels « mission » et « trajet domicile-travail » :

Accidents « mission »

Période 2012-2016	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Victimes		
			Tués	BH	BL
Trajets mission	310	61	64	218	232
Trajets professionnels	587	86	94	397	407
Part trajets mission	53%	71%	68%	55%	57%

Parmi les accidents professionnels, la part des accidents corporels « mission » est de 53 % et de 71 % pour les accidents mortels. Cet écart met en exergue la gravité de ces accidents.

Accidents « trajet domicile-travail »

Période 2012-2016	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Victimes		
			Tués	BH	BL
Trajets domicile-travail	321	33	39	206	210
Trajets professionnels	587	86	94	397	407
Part trajets domicile-travail	55%	38%	41%	52%	52%

À l'inverse, la part des accidents « domicile-travail » parmi les accidents professionnels est de 55 %, mais de 38 % pour les accidents mortels.

Le total supérieur à 100 % des trajets « mission » et domicile-travail vient du fait qu'un même accident peut impliquer plusieurs véhicules et donc plusieurs trajets différents.

Avec 49 % des tués dans un accident dans lequel un des conducteurs est en déplacement professionnel, à savoir un déplacement domicile-travail ou un déplacement mission (contre 42 % pour la famille de référence), cet enjeu peut être considéré comme absolu et relatif.

Cependant, il convient de bien retenir que les 49 % de tués ne sont pas tous en déplacement professionnel. Par conséquent, parmi ces tués, ceux recensés en déplacement professionnel totalisent 29 % des tués (27 tués en déplacement pro pour 94 tués dans les accidents avec un conducteur en déplacement professionnel).

Indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022 :

Enjeu « risque routier professionnel »	Indicateurs 2012-2016
Nombre de tués dans un accident « professionnel » (mission + trajet domicile-travail)	94
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble Des accidents « professionnels » du département	53%
Part des accidents corporels « trajet domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents « professionnels » du département	55%
Part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet domicile-travail) Parmi l'ensemble des accidents corporels du département	45%

Les données ci-après mettent en exergue la notion de taux ou de conducteur avec alcool ou stupéfiant connus. Il faut ici comprendre que cela regroupe l'ensemble des accidents pour lesquels la présence ou non d'alcool et/ou de stupéfiants était connue. De fait, les accidents dans lesquels le dépistage d'alcool et/ou de stupéfiants était impossible ne figurent pas dans le calcul.

➤ **Alcool**

Part des accidents et des personnes tuées avec un conducteur alcoolisé :

Accidents avec un conducteur alcoolisé

	Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Marne	190	1 356	14%
Famille Multi-polaires	5084	34888	15%

La part des accidents avec un conducteur alcoolisé dans la Marne est sensiblement identique à celle de la famille de référence. Il convient toutefois de noter que ce taux était de 18 % sur la période 2007-2011 dans la Marne et de 12 % sur la même période dans la famille de référence. La tendance est donc à la baisse dans la Marne et à la hausse dans la famille de référence.

Personnes tuées dans un accident avec un conducteur alcoolisé

	Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu
Marne	37	166	22%
Famille Multi-polaires	1177	3826	31%

La part des personnes tuées dans un accident avec un conducteur alcoolisé dans la Marne est inférieure de 9 points à celle de la famille multi-polaires. Ce résultat très encourageant mérite d'autant plus d'être souligné que ce taux a baissé de 10 points par rapport à la période 2007-2011 dans le département alors qu'il est resté stable dans la famille de référence.

Part des conducteurs alcoolisés non-ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu :

Dans les 126 accidents avec alcool où le port de la ceinture de sécurité est connu, 20 accidents sont recensés sans port de ceinture de sécurité, soit **17 %** des conducteurs alcoolisés non-ceinturés.

Dans l'ensemble des accidents (1227) où le port de la ceinture de sécurité est connu, 46 sont recensés sans port de la ceinture de sécurité, soit 3,7 %.

Ces données montrent que la consommation d'alcool induit des comportements à risque, notamment à l'égard du port de la ceinture de sécurité qui est beaucoup plus négligé chez les conducteurs alcoolisés que chez les conducteurs en général.

