

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

**Document Général D'orientations
2023 - 2027**



Préambule

Feuille de route stratégique de la sécurité routière à l'échelle départementale, le Document Général d'Orientation (DGO) arrête nos enjeux locaux et nos priorités d'actions en matière de sécurité routière pour les 5 années à venir.

Afin de rendre plus sûres les routes du département de la Marne, j'ai souhaité une large concertation des services de l'État et des acteurs de la sécurité routière. Fondé sur une analyse objective de l'accidentalité routière, ce travail collaboratif permet de retenir 5 enjeux locaux :

- Les deux-roues motorisés ;
- Les conduites à risques ;
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » ;
- Le risque routier professionnel ;
- Les jeunes.

Ces enjeux, arrêtés comme priorités de nos 5 prochaines années, constitueront les boussoles de nos actions concrètes au service de la sécurité de nos usagers de la route. Ils seront pris en compte dans la définition de notre stratégie de lutte contre la délinquance routière ainsi que dans notre animation des actions de sécurité routière.

Symbole d'un engagement mutuel des services de l'État et de ses partenaires pour la sécurité routière, ce DGO constitue une nouvelle étape dans le travail coopératif réalisé quotidiennement en faveur d'une diminution de l'accidentologie.

J'adresse mes plus sincères remerciements et je salue l'engagement de l'ensemble des acteurs qui, dans le cadre de ce document stratégique, se sont mobilisés aux côtés de mes services pour répondre à cet enjeu fort que constitue la sécurité de nos concitoyens sur les routes de la Marne.

Henri Prévost

Sommaire

Préambule

Le cadre général de la démarche

1. Les objectifs du DGO
2. La démarche d'élaboration

p 4

Le diagnostic territorial partagé

1. Situation géographique
2. Les chiffres de l'accidentalité et la mortalité routière dans la Marne
3. La situation des présumés responsables d'accidents mortels

p 5

L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

p 13

Le DGO 2023-2027 : 5 enjeux pour réduire la mortalité sur nos routes

1. Enjeu n°1 – Les deux roues motorisés
2. Enjeu n°2 – Les comportements à risque
3. Enjeu n°3 – La mobilité dite « douce »
4. Enjeu n°4 – Le risque professionnel
5. Enjeu n°5 – Les jeunes

p 15

Le DGO 2023 – 2027 : Les modalités d'évaluation

p 29

Déclaration commune

p 30

Le cadre général de la démarche

1. Les objectifs du DGO : définir et fédérer

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre aux services de l'État, au Conseil départemental et aux collectivités territoriales de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique de sécurité routière qu'ils mettront en œuvre. Ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, cette définition vise à faire reculer l'insécurité routière.

Ce DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Dès lors, le DGO constitue un outil politique de programmation mais également un outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

2. La démarche d'élaboration

Sous l'autorité du préfet de la Marne, Madame Samira Alouane, sous-préfète, directrice de Cabinet et cheffe de projet sécurité routière, a piloté la démarche.

Une phase de lancement a permis de mobiliser une pluralité d'acteurs pour dresser un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités. En parallèle, un bilan portant sur les cinq années précédentes a été partagé en réunion de travail le mardi 7 février 2023.

Trois réunions de groupe de travail ont ensuite permis d'établir, pour chaque enjeu, les orientations d'actions nécessaires pour la période couvrant 2023 à 2027, afin d'aboutir à une finalisation du document et à un engagement collectif.

Le diagnostic territorial partagé

1. Situation géographique

Septième département le plus étendu de France, la Marne compte 563 998 habitants vivant dans 613 communes. Si plus de 45 % des marnais vivent dans l'une des 3 agglomérations que sont Reims, Châlons et Epernay¹, le département demeure essentiellement rural avec 93 % des communes qui comptent moins de 2 000 habitants.

De ce fait, le département de la Marne fait partie de la famille des départements qualifiés de « *multipolaires* », c'est-à-dire comme composé d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale.

Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique ainsi que ses universités et grandes écoles, la Marne bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises ainsi qu'européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.

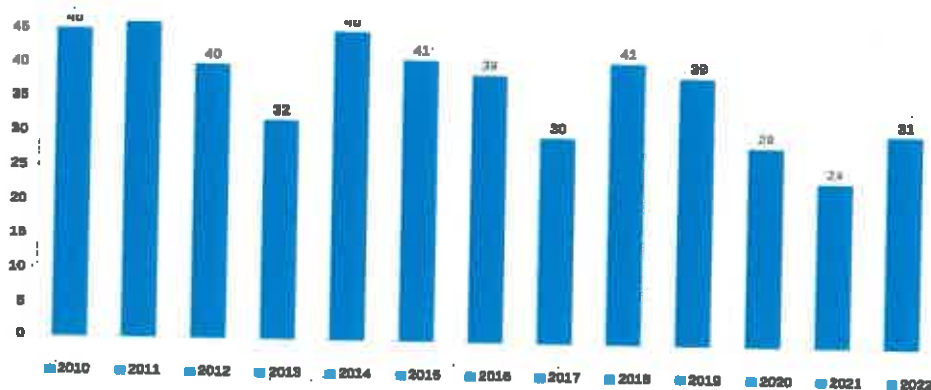
Le réseau routier marnais compte 200 km d'autoroute (A4, A26, A34 et A344), 200 km de routes nationales (RN4, RN31, RN44, RN51 et RN244), 4 200 km de routes départementales et 5 800 km de voies communales.

2. Les chiffres de l'accidentalité et de la mortalité routière dans la Marne

Une tendance à la baisse de la mortalité depuis 2010

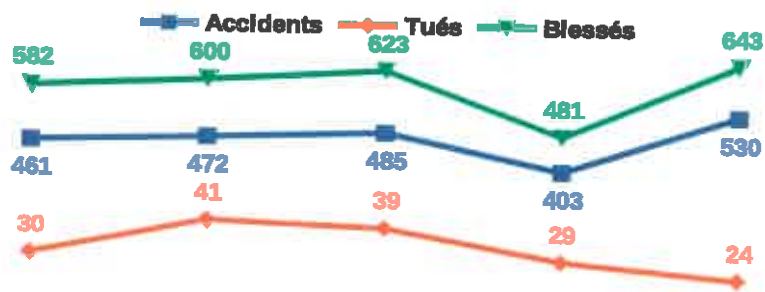
Le nombre de personnes tuées sur les routes marnaises ces dix dernières années évolue en « *dents de scie* », avec une baisse constatée depuis 2018. Ainsi, le nombre moyen de personnes tuées chaque année passe de 41,5 sur la période 2010-2015 à 33,7 sur la période 2016-2021, soit une baisse de près de 8 tués par an.

Si les données non-consolidées de 2022 font état d'une hausse par rapport aux deux années précédentes, le nombre de personnes qui ont perdu la vie reste en dessous de la moyenne de la période 2016-2021 et demeure inférieur à 2019, dernière année pleine de référence sans restriction de circulation.



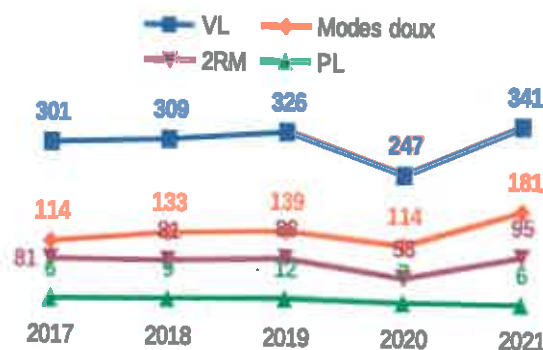
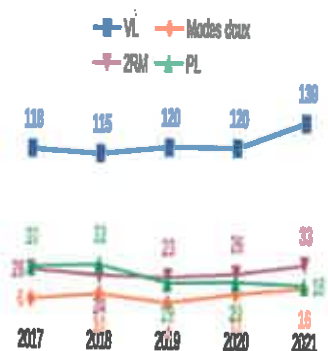
Toutefois, une tendance inverse s'observe du côté des accidents corporels et des personnes blessées à l'occasion de ces accidents. A l'exception de l'année 2020, anomalie statistique liée aux périodes de confinement et de ralentissement des déplacements de personnes, la hausse est constatée sur ces deux items.

¹ Reims comptabilise 182 211 habitants, soit 32,3 % de la population marnaise, alors que Châlons-en-Champagne et Epernay accueillent respectivement 44 130 habitants et 22 136 habitants (7,8 et 3,9 % de la population marnaise).



Concernant la typologie de véhicule utilisé au moment de ces accidents, que cela soit en ou hors agglomération, la part des véhicules de tourisme apparaît toujours la plus importante et en hausse.

Évolution du nombre d'accidents corporels par principaux modes de déplacement, hors agglomération (2017 - 2021) / Évolution du nombre d'accidents corporels par principaux modes de déplacement, en agglomération (2017 - 2021)



Nombre de tués par million d'habitants sur la période 2017-2021

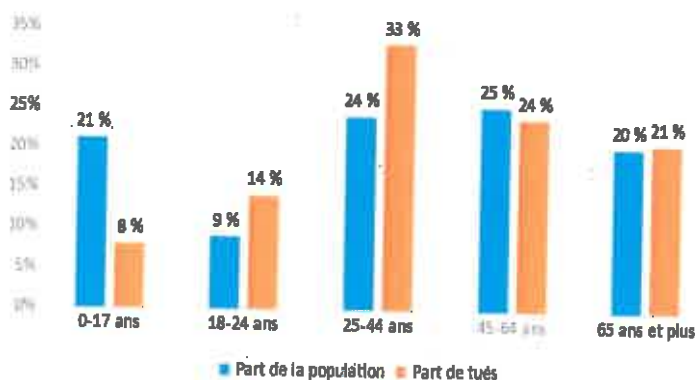
Sur la période 2017-2021, la moyenne des tués par an est de 32,6 tués (contre 32 tués au niveau national et à égalité avec la famille de départements multipolaires). Le taux moyen des tués pour 1 million d'habitants est de 58 tués (contre 47 au niveau national et 48 pour la famille multipolaire).

Dès lors malgré la baisse constatée sur le précédent graphique, les routes de la Marne restent donc particulièrement meurtrières à comparaison de la situation nationale ou de celle des départements composés d'agglomérations moyennes et entrecoupés de zones à dominante rurale.

Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)

Entre 2017 et 2021, la tranche d'âge des 25-44 ans est la plus représentée parmi les personnes qui ont perdu la vie, avec 54 décès soit 33 % de l'ensemble des tués.

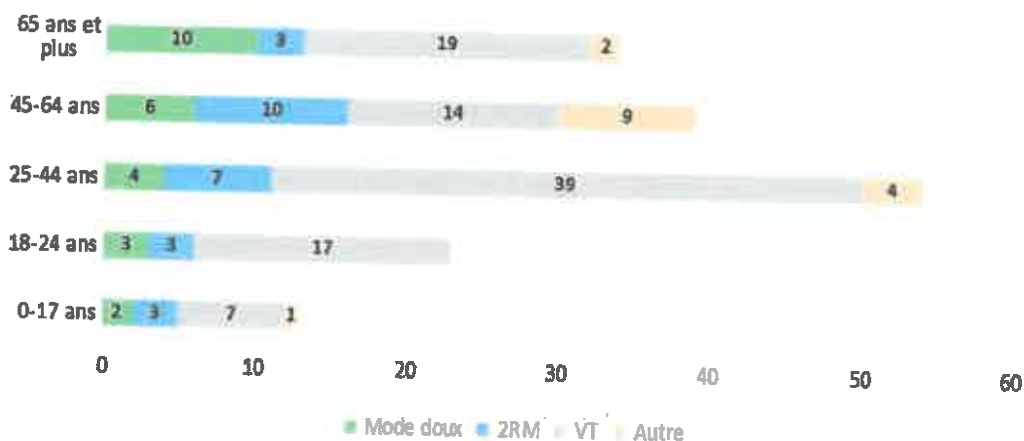
Les 45-64 ans viennent ensuite avec 39 tués (24 %) puis les 65 ans et plus avec 34 tués (21 %).



Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)

Dans toutes les catégories d'âge, la majorité des personnes ont perdu la vie alors qu'elle se trouvait à bord d'un véhicule de tourisme. Cette proportion apparaît d'autant plus marquée chez les 25-44 ans et 65 ans et plus. Par ailleurs, plus l'âge avance pour les catégories ci-dessous, plus la part des modes de mobilité dite douce est représentée dans la part des décès (jusqu'à 30 % chez les plus de 65 ans).

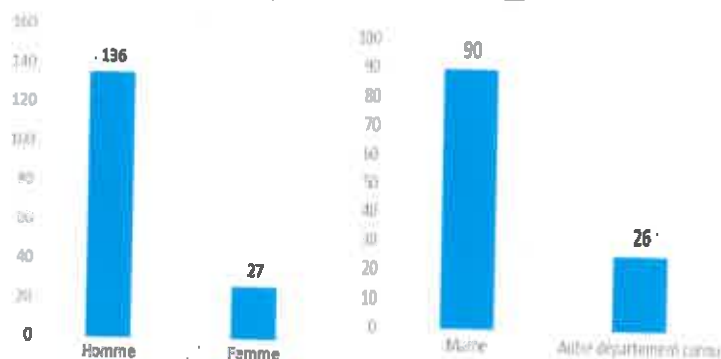
A noter concernant les deux-roues motorisés, enjeu majeur pour notre département, une surreprésentation chez les 45-64 ans.



N.B. : les modes de déplacement sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, trottinettes avec ou sans moteur, cyclistes), 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto), tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds.

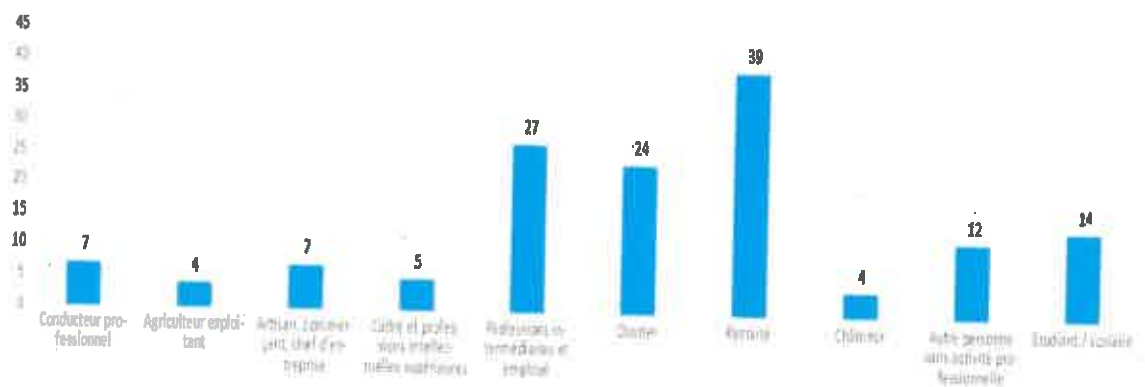
La répartition du nombre de tués par selon le sexe et le département de résidence connu

Entre 2017 et 2021, les personnes décédées sur les routes marnaises étaient, le plus souvent, de sexe masculin et résidentes du département.