➤ Stupéfiants

Part des accidents et des personnes tuées avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants :

Accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants

	Accident avec conducteur drogué	Total accident avec conducteur drogue connu	Part des accidents avec conducteur drogué/drogué connu
Marne	77	771	10%
Famille Multi-polaires	2340	15003	16%

La part des accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants dans le département est six points en dessous de la famille de référence. Ce résultat est encourageant, d'autant que ce taux est passé de 22 % en 2007-2011 à 10 % en 2012-2016. Dans le même temps, ce taux est passé de 26 % à 16 % pour la famille « multi-polaires ».

Personnes tuées dans un accident avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants

	Tués dans un accident avec conducteur drogué	Total tués dans un accident avec conducteur drogue connu	Part des tués dans un accident avec conducteur drogué/drogué connu
Marne	15	151	10%
Famille Multi-polaires	637	3095	21%

La part des personnes tuées dans un accident avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants dans le département est 11 points inférieure à celle de la famille de référence. Ce résultat est d'autant plus remarquable que ce taux était de 21 % dans le département sur la période 2007-2011 et de 22 % pour la famille « multi-polaires ». Ce taux a donc fortement baissé dans le département alors qu'il est resté stable dans la famille de référence.

L'ensemble des données recensées sur cet enjeu permettent de le qualifier d'absolu (32 % des tués dans un accident avec substances psychoactives), mais pas relatif (pas d'écart significatif par rapport à la famille de référence).

Indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018-2022 :

Enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »	Indicateurs 2012-2016
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé	39
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	14%
Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés parmi les conducteurs alcoolisés avec port de la ceinture connu	17%
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	15
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels avec présence de stupéfiants connue	10%

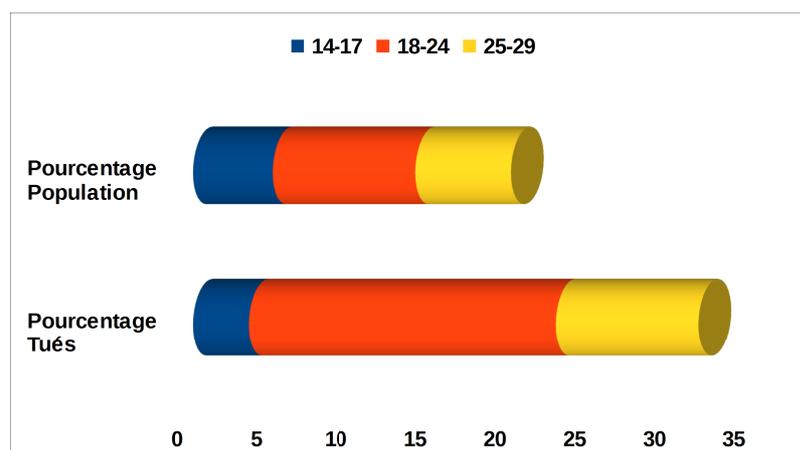
Nombre d'accidents et part des accidents par classes d'âges (14-17, 18-24, 25-29 ans) :

	Accidents par classes d'âges			Totalité accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Marne	159	523	331	1 540	10%	34%	21%
Famille multi- polaires	5771	18164	10886	52823	11%	34%	21%

La part des accidents par tranches d'âges « jeunes » est quasiment identique dans le département et dans la famille de référence.

Nombre des tués et part des tués par classes d'âges (14-17, 18-24, 25-29 ans) :

	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	tués	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Marne	6	39	18	197	3%	20%	9%
Famille multi- polaires	164	891	443	4557	4%	20%	10%



Les trois tranches d'âges « jeunes », à savoir 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans sont représentées de manière très semblable à l'échelle du département et dans la famille de référence.

Cependant, parmi ces trois tranches d'âges, les 18-24 ans sont surreprésentés. En effet, alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population marnaise, ils totalisent 20 % des tués.

Les 14-17 ans totalisent 6 tués dont 4 en VL. Les 18-24 ans totalisent 39 tués dont 29 en VL et 6 en moto et les 25-29 ans totalisent 18 tués dont 8 en moto et 8 en VL.

La part des tués chez les 14-29 ans étant supérieure à 20 % (32 %), cet enjeu est absolu, mais pas relatif (pas d'écart significatif par rapport à la famille de référence).

Indicateurs de l'enjeu « jeunes » à suivre au cours des années 2018-2022 :

Enjeu « jeunes » (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Indicateurs 2012-2016		
Nombre de tués par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	14-17 ans 6 tués	18-24 ans 39 tués	25-29 ans 18 tués
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	3%	20%	9%

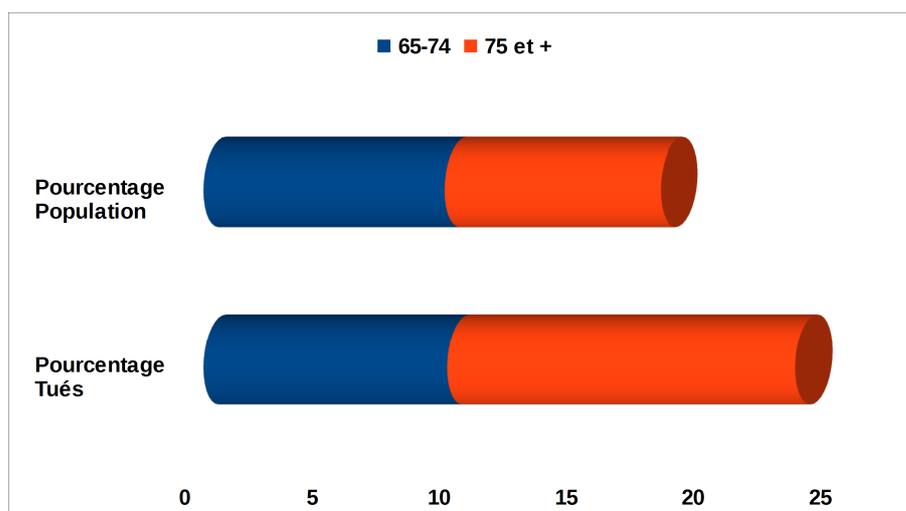
Nombre d'accidents et part des accidents par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus) :

	Accidents par classes d'âges		Totalité Accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
Marne	190	166	1 540	12%	11%
Famille multi-polaires	5891	5442	52823	11%	10%

La part des accidents par tranches d'âges « seniors » est quasiment identique dans le département et dans la famille de référence.

Nombre des tués et part des tués par classes d'âges (65-74 ans, 75 ans et plus) :

	Personnes tuées par classes d'âges		Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
	65-74 ans	75 ans et plus		65-74 ans	75 ans et plus
Marne	19	27	197	10%	14%
Famille multi-polaires	372	588	4557	8%	13%



Concernant la part des tués dans la classe d'âge seniors, l'écart entre le département et la famille de référence est trop faible pour être significatif.

Cependant, parmi ces deux tranches d'âges, **les 75 ans et plus sont sur-représentés**. En effet, alors qu'ils ne représentent que 8,5 % de la population marnaise, ils totalisent 13,7 % des tués. Parmi ces 27 personnes de 75 ans et plus décédées, 6 sont des piétonnes, soit 22 % de piétonnes tuées. À l'échelle du département tous âges confondus, les piétons totalisent 10 % des tués. Les piétons de 75 ans et plus sont donc sur-impliqués.

Enfin, il convient de préciser que dans les accidents avec un conducteur âgé de 65 ans et plus, ce conducteur est présumé responsable dans 65 % des cas. Ce taux est de 63 % chez les 25-44 ans et de 70 % chez les 18-24 ans. Les seniors ne sont donc pas plus responsables que les autres.

La part des tués chez les 65 ans et plus étant supérieure à 20 % (24 %), cet enjeu est absolu, mais pas relatif (pas d'écart significatif par rapport à la famille de référence).