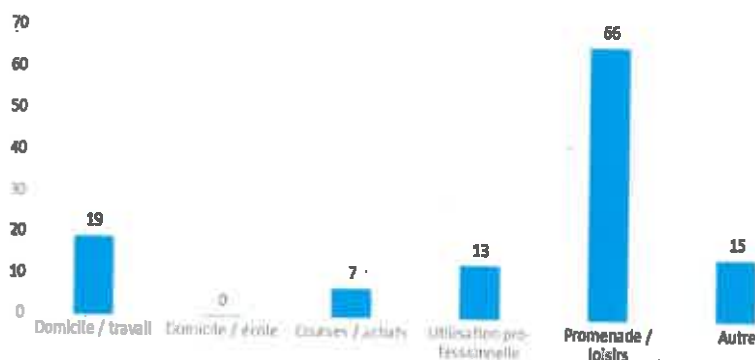
Nombre de tués (2017-2021) selon la catégorie socio-professionnelle (CSP) connue

Sur les cinq dernières années, pour les catégories socio-professionnelles connues des personnes qui ont perdu la vie, les retraités apparaissent les plus représentés. Les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers constituent la seconde de catégorie, mettant en avant la nécessité d'une prise en compte du risque routier professionnel.



Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet

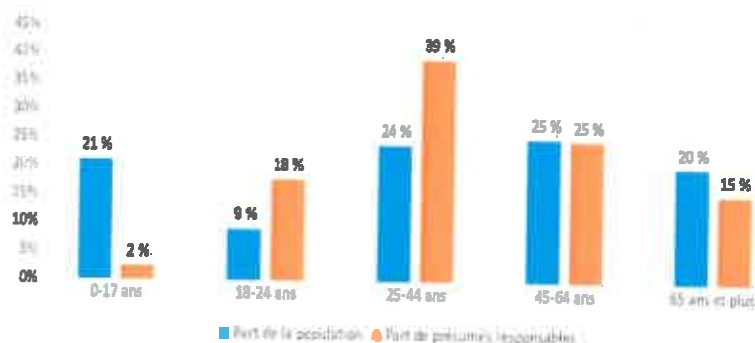
Pour les personnes décédées dont le motif de déplacement a pu être déterminé, l'accident mortel est très souvent survenu au cours d'un trajet loisir (74 % des situations) ou au cours d'un trajet professionnel en migration pendulaire ou en déplacement professionnel (27 % des situations).



3. La situation des présumés responsables d'accidents mortels²

Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge (2019-2021) au regard de la part dans la population

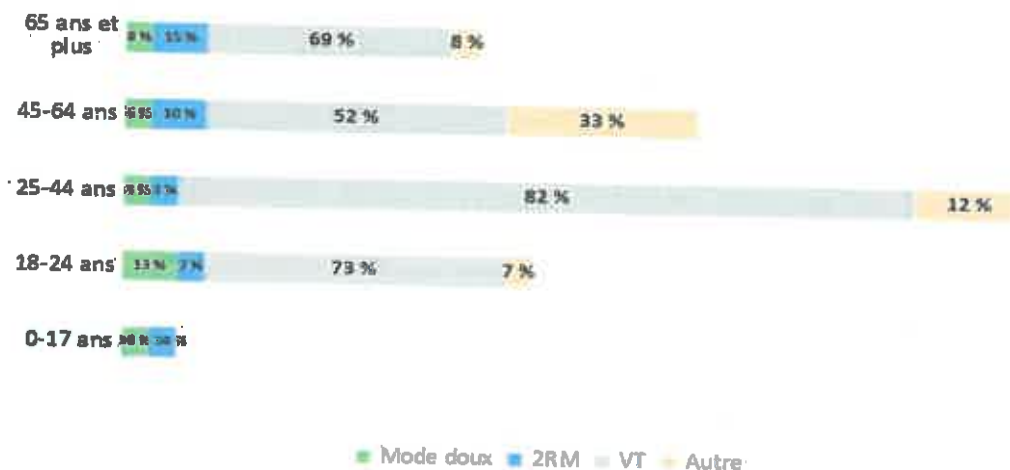
Deux catégories d'âge apparaissent surreprésentées dans cette comparaison entre la part des auteurs présumés et la part de la population : les 18-24 ans et les 25-44 ans. Ainsi, alors qu'ils sont moins présents dans la population, les 18-24 ans sont présumés responsables dans 18 % des accidents mortels et les 25 – 44 ans dans 39 % desdits accidents.



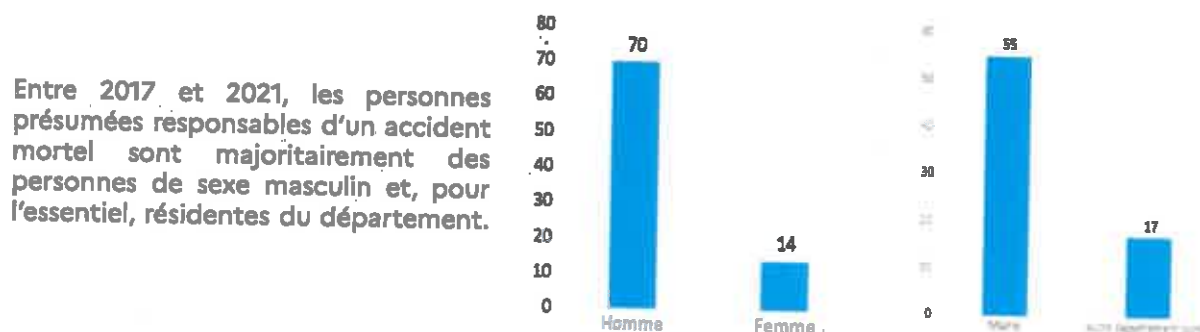
Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge

Dans toute catégorie d'âges, l'usage du véhicule de tourisme apparaît comme le mode de déplacement de la personne identifiée comme présumée responsable de l'accident mortel. Cette part est extrêmement majoritaire dans les deux catégories vues précédemment que sont les 18 – 24 ans et les 25-44 ans.

² Sur une période de 3 années consolidées, à savoir de 2016 à 2019, fondée sur les bulletins d'analyse des accidents de la circulation (BAAC).



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par sexe et par département de résidence connu



Entre 2017 et 2021, les personnes présumées responsables d'un accident mortel sont majoritairement des personnes de sexe masculin et, pour l'essentiel, résidentes du département.

Présumé responsable (2017-2021) selon la catégorie socio-professionnelle (CSP) connue

Sur les 5 dernières années, pour les 69 personnes responsables d'un accident mortel dont la catégorie socio-professionnelle est connue, un nombre quasi identique existe entre les ouvriers (25%) ou des personnes sans activité professionnelle, qu'elle soit retraitée (23%) ou actif sans profession (23%).