Indicateurs de l'enjeu « seniors » à suivre au cours des années 2018-2022 :

Enjeu « seniors » (65-74 ans, 75 ans et +)	Indicateurs 2012-2016	
Nombre de tués par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et +)	65-74 ans 19 tués	75 ans et + 27 tués
Part des tués par classe d'âge rapportée à la mortalité du département	10%	14%

Accidents corporels de 2RM (cyclos, ≤ 125 cm³, > 125 cm³)

	cyclo	≤ 125 cm ³	> 125 cm ³
2012	43	12	37
2013	30	11	30
2014	21	10	29
2015	22	9	35
2016	46	13	37
Ensemble	162	55	168
% accidents 2RM	42%	14%	44%
% totalité accidents	10%	4%	11%

Parmi les accidents de 2RM, les motocyclettes < à 125 cm³ sont les moins impactées (ils sont aussi les moins nombreux). Les cyclomoteurs et les motocyclettes > à 125 cm³ sont impactés à peu près à parts égales.

	accidents 2RM	tous accidents	% accidents
Marne	384	1540	25%
Multi-polaires	14763	52823	28%

L'ensemble des accidents impliquant un 2RM totalise 25 % des accidents du département, c'est trois points de moins que dans la famille de référence.

Tués en 2RM selon l'âge et la catégorie de véhicules :

	cyclo	< 125 cm ³	> 125 cm ³
0-13		1	
14-17	2		
18-24	1		6
25-29		1	8
30-44			5
45-64	1		7
75 et +	1		
total	5	2	26

Rappelons qu'ils ne représentent que 2 % des usagers dans le trafic, **ils sont donc particulièrement sur-représentés dans l'accidentalité.**

Les usagers de 2RM tués (33) totalisent 17 % de l'ensemble des tués sur la période 2012-2016, soit 3 points de moins que la famille multi-polaires.

Alors que les décès en cyclomoteurs et en motocyclettes légères (< à 125 cm³) se répartissent dans différentes classes d'âges de manière aléatoire, ces derniers se concentrent dans les tranches d'âges entre 18 et 64 ans en motocyclette.

Sans surprise, c'est parmi les véhicules les plus rapides (2RM > 125 cm³) que l'on recense le plus grand nombre de tués (26 tués, soit 79 % des tués en 2RM), loin devant les cyclomoteurs et les motocyclettes légères.

Indicateurs de l'enjeu « deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018-2022 :

Enjeu « deux-roues motorisés »	Indicateurs 2012-2016
Nombre de tués en « deux-roues motorisé »	33
Nombre de cyclomotoristes tués	5
Nombre de motocyclistes tués	28
Part des accidents corporels impliquant un « deux-roues motorisé »	25%

IV – Les 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.

Enjeu n°1 : Le risque routier professionnel

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	<p>Développer des infrastructures pour faciliter l'usage du vélo chez les employeurs</p> <p>Promouvoir la sécurisation des pistes cyclables</p> <p>Développer les aires de co-voiturage</p>
2. Information	<p>Sensibiliser les usagers sur les risques liés à l'utilisation des distracteurs (téléphone, GPS, etc.)</p> <p>Promouvoir le co-voiturage pour les déplacements domicile-travail</p> <p>Promouvoir l'usage d'autres modes de transports pour se rendre sur le lieu de travail (vélo, transports en commun, etc.)</p> <p>Sensibiliser les usagers aux risques locaux spécifiques liés aux transports saisonniers (saison des betteraves, vendanges, etc.)</p> <p>Promouvoir le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) et plans de déplacement inter entreprises (PDIE)</p> <p>Dynamiser le réseau de référents sécurité routière au niveau des communes</p> <p>Promouvoir les dispositifs partenariaux existants et en développer d'autres</p> <p>Promouvoir l'application « Mode conduite » de la DSR</p> <p>Développer les formations et plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations</p> <p>Élaborer des chartes sécurité routière avec les entreprises et des partenariats avec les chambres syndicales, les fédérations professionnelles, comités d'entreprises et les chambres consulaires</p> <p>Promouvoir la semaine de la sécurité routière au travail</p> <p>Communiquer sur les risques liés à la consommation d'alcool, particulièrement durant les pauses méridiennes et fin de journée</p> <p>Assurer la communication auprès des structures locales (mairies, etc) sur le Plan de Prévention du Risque Routier (PPRR)</p> <p>Créer un site internet ou une application permettant aux usagers de la route d'indiquer aux gestionnaires de voiries les défauts de la chaussée</p>
3. Formation	<p>Mener des campagnes d'information et de prévention dans les centres de formations généralistes et des métiers de la route et dans les lycées professionnels</p> <p>Mettre en place un partenariat avec les organismes de formation pour la conduite des véhicules utilitaires</p> <p>Former sur les arrimages des charges</p> <p>Développer les interventions au sein des entreprises (plan de déplacement inter entreprises)</p>
4. Éducation	
5. Contrôles Et sanctions	<p>Poursuivre les opérations de contrôles spécifiques destinés aux professionnels de la route</p> <p>Développer davantage un partenariat avec les concessionnaires autoroutiers pour réaliser des contrôles au niveau des péages en lien avec la DREAL et les forces de l'ordre</p>

**Enjeu n°2 : La conduite après usage de substances psychoactives
(alcool - stupéfiants)**

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	Promouvoir l'installation d'éthylomètres dans les salles des fêtes auprès des communes, débits de boissons, restaurants et boîtes de nuit
2. Information	<p>Informer sur les conséquences judiciaires et administratives, sociales et financières en cas d'accident mortel responsable avec conduite sous l'influence de stupéfiants ou d'alcool</p> <p>Élaborer des chartes sécurité routière avec les entreprises et des partenariats avec les chambres syndicales, les fédérations professionnelles, comités d'entreprises et les chambres consulaires</p> <p>Créer un partenariat avec les associations et fédérations sportives afin de créer des sessions d'informations/des ateliers (ex : lors des assemblées générales)</p> <p>Développer les partenariats à destination des collectivités, des associations et des ligues sportives pour développer l'encadrement de la vente d'alcool dans les buvettes</p> <p>Créer un partenariat avec les professionnels de santé afin de développer des actions de prévention</p> <p>Faire intervenir les services de secours et d'urgence, les gestionnaires de voirie pour témoigner de leur expérience</p> <p>Recueillir et exploiter des témoignages de personnes ayant subi un accident suite à la consommation d'alcool/stupéfiants</p> <p>Développer des partenariats avec les assureurs pour sensibiliser les conducteurs sur les dangers liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants au volant</p> <p>Envoyer de la documentation de prévention/information en cas de suspension administrative du permis de conduire pour alcool/stupéfiants.</p> <p>Poursuivre et promouvoir la mise en place de soirées SAM (Université, etc.)</p> <p>Poursuivre le dispositif "Chèque-Taxi" et développer des partenariats avec d'autres établissements</p> <p>Promouvoir auprès des maires la législation en matière de vente d'alcool à emporter</p> <p>Cibler des semaines « à risques » (fêtes de fin d'année, grands départs, etc.) pour mieux sensibiliser les publics visés</p>
3. Formation	<p>Sensibiliser les barmans et propriétaires de débits de boissons/restaurants sur leurs responsabilités pénales</p> <p>Intégrer la dimension « addictions » aux 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>Animer le réseau des référents Sécurité Routière dans les milieux scolaires et universitaires</p> <p>Favoriser l'implication des jeunes dans des projets de sécurité routière</p> <p>Développer la prévention auprès des jeunes par le biais des formateurs anti-drogue des forces de l'ordre (Police et Gendarmerie)</p>

Domaines	Orientations d'actions
5. Contrôles Et sanctions	Poursuivre les actions de contrôle ciblés, sur les lieux, jours et tranches horaires les plus accidentogènes et à la sortie des lieux festifs
	Poursuivre le développement du dispositif d'Ethylotest Anti-Démarrage (EAD) administratif en lien avec le CISR 2018
	Transmission au préfet par les forces de l'ordre des dossiers d'accidents avec blessures involontaires et homicides involontaires commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique pour qu'une procédure de fermeture administrative ou avertissements soit menée à l'encontre du tenancier du débit de boisson

Enjeu n°3 : Les jeunes (14 - 17 ans / 18 - 24 ans / 25 - 29 ans)