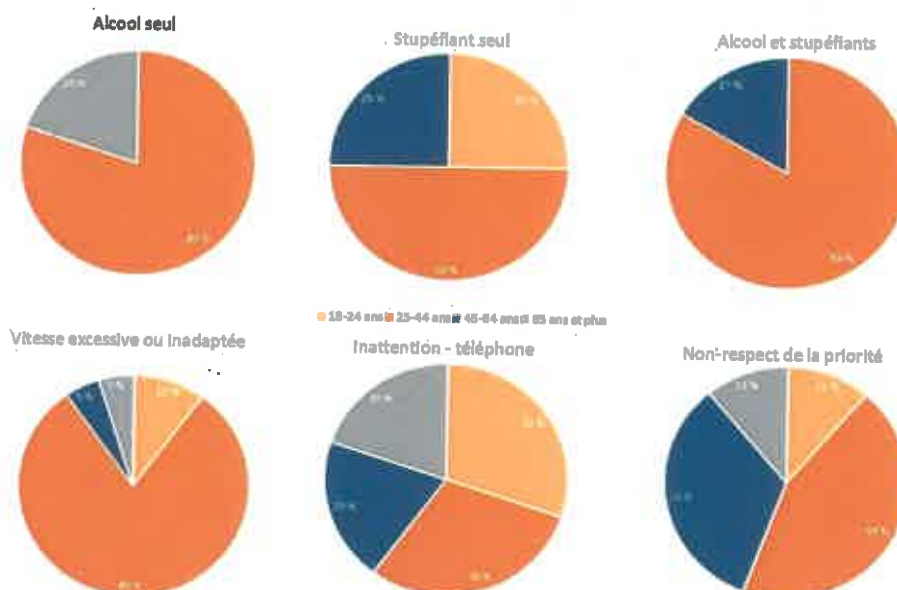
Le motif de déplacement de ces personnes présumées responsables a été identifié comme relevant davantage du loisir (48%) que de la sphère purement professionnelle (35%) entre le trajet domicile/travail ou le déplacement professionnel.

Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables (2019-2021) distinction homme/femme

Chez les usagers présumés responsables d'accident mortel, la vitesse apparaît être le principal facteur identifié dans 25 % des cas. Avec 12 % et 5 % des situations relevées, l'alcool seul et les stupéfiants ont également été identifiés.

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	14	7	21
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	9	1	10
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	4	0	4
Alcool et stupéfiant	5	1	6
Inattention - téléphone	7	3	10
Non respect de la priorité	8	1	9
Malaise	8	0	8
Somnolence - fatigue	5	0	5
Médicaments	0	0	0
Contresens	4	2	6
Dépassement dangereux	3	0	3
Changement de file	3	1	4
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Éblouissement	2	0	2
Autre cause	3	1	4
Cause indéterminée	3	3	11
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	70	14	84

A noter toutefois que ces facteurs peuvent se cumuler comme, par exemple, l'alcool et les stupéfiants chez les 25 – 44 ans ou 45 – 64 ans. En outre, on peut observer que certaines causes n'apparaissent pas selon les âges.



c. Les lieux et circonstances des accidents de la circulation

Avec sa tendance principalement rurale, le département de la Marne est quotidiennement traversé par d'importants flux sur ses axes structurants. Ainsi, l'autoroute A4 et la RN31 entre Reims et Fismes, par exemple, connaît des flux à plus de 20 000 véhicules jour.

L'analyse des accidents mortels sur la période 2017-2021 permet d'identifier les principales caractéristiques, dans le temps et dans l'espace, de ces événements dramatiques.

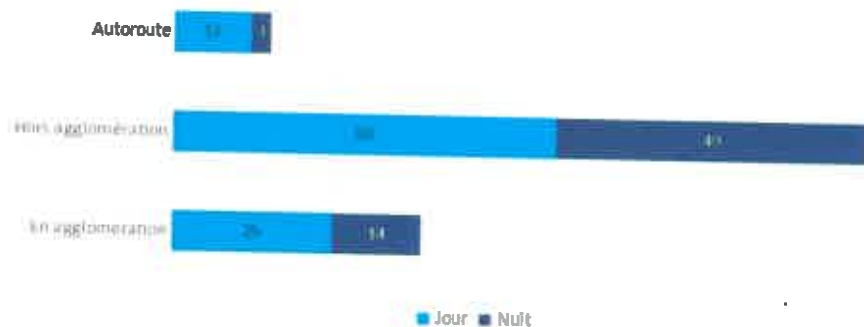
Ces accidents mortels sont :

- Principalement hors agglomération (67 % des personnes qui ont perdu la vie) ;
- Pour majorité de jour (60 % des accidents mortels) et durant la semaine de travail (53%) ;
- Principalement sur ligne droite (68 % des victimes) et hors intersection ;
- Pour majorité, en conditions climatiques « normales » avec 72 % des accidents corporels ;
- Lorsqu'il survient en agglomération, l'accident est dans un tiers des cas lié à franchissement de feu rouge.

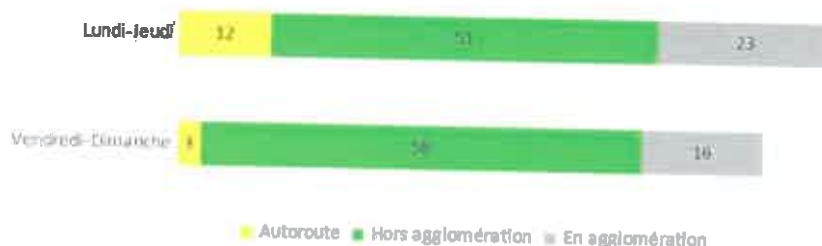
Nombre de tués selon le secteur routier (2017-2021)



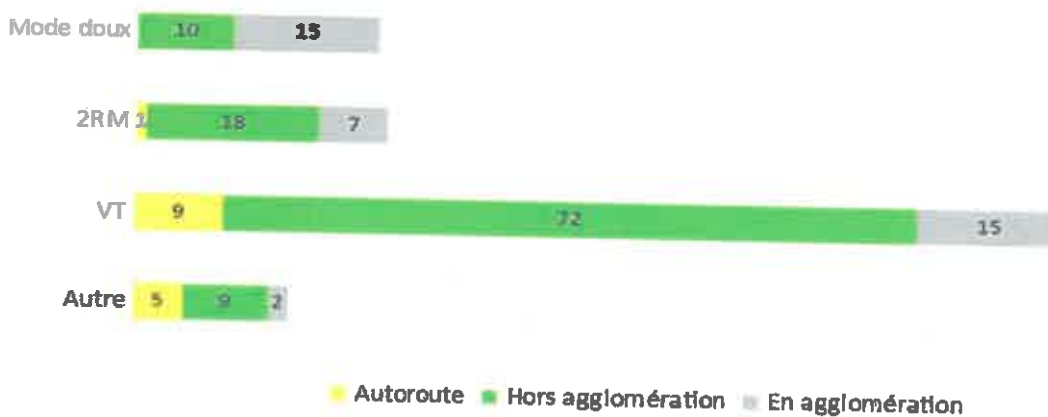
Nombre de tués le jour et la nuit selon le secteur routier (2017-2021)



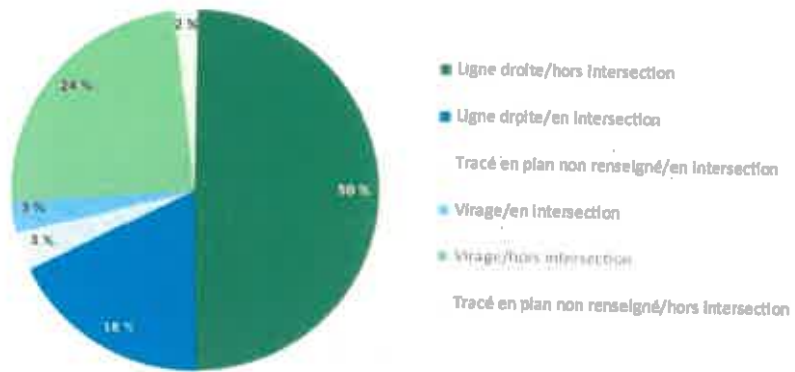
Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)



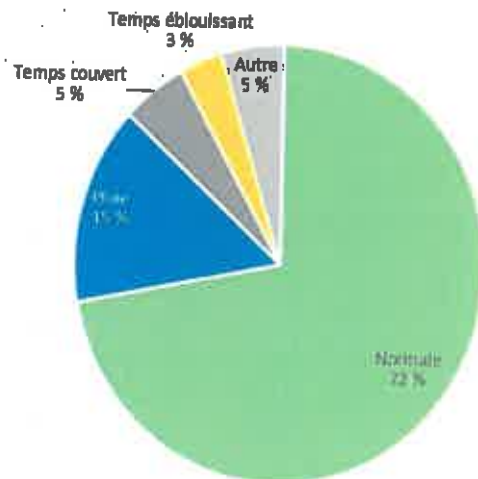
Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)