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	<i>14 - 17 ans // 18 - 24 ans // 25 - 29 ans</i>
	-
2. Information	Informier sur les risques des distracteurs
	Communiquer sur les risques routiers 2RM
	<i>14 - 17 ans</i>
	Développer des outils de communication adaptés aux publics jeunes par les
	<i>18 - 24 ans</i>
	Communiquer au sein des auto-écoles sur les thématiques alcool, préparation de
	Réaliser une communication complète sur l'enjeu des substances psychoactives
	Travailler en relation avec les associations étudiantes
	Développer les soirées SAM
	Poursuivre et étendre le dispositif avec les professionnels du transport pour
	Développer les maraudes
	<i>25 - 29 ans</i>
Développer le partenariat avec les organisateurs de soirées étudiantes	
3. Formation	<i>14 - 17 ans // 18 - 24 ans // 25 - 29 ans</i>
	Mettre en place une formation à destination des propriétaires de débit de boissons et barmans sur la thématique des risques de l'alcool au volant
	Lier l'éducation à la sécurité routière et la prévention des conduites à risques au sein des Comités d'Education à la Santé et la Citoyenneté (CESC) ou du Conseil de Vie Lycéenne (CVL)
	Travailler sur les compétences psychosociales des élèves (influence des pairs, autonomie, prise de décisions, estime de soi, prise de risque....)
	Développer le partenariat avec les établissements de débits de boissons et de lieu de nuit
4. Éducation	<i>14 - 17 ans</i>
	Ne pas limiter les actions de prévention aux élèves de seconde, mais agir également pour les classes de première en développant des actions destinées aux jeunes qui envisagent la conduite accompagnée ou qui passeront prochainement leur permis de conduire
	Promouvoir la conduite accompagnée et la conduite supervisée
	<i>18 - 24 ans</i>
	Maintenir et développer davantage les actions dans les lycées, CFA ainsi qu'auprès des compagnons du devoir
	<i>25 - 29 ans</i>
Développer des actions de sécurité routière en entreprise et par le biais de la médecine du travail, pour capter le public qui a quitté le milieu scolaire	

5. Contrôles Et sanctions	<i>14 - 17 ans // 18 - 24 ans // 25 - 29 ans</i>
	Réaliser un contrôle accru du respect du port des équipements de sécurité des usagers en 2RM
	Inciter les associations à organiser des modules sécurité routière dans le cadre des mesures alternatives à la sanction ou de sanctions à destination des mineurs
	Réalisation par tous les services de police et de gendarmerie au cours de la semaine de la rentrée scolaire, d'un contrôle fictif préventif coordonné aux abords des établissements scolaires puis un mois plus tard, d'un contrôle réel : autorisation serait donnée par les procureurs de verbalisations fictives de tous les usagers, tant parents qu'enfants aux abords des établissements scolaires pour les petites infractions routières (casque, téléphone, ceinture, contrôle technique), le jour de la rentrée scolaire, avec nouveau passage un mois plus tard pour cette fois une verbalisation effective si des faits de même nature sont constatés.

Enjeu n°4 : Les seniors (65 - 74 ans / 75 ans et plus)

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	<i>65 - 74 ans // 75 ans et plus</i>
	Pour améliorer la vigilance favoriser le développement de bandes de guidage audio tactile
	Pour les traversées piétonnes dangereuses, mener une réflexion sur l'installation de panneaux passage piétons avec sabliers et indicateurs sonores.
	Installation de passages piétons 3D
2. Information	<i>65 - 74 ans // 75 ans et plus</i>
	Développer un partenariat avec les professionnels de la santé pour les inciter à communiquer avec leurs patients seniors sur la nécessité d'effectuer périodiquement des tests destinés à vérifier leur aptitude physique à la conduite : tests visuels, auditifs, de réflexes...
	Informers systématiquement les seniors de la dangerosité potentielle de certains médicaments lors de la conduite
	Informers les seniors sur le choix d'un véhicule adapté
	Créer des supports de communication dédiés pour les seniors
3. Formation	<i>65 - 74 ans // 75 ans et plus</i>
	Développer des actions d'évaluation et de sensibilisation à la conduite
	Poursuivre les actions de remise à niveau du code de la route
4. Éducation	<i>65 - 74 ans // 75 ans et plus</i>
	Développer les échanges inter-générationnels
	Développer les partenariats avec les acteurs institutionnels et les professionnels de la silver économie
5. Contrôles Et sanctions	<i>65 - 74 ans // 75 ans et plus</i>
	Les seniors sont soumis aux contrôles comme tout autre usager