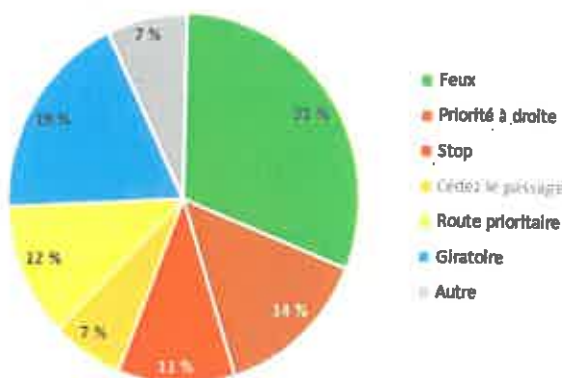
Répartition des victimes hors agglomération selon que la voie soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)



Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)



Répartition des accidents en/hors intersection dans les agglomérations (2017-2021)



En intersection, 153 victimes sont recensées dans un franchissement de feux rouges soit 31%.

19% des victimes sont comptabilisés dans un refus de priorité en giratoire (58 personnes). Le nombre de victimes liées à un refus de priorité à droite s'élève à 14% (70 victimes) et le refus de priorité à un stop induit 54 victimes (11%).

L'évaluation du DGO 2018-2022 : retour d'expérience

1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Le 9 janvier 2018, le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) avait retenu trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière à l'horizon 2022 :

- L'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- La protection de l'ensemble des usagers de la route ;
- L'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Afin de décliner ces axes majeurs et pour la période couvrant 2018 à 2022, deux catégories d'enjeux avaient été retenus :

Les enjeux nationaux principaux	Les enjeux locaux complémentaires
<ul style="list-style-type: none">◦ Le risque routier professionnel ;◦ La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;◦ Les jeunes ;◦ Les seniors.	<ul style="list-style-type: none">◦ Les deux roues motorisés (2RM)

Dans ce cadre, le travail coopératif conduit au premier semestre 2018 a permis de définir un DGO pour le département de la Marne permettant de guider nos actions de sécurité routière. Parmi les plus emblématiques et en guise d'évaluation de ce précédent document stratégique, il convient de citer :

Des actions de sensibilisation et d'information du grand public

- **Diffusion d'un spot radio « SAM »** : À l'occasion des fêtes de fin d'année, un spot « SAM, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » a été diffusé durant plusieurs années sur l'antenne de la radio locale Champagne FM afin de sensibiliser le grand public sur les risques liés à la consommation d'alcool durant les festivités de fin d'année.
- **Campagne d'affichage « La route se partage »** : Sur les bus des villes de Reims, Châlons-en-Champagne et Epernay, une campagne d'affichage sur les règles à suivre pour le partage de la route a pu être réalisée, profitant notamment de la vitrine qu'offrait le tour de France féminin autour de la pratique du vélo.
- **Campagne « La sécurité sur la route commence sur votre table de nuit »** : Campagne de communication par les pharmacies du département à l'aide de distribution de sachets, afin de sensibiliser les clients des officines sur les risques routiers liés à la prise de médicaments et sur la lecture des pictogrammes.
- **Présence d'un stand « Sécurité Routière » animé par les agents de la préfecture et les intervenants départementaux en sécurité routière (IDSR)** : Les visiteurs de grands événements, tels que la Foire de Châlons-en-Champagne, la foire de Printemps ou le Tour de France féminin 2019 ont pu bénéficier d'une sensibilisation à certaines thématiques de la sécurité routière grâce à la présence de personnels de la préfecture et des intervenants départementaux de sécurité routière.

Des actions ciblées visant à donner un message précis de sécurité routière

- **Animation de la conférence « Non ce n'est pas l'arbre qui traverse la route »** : Conférence réalisée auprès d'un public déterminé comme certains salariés d'entreprise afin de démontrer que l'accident n'est pas une fatalité.
- **Actions destinées à favoriser l'auto-dépistage alcoolique** : Par la distribution gratuite d'ethylo-tests dans le cadre d'événements comme le festival « Les moissons rock » ou l'organisation d'opérations des forces de l'ordre mêlant contrôle et prévention, des actions ont été conduites afin de favoriser l'auto-dépistage et ainsi éviter l'utilisation dangereuse d'un véhicule.

Des actions tournées vers un public spécifique et identifié comme enjeu de sécurité routière

- **Actions à destination du milieu scolaire** : Les jeunes, récents ou futurs utilisateurs de la route particulièrement exposés aux risques routiers, ont bénéficié de plusieurs actions destinées à leur faire

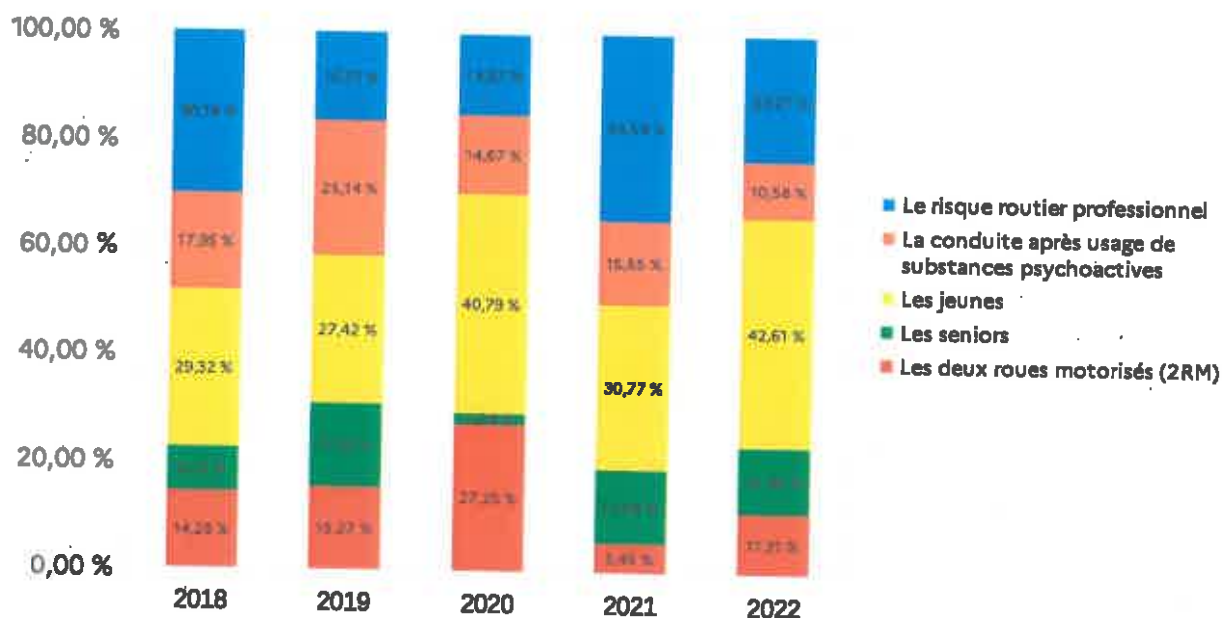
prendre conscience des dangers mais aussi les former aux réactions à avoir en cas de danger. Dans ce cadre peuvent notamment être citées les actions du « car pédagogique AGORA », la réalisation d'escape game pour déterminer les causes d'un accident ou les actions de sensibilisation aux addictions.

- Actions à destination des 2 roues motorisés (2RM): Priorité affichée du DGO 2018-2022, les utilisateurs de 2RM ont été un public cible de plusieurs des actions conduites avec, par exemple, les journées moto organisées en coopération avec les deux forces de sécurité intérieure ou les sorties en moto permettant des initiations ou des remises à niveau sur circuit.

2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

Chaque année sous l'autorité de la directrice de Cabinet, cheffe de projet sécurité routière, et en accord avec les membres de la commission d'attribution, les crédits dédiés au plan départemental d'actions de sécurité routière ont été destinés aux financements d'action répondant aux 5 enjeux précités.

Répartition financière de la dotation du PDASR



Le DGO 2023-2027 du département de la Marne : 5 enjeux pour réduire la mortalité sur nos routes

Sous l'autorité du préfet de la Marne, les services de l'État, les représentants des collectivités territoriales et des personnalités qualifiées en matière de sécurité routière se sont réunis durant le premier trimestre 2023 pour définir les contours du nouveau document général d'orientations (DGO).

Fondée sur le diagnostic territorial de l'Observatoire départemental de la sécurité routière, cette élaboration a été réalisée dans le cadre fixé par l'instruction de la déléguée interministérielle à la sécurité routière du 25 mai 2022.

Concernant les enjeux à retenir, par souci de simplification et d'adaptation de notre politique de prévention aux risques nouveaux, 4 enjeux englobants ont été fixés nationalement :

- Les deux-roues motorisés ;
- Les conduites à risques ;
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » ;
- Le risque routier professionnel.

L'évaluation partagée des services de l'État, des collectivités territoriales et des personnes qualifiées en matière de sécurité routière a conduit le préfet de la Marne à arrêter un cinquième enjeu, propre à la Marne, avec le public des jeunes.

Enjeu n°1 – Les deux roues motorisés (2RM)

1. Le diagnostic territorial

Au niveau départemental, les usagers de 2RM tués (26), dont la grande majorité sont des motocyclistes, représentent 16 % de l'ensemble des tués sur la période 2017-2021, soit 7 points de moins qu'au niveau national et 4 points de moins comparativement à la famille multipolaire.

Si les différentes classes d'âge des personnes ayant perdu la vie en 2RM apparaissent homogènes, une attention particulière doit être portée aux 45-54 ans qui sont particulièrement touchés avec 7 décès.

Répartition des 2RM tués, par tranches d'âge (2017-2021)

Age	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 et +
Tués	0	3	3	4	3	7	3	3	0

Pour l'essentiel, ces décès ont été enregistrés hors agglomération.



Illustration: Cartographie des accidents 2RM hors agglomération



Illustration: Cartographie des accidents 2RM en agglomération

2. Les orientations arrêtées dans le cadre du DGO

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	<p>Continuer à développer l'installation de dispositifs de protection pour les motards sous les glissières dans les virages (selon la réglementation en vigueur) et veiller à leur entretien.</p> <p>Réaliser une cartographie des zones les plus accidentogènes du département, ainsi qu'une analyse des périodes de l'année les plus à risque.</p> <p>Sensibiliser les maires à la suppression des obstacles dangereux et aux règles à respecter pour l'installation des coussins et leur devoir d'entretien.</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, en développant par exemple l'installation de «supports de panneaux fusibles».</p> <p>Veiller à l'entretien de la voirie (trous dans la voirie, fauchage des bas cotés)</p>
2. Information	<p>Réaliser des campagnes d'information sur l'entretien du véhicule (ex : les pneus) ainsi que des campagnes d'incitation à l'achat des équipements obligatoires et recommandés (gilets airbag) lors du retour des beaux jours.</p> <p>Développer le partenariat avec les moto-écoles lors de la réalisation d'actions de sécurité routière.</p> <p>Développer la sensibilisation au sein des auto-écoles sur les équipements de sécurité et sur les notions de partage de la route.</p> <p>Communiquer auprès du grand public, des clubs moto et des auto-écoles sur l'existence et le rôle du Chargé de Mission 2RM.</p> <p>Animer le réseau des référents sécurité routière dans les communes 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 du risque des deux-roues motorisés, surtout les livreurs en 2RM.</p> <p>Continuer à informer sur les conséquences juridiques et financières liées à la conduite sans permis AM, sans assurance et à l'utilisation de véhicules non conformes ou modifiés (lutte contre le débridage).</p> <p>Rappeler aux assureurs la nécessité de vérifier la possession du permis AM pour l'ensemble des conducteurs lors de la souscription d'une assurance</p> <p>Continuer à sensibiliser l'ensemble des conducteurs sur le partage de la route et les contraintes des 2RM.</p>
3. Formation	<p>Développer les actions de sensibilisation aux angles morts avec les conducteurs de transports en commun, poids lourds et 2RM.</p> <p>Poursuivre et développer les journées de formation post-permis, notamment auprès des jeunes permis ou après de longues périodes sans conduite.</p>
4. Éducation	<p>Développer les actions de sensibilisation 2RM associant théorie et pratique dans les établissements scolaires en partenariat avec les moto-écoles, les intervenants privés et institutionnels.</p>
5. Contrôles et sanctions	<p>Développer davantage la mise en place d'opérations de contrôle ciblées sur les 2RM, notamment lors des rodéos motorisés.</p> <p>Proposer des actions avec alternative aux peines avec une présentation des risques encourus.</p>

Enjeu n°2 – Les conduites à risques (alcool, stupéfiant, vitesse, distracteur et non-respect de la priorité)

1. Le diagnostic territorial

Sur la période couvrant 2019 à 2021, certains comportements à risque ont été relevés comme à l'origine d'accidents mortels :

- 23 % des personnes tuées l'ont été dans un accident marqué par une vitesse excessive ;
- 21 % des personnes tuées l'ont été dans un accident marqué par une consommation entraînant un seuil illégal d'alcool ;
- 19 % des personnes tuées l'ont été dans un accident marqué par un usage illicite de stupéfiants ;

Répartition des tués par facteurs, par tranches d'âge (2019-2021)

Age	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 et +
Vitesse	1	1	2	5	8	1	0	3	0
Alcool	0	1	2	3	9	0	2	2	0
Stupéfiant	0	0	3	5	6	2	1	0	0
Distracteurs	1	0	2	1	1	1	3	0	1
Non-respect priorité	0	0	1	2	1	1	4	1	1

Avec 27 % des tués, les 35 – 44 ans constituent la classe d'âge la plus concernée par ces comportements à risque, suivis des 25 – 34 ans et des 18 – 24 ans.