Enjeu n° 5 : Les deux-roues motorisés

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	<p>Développer l'installation de dispositifs de protection pour les motards sous les glissières</p> <p>Mener une réflexion sur la suppression des obstacles dangereux et la pose de coussins</p> <p>Dans le cadre de la conception de l'aménagement d'infrastructures routières et de l'entretien des routes, intégrer la problématique des risques 2RM, installation de «supports de panneaux fusibles »</p>
2. Information	<p>Réaliser des campagnes d'information sur l'entretien du véhicule/les équipements obligatoires et recommandés (gilets airbag) lors du retour des beaux jours</p> <p>Favoriser le partenariat avec l'association des maires afin de promouvoir les actions de prévention en direction des deux roues</p> <p>Développer la sensibilisation au sein des auto-écoles sur les risques liés aux chutes en 2RM, aux équipements de sécurité et sur les notions de partage de la route</p> <p>Sensibiliser l'ensemble des conducteurs sur le partage de la route</p> <p>Mettre en place des campagnes d'information et de sensibilisation pour rappeler l'obligation et le contenu du permis AM aux utilisateurs et à leurs parents.</p> <p>Animer et former le réseau de référents sécurité routière dans chaque commune par le biais d'un partenariat afin de sensibiliser les élus locaux aux enjeux de la sécurité routière</p> <p>Mobiliser les employeurs en vue de sensibiliser leurs salariés à la prise en compte des deux-roues motorisés</p> <p>Informers sur les conséquences juridiques et financières liées à l'utilisation de véhicules non conformes ou modifiés (lutte contre le débridage)</p>
3. Formation	<p>Poursuivre le financement de formations spécifiques et d'acquisition du permis AM dans le cadre du PDASR</p> <p>Poursuivre et développer les journées de formations post-permis</p> <p>Proposer aux conducteurs VL, aux sociétés de transports en commun et poids lourds une découverte de la moto en tant que passagers et inversement.</p>
4. Éducation	<p>Rappeler l'obligation de détenir le permis AM pour conduire un cyclomoteur pour éviter la confusion entre ASSR et permis AM</p> <p>Intensifier l'information du respect des règles de sécurité routière (problème de comportements à risques et adopter les comportements adaptés)</p>
5. Contrôles Et sanctions	<p>Développer davantage la mise en place d'opérations de contrôle ciblées sur les 2RM</p>

Déclaration commune

La politique de sécurité routière départementale menée durant les deux précédents DGO nous a conduit à des résultats significatifs et encourageants. Le record historique de la mortalité routière enregistré en 2017 le confirme.

Toutefois, nous devons poursuivre et conjuguer nos efforts visant à atteindre l'objectif d'un nombre maximum de 18 morts sur les routes marnaises en 2020, dans le cadre de l'objectif national d'un nombre maximum de 2 000 tués sur les routes de France en 2020.

La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies soient épargnées. Cette démarche repose sur l'action de chacun dans son propre champ de compétences et nous impose de dialoguer constamment et de coordonner nos actions.

Les orientations d'actions pour les cinq années à venir reposeront sur les enjeux suivants :

- Enjeu n° 1 – Le risque routier professionnel ;
- Enjeu n° 2 – La conduite après usage de substances psychoactives (alcool – stupéfiant) ;
- Enjeu n° 3 – Les jeunes de 14 à 29 ans ;
- Enjeu n° 4 – Les seniors ;
- Enjeu n° 5 – Les deux-roues motorisés.

Nous nous engageons à favoriser les synergies entre l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité routière, à assurer la pertinence et la cohérence de nos actions, afin de décliner ces orientations dans le cadre annuel des cinq PDASR à venir.

Par cette déclaration, nous exprimons notre détermination commune à faire reculer l'insécurité routière dans le département de la Marne.

À Châlons-en-Champagne, le 7 mai 2018

Christian BRUYEN



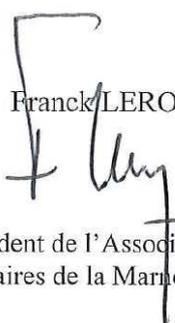
Président du Conseil
Départemental de la Marne

Denis CONLIS



Préfet du département
de la Marne

Franck LEROY



Président de l'Association des
Maires de la Marne

Eric VIRBEL



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

Matthieu BOURRETTE



Procureur de la République
près le TGI de Reims