2. Les orientations arrêtées dans le cadre du DGO

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	<p>Rappeler aux maires les règles relatives aux régimes de priorité (circulaire préfectorale du 31 mars 2015) via l'association des maires ainsi que via le réseau des élus référents sécurité routière dans les communes.</p> <p>Rappeler aux maires l'obligation de suppression des places de stationnement sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons d'ici 2026 (loi LOM).</p> <p>Mettre en cohérence les limitations de vitesse afin de faciliter la lisibilité de la signalisation dans son ensemble (pertinence des 70 km/h sur les routes à 80 km/h ; implantation des panneaux d'entrée d'agglomération...).</p> <p>Favoriser le développement de structures permettant l'installation de dispositif d'Ethylotest Anti-Démarrage (EAD).</p>
2. Information	<p>Rappeler la règle de limitation de vitesse sur les routes de la Marne, auprès du grand public (Norme nationale : 80 km/h – exceptions sur certaines portions de route : 90 km/h).</p> <p>Rappeler les règles en vigueur concernant l'utilisation de téléphones portables et d'oreillettes (en particulier à vélo et trottinettes).</p> <p>Promouvoir le « mode conduite » disponible sur les téléphones.</p> <p>Poursuivre la diffusion d'éthylotests lors des soirées, festivals.</p> <p>Lutter contre les fake-news au sujet des conduites à risques par le biais des réseaux sociaux.</p> <p>Informers le grand public sur la durée de positivité en cas de consommation de stupéfiants et/ou d'alcool.</p> <p>Informers le grand public sur la réglementation liée à la consommation de CBD et sur les risques de positivité en cas de contrôle.</p> <p>Créer un partenariat avec les professionnels de santé afin de développer des actions de prévention.</p> <p>Informers sur les conséquences judiciaires et administratives, sociales et financières en cas de responsabilité lors d'un accident avec distracteur.</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>Rappeler l'interdiction de promouvoir la consommation d'alcool lors des manifestations sportives.</p> <p>Développer les partenariats à destination des collectivités, des associations, salles de spectacles et des ligues sportives pour développer l'encadrement de la vente d'alcool dans les buvettes.</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, au non-respect des limitations de vitesse et des priorités, à l'utilisation de distracteur.</p> <p>Développer des partenariats avec les assureurs et les auto-écoles pour sensibiliser les conducteurs sur les dangers liés aux conduites à risque.</p> <p>Continuer à envoyer de la documentation de prévention/information en cas de suspension administrative du permis de conduire pour alcool/stupéfiants/vitesse.</p> <p>Poursuivre et promouvoir la mise en place de soirées SAM (Université, etc.) en rappelant les dangers liés à une consommation excessive d'alcool.</p>

	<p>Rappeler les risques liés la consommation d'alcool et les responsabilités lors des demandes d'autorisation de débit de boissons et manifestations (obligation d'affichage).</p> <p>Cibler des semaines « à risques » (fêtes de fin d'année, grands départs, etc.) pour mieux sensibiliser les publics visés.</p> <p>Poursuivre la sensibilisation sur la consommation de médicaments.</p>
3. Formation	<p>Développer les actions de formation/sensibilisation à destination du public adulte sur le respect des priorités et sur le partage de la route (chaussée, trottoirs, pistes cyclables, etc.)</p> <p>Sensibiliser les barmans et propriétaires de débits de boissons/boites de nuit sur leurs responsabilités pénales et obligations de mise à disposition de matériel de dépistage.</p> <p>Intégrer la dimension « conduite à risques » aux plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations.</p>
4. Éducation	<p>Poursuivre et développer le concours « 60 secondes pour le dire » au sein des lycées et CFA.</p> <p>Prévenir les conduites addictives en faisant intervenir des associations type C.L.J, M.P.F., Addiction France... dans les collèges, lycées et C.F.A. Associer les personnels médicaux en interne (infirmières et médecin scolaire) et en externe (addictologues par ex..) dans le cadre du parcours santé et du service sanitaire intégrés dans le Comité d'Education à la Santé et à la citoyenneté et à l'Environnement (C.E.S.C.E).</p> <p>Poursuivre les actions à destination des jeunes en milieu scolaire dans le cadre de projets d'envergure type forum, journée ou semaine santé-sécurité et citoyenneté.</p> <p>Lier les conduites à risques en les traitant dans les disciplines enseignées.</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 par le biais des C.V.C en collège et C.V.L en lycée.</p>
5. Contrôles et sanctions	<p>Poursuivre les actions de contrôle ciblés, sur les lieux, jours et tranches horaires les plus accidentogènes et au sein des lieux festifs.</p> <p>Poursuivre le développement du dispositif d'Ethylotest Anti-Démarrage (EAD) administratif en lien avec le CISR 2018.</p> <p>Transmission au préfet par les forces de l'ordre des dossiers d'accidents corporels commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique pour faciliter l'étude par le corps préfectoral des décisions à prendre, notamment vis-à-vis des débits de boissons.</p>

Enjeu n°3 – Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

1. Le diagnostic territorial

Les personnes tuées en utilisation d'un mode de déplacement dit doux totalisent 15 % de l'ensemble des personnes décédées sur la période 2017-2021, soit 6 points de moins qu'au niveau national et 3 points de moins comparativement avec la famille multipolaire.

La majorité de ces personnes ont perdu la vie en agglomération, alors qu'elles se déplaçaient de façon pédestre (52 % des personnes décédées) ou à vélo (40 % des personnes décédées). A noter que 8 % des usagers de la route qui ont perdu la vie utilisaient une trottinette électrique.

La part des seniors est particulièrement importante dans cet enjeu avec 40 % des personnes décédées.

Répartition des usagers en mode doux tués, par tranches d'âge (2017-2021)

Age	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 et +
Tués	2	0	3	3	1	2	4	8	2

2. Les orientations arrêtées dans le cadre du DGO

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	Renforcer le développement des sas vélos et des lignes d'effet aux passages piétons (via l'association des maires).
	Rappeler aux maires l'obligation de suppression des places de stationnement sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons d'ici 2026 (loi LOM).
	Accompagner le développement des parkings à vélo (bailleurs sociaux).
	Poursuivre l'incitation des collectivités à créer des zones de circulation apaisées
	Améliorer la visibilité des passages protégés pour les piétons.
	Développer le marquage au sol permettant de délimiter les zones cyclables (double sens cyclable).
2. Information	Inciter les revendeurs (concessionnaires/grandes surfaces) à développer la sensibilisation au moment de l'achat de vélos et EDPM
	Sensibiliser sur la nécessité d'être visible lors de la pratique d'un mode de mobilité dite douce.
	Poursuivre les actions « Cyclistes, brillez ! » en collaboration avec les forces de l'ordre.
	Rappeler des règles des remontées des « double sens cyclables » (pour voiture, vélos et piétons).
	Communiquer sur la réglementation et l'obligation d'assurance pour les EDPM.
	Continuer les campagnes de communication sur le partage de la route.
	Intégrer dans le règlement intérieur des manifestations sportives cyclistes la notion de partage de la route (obligation de se mettre en file indienne dans le cas où un VL souhaite doubler)
	Communiquer sur les nouveaux panneaux (ex : tourne à droite) et sur les nouveaux aménagements (ex : Chaucidou, sas vélo)
3. Formation	Développer la formation EDPM/trottinettes électriques pour le grand public
4. Éducation	Poursuivre le « Savoir rouler à vélo » dans les établissements scolaires et le promouvoir auprès des collectivités.
	Poursuivre le programme « Permis piéton » en primaire.
	Sensibiliser les collégiens, lycéens et apprentis aux nouveaux modes de mobilité dite "douce".
	Répertorier les acteurs pour les formations piétons, vélos et trottinettes afin de les communiquer aux intervenants départementaux de sécurité routière ainsi qu'aux établissements scolaires/CFA.
5. Contrôles et sanctions	Multiplier les campagnes de contrôle/prévention sur la route, en collaboration avec l'éducation nationale (sortie établissements scolaires), et les communes.
	Solliciter les polices municipales pour contrôler dans les espaces partagés.

Enjeu n°4 - Le risque professionnel

1. Le diagnostic territorial

Entre 2017 et 2021, 32 accidents mortels sont survenus dans le cadre d'un déplacement directement lié avec l'activité professionnelle du conducteur. Au sein des tranches d'âge, les professionnels âgés de 45 à 54 ans et de 55 à 64 ans sont particulièrement représentés avec, pour chacun, un taux de 25 % des personnes qui ont perdu la vie.

Répartition des tués lors d'un déplacement professionnel, par tranche d'âge (2017-2021)

Age	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 et +
Tués	0	1	5	2	7	8	8	0	1

2. Les orientations arrêtées dans le cadre du DGO

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	Inciter au développement de parkings pour vélos/trottinettes dans les entreprises.
	Inciter au développement des aires de co-voiturage pour les grandes entreprises.
2. Information	Promouvoir la semaine de la sécurité routière au travail.
	Promouvoir le co-voiturage pour les déplacements domicile-travail.
	Promouvoir l'usage d'autres modes de transports pour se rendre sur le lieu de travail (vélo, transports en commun, etc.)
	Mieux prévenir les usagers aux risques locaux spécifiques liés aux transports saisonniers (saison des betteraves, vendanges, etc.).
	Poursuivre et renouveler les actions de prévention à l'attention des entreprises durant les périodes de récoltes betteravières et lors des vendanges.
	Inciter les professionnels à nettoyer les chaussées salies et leur rappeler les règles concernant les limitations de vitesse et de chargement.
	Promouvoir le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) et plans de déplacement inter entreprises (PDIE).
	Promouvoir le mode conduite/concentration disponible sur les téléphones portables.
	Rappeler aux entreprises que les employés n'ont pas obligation d'être joignables quand ils sont au volant (via les fédérations). Rappeler que les appels en Bluetooth sont uniquement tolérés.
	Sensibiliser les usagers sur les risques liés à l'utilisation des distracteurs (téléphone, GPS, etc.).
	Développer un partenariat avec les gestionnaires d'application GPS pour permettre aux communes de leur communiquer sur les zones à risques et non accessibles aux poids lourds.
	Promouvoir la mise en place de « trains routiers ».
	Sensibiliser les employeurs sur la possibilité d'installation d'EAD sur leurs véhicules de société.
	Rappeler aux directeurs d'entreprises la possibilité d'intégrer au règlement intérieur le contrôle des employés pour alcool et stupéfiants.
	Valoriser les actions menées par les sociétés en termes de sécurité routière.
3. Formation	Continuer à 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.
	Développer les formations et plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations.
	Inciter les entreprises à mettre en place un partenariat avec les organismes de formation pour la conduite des véhicules utilitaires.
	Inciter les entreprises à former sur les arrimages des charges.
	Inciter les entreprises à proposer des formations et des sensibilisations sur la sécurité et l'achat des véhicules de fonction.
	Développer les interventions au sein des entreprises (plan de déplacement inter entreprises).
4. Éducation	
5. Contrôles et sanctions	Poursuivre les opérations de contrôles spécifiques destinés aux professionnels de la route.

	Continuer à 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.
--	---

	Réaliser des opérations de contrôle spécifique véhicules utilitaires.
--	---

1. Le diagnostic territorial

A la lecture des principales statistiques de l'Observatoire départemental de la sécurité routière, les jeunes se sont révélés comme un public particulièrement touché par le risque routier. Que cela soit au niveau de la mobilité dite douce ou les comportements à risque, il a semblé important aux membres des groupes de travail du DGO du département de la Marne de faire émerger ce cinquième enjeu, très local et très spécifique, pour des actions concrètes puissent être menées à destination de ce public, récent ou futur utilisateur de la route.

2. Les orientations arrêtées dans le cadre du DGO

Domaines	Orientations d'actions
1. Infrastructure	14 - 17 ans // 18 - 24 ans // 25 - 29 ans
2. Information	Relayer les campagnes nationales de sécurité routière spécifiques jeunes via les réseaux sociaux.
	Informers sur les risques liés aux distracteurs et sur la nécessité de rester attentif sur la voie publique.
	Communiquer sur les risques routiers 2RM.
	Promouvoir la conduite accompagnée et la conduite supervisée.
	14 - 17 ans
	Réaliser des opérations de prévention aux abords des établissements scolaires à la rentrée scolaire.
	18 - 24 ans
	Réaliser des opérations de prévention aux abords des établissements scolaires universités/ CFA à la rentrée scolaire.
	Mettre à disposition gratuitement des éthylotests auprès d'associations étudiantes afin de les distribuer lors de soirées étudiantes ou autres événements sous réserve de la mise en place d'une action de prévention encadrée.
	Ajouter un volet sur les risques routiers dans le programme de la Journée défense et citoyenneté (JDC).
	Communiquer au sein des auto-écoles sur les thématiques alcool, préparation de soirées, influence de groupe (apprendre à dire non), etc.
	Réaliser une communication complète sur l'enjeu des substances psychoactives en abordant la problématique des stupéfiants en même temps que l'alcool.
	Travailler en relation avec les associations étudiantes.
	Développer les soirées SAM avec des dispositifs de retours sécurisés.
	Développer les actions menées par des associations aux abords des lieux festifs.
	25 - 29 ans
	Développer le partenariat avec les organisateurs de soirées jeunes professionnels.
3. Formation	14 - 17 ans // 18 - 24 ans // 25 - 29 ans
	Poursuivre le financement de formations spécifiques et d'acquisition de l'AM.
	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	14 - 17 ans
	Renforcer le rôle des référents sécurité Routière des collèges et lycées marnais.
	Poursuivre les actions de prévention à destination des jeunes en milieu scolaire en ciblant notamment les jeunes en âge de la conduite accompagnée.
	18 - 24 ans
	Renforcer le rôle des référents sécurité Routière des lycées/CFA/ compagnons du

	devoir.
	Poursuivre les actions à destination des jeunes en milieu scolaire.
	25 - 29 ans
	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	14 - 17 ans // 18 - 24 ans // 25 - 29 ans
	Poursuivre les actions de contrôle ciblés, sur les lieux, jours et tranches horaires les plus accidentogènes et à la sortie des lieux festifs.
	Poursuivre les opérations de contrôle ciblés 2 RM, notamment concernant le respect du port des équipements de sécurité.

Le DGO 2023-2027 du département de la Marne : les modalités d'évaluation

Dans un souci de pertinence des actions menées et dans une logique de réduction de l'insécurité routière, les services de l'État, les collectivités territoriales et les partenaires de la sécurité routière seront sollicités, à mi-parcours, pour évaluer la stratégie présentée dans ce document.

Cette phase permettra, en cas de besoin, de faire émerger un nouvel enjeu local au regard d'une situation émergente ou un phénomène local nécessitant une réponse rapide et coordonnée des différents acteurs de la sécurité routière.

Cette étape sera également l'occasion d'évaluer et éventuellement faire évoluer, sur le fondement d'une démarche partagée, les orientations de chaque enjeu et ainsi répondre de façon plus satisfaisante à cet impératif de sécurisation de nos routes.

Enfin, toutes les actions portées annuellement par le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), coordonné par les services de la préfecture de la Marne, seront évaluées à la lumière des enjeux et des orientations déclinées dans le présent document stratégique.

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 nettement fait reculer le risque routier, permettant de réduire de moitié le nombre de personnes tuées sur nos routes.

Tous nos efforts doivent se conjuguer pour accroître cette dynamique. La mise en œuvre locale de la politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des blessures soient évitées et 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, les collectivités territoriales et ses partenaires de la sécurité routière, 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 ensuite dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) ou dans les actions de chacun des parties prenantes au présent document.

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

Enjeu n°1	Les deux-roues motorisés
Enjeu n°2	Les conduites à risques
Enjeu n°3	Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »
Enjeu n°4	Le risque routier professionnel
Enjeu n°5	Les jeunes

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 ou leurs propres actions, 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 12/05/2023

Le préfet de la Marne,



Henri PREVOST

Le recteur de l'académie de Reims,

Olivier BRANDOUY

Le président du Conseil départemental,



Christian BRUYEN

La procureure près le tribunal judiciaire de Châlons-en-Champagne,

Ombeline MAHUZIER

Signé par
Ombeline MAHUZIER L0069995
le 03/05/2023

Le vice-président de l'Association des maires de la Marne,



René SCHULLER

Le procureur près le tribunal judiciaire de Reims,

Signé par
Matthieu BOURRETTE L0078
le 02/05/2023



E