Délégation à la sécurité routière

Établissement du Document Général d'Orientations (DGO) 2018-2022

Guide méthodologique *(hors annexe technique)*
juin 2017

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Conception

Ce guide a été réalisé sous la direction rédactionnelle conjointe de la Délégation à la sécurité routière (DSR) et de l'Observatoire national interministériel à la sécurité routière (ONISR), par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Équipe de production

- Laurent Dodet, Francine Gigon, Véronique Guégan, Marc Lanfranchi, Laurent Monfront, Bérengère Varin, Frédérique Villiers – Cerema ;
- Malek Ouhadda, Manuelle Salathé – ONISR ;
- Annie Coulon, Pascal Dunikowski, Salima Eburdy, Philippe Fournier-Montgieux, Pierre Vaiss – DSR.

Illustrations

Tous les schémas ont été réalisés par le Cerema.

Avant-propos

Le document général d'orientations (DGO) est un outil de programmation et de mobilisation de la politique de sécurité routière.
Le guide méthodologique traduit de manière opérationnelle les orientations indiquées dans la circulaire du 11 avril 2017 adressée à tous les préfets.

Ce guide est constitué de deux parties :

- la première présente la démarche d'élaboration du DGO,
- la deuxième, constituée des annexes, apporte les éléments méthodologiques et techniques pour le réaliser.

Contenu de la première partie
- la démarche d'élaboration du DGO en sept étapes
- un modèle de plan pour le DGO

Contenu de la deuxième partie
- la circulaire du 11 avril 2017
- des exemples d'orientations d'actions issues des précédents DGO, classés par enjeu
- une annexe technique *(à paraître)* composée :
  - d'une méthode pour dresser l'état des lieux du département
  - d'une méthode pour caractériser les enjeux
  - pour chacun des huit enjeux, d'une fiche pratique comprenant les définitions, des exemples de cas, les indicateurs de suivi et les indicateurs de référence.

Table des matières

Avant-propos....3
Introduction....6
Synoptique de la démarche du DGO....7
La démarche du DGO en 7 étapes....8
Étape 1 – Le lancement du DGO (mobilisation)....9
Étape 2 – L'état des lieux, l'accidentalité et l'évaluation des actions conduites ces cinq dernières années....10
Étape 3 – La détermination des enjeux pour le département....11
Étape 4 – Les orientations d'actions....16
Étape 5 – La rédaction du DGO....18
Étape 6 – La signature du DGO....18
Étape 7 – L'application et le suivi du DGO....19
Proposition de plan pour le DGO....20
Glossaire et sigles....21
Annexes....23
1. Circulaire DGO du 11 avril 2017 à destination des préfets....24
2. Exemples d'orientations d'actions....29
2.1 Enjeu Risques routiers professionnels....30
2.2 Enjeu Alcool et stupéfiants....31
2.3 Enjeu Jeunes....32
2.4 Enjeu Seniors....33
2.5 Enjeu Partage de la voirie....34
2.6 Enjeu Deux-roues motorisés....35
2.7 Enjeu Vitesse....36
2.8 Enjeu Distracteurs....37
3. Annexe technique *(à paraître)*....38

Introduction

Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017 les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du Document général d'orientations (DGO). À cette fin, il a adressé aux préfets la circulaire DGO 2018 – 2022 datée du 11 avril 2017 jointe en annexe 1.

LES OBJECTIFS DU DGO

Le Document général d'orientations que chaque département est invité à élaborer en 2017, pour la période 2018-2022, constitue un outil politique de programmation qui définira les orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

LES PARTENAIRES

Seront impliqués les responsables des administrations de l'État, y compris les forces de l'ordre, les élus, notamment les conseillers départementaux et les élus des principales communes et groupements de communes, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs du risque routier professionnel, la Caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), la Mutualité sociale agricole (MSA), la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL) et la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM).

LA DEMARCHE D'ELABORATION

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projets sécurité routière animeront la démarche. Après une phase de lancement et la constitution du comité de pilotage, une phase d'état des lieux de l'accidentalité du département, ses particularités, et un bilan portant sur les cinq années précédentes seront conduits. Partagée avec les partenaires en groupe de travail, cette étape préalable permettra de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2018-2022, afin d'aboutir à une finalisation du document au plus tard le **31 décembre 2017**.

LE SUIVI

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département et un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations d'actions proposées seront réalisés. Ceci permettra d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO.

Synoptique de la démarche du DGO

Démarche	Contributeurs
Etape 1 Lancement •Mobilisation des partenaires.	- préfet et chef de projet SR
Etape 2 Etat des lieux •Présentation générale du département (population, géographie, usagers, réseaux). (a) •Analyse des actions du précédent DGO au regard des enjeux et orientations d'actions. (b) •Caractéristiques générales d'accidentalité (bilan sur 5 ans).(c)	- coordinateur départemental + animateur régional (a et b) - ODSR, puis comité technique pour mise en forme (c)
Etape 3 Enjeux 2018-2022 • Caractérisation des enjeux : réactualisation des enjeux du précédent DGO, connaissance des nouveaux enjeux. •Hierarchisation des enjeux retenus partagés par signataires ou propres à chacun d'entre eux et objectifs chiffrés.	- ODSR, puis comité technique pour mise en forme - ODSR, puis comité technique pour mise en forme, puis comité de pilotage
Etape 4 Orientations d'actions 2018-2022 •Formalisation des orientations d'actions en cohérence avec les enjeux retenus.	- comité technique, puis comité de pilotage (+ éventuellement groupes de travail pour la définition des orientations d'actions)
Etape 5 Rédaction du DGO •Rédaction du document en utilisant les éléments validés par le comité de pilotage. Il comporte notamment : une présentation de la démarche d'élaboration, un volet sur l'accidentalité générale du département, les enjeux et orientations, ainsi que des modalités de suivi et d'évaluation du DGO.	- coordinateur départemental (implication possible de l'animateur régional)
Etape 6 Signature du DGO •Validation du document par la signature des partenaires. •Diffusion du document.	- préfet et partenaires
Etape 7 Application et suivi du DGO •Elaboration annuelle du PDSAR en cohérence avec les orientations d'actions du DGO •Intégration du PDCR (plan de contrôles routiers) au sein du PDASR •Suivi de la mise en oeuvre des actions présentées dans le cadre du dialogue de gestion	- réalisation du PDCR par les forces de l'ordre - suivi du PDASR par le coordinateur départemental avec implication de l'animateur régional - comité de pilotage - éventuellement groupes de travail

- un pilote unique : le chef de projet Sécurité routière
- un comité de pilotage garant de l'implication des partenaires dans la politique départementale de sécurité routière (DGO et PDASR) et de l'avancée de la démarche
- un comité technique pour synthétiser et présenter au chef de projet les éléments issus des différentes analyses et des éléments produits par les groupes de travail

La démarche du DGO en 7 étapes

L'élaboration du DGO et sa mise en œuvre se déroulent selon 7 étapes distinctes.

On s'attachera tout particulièrement à **assurer la coordination et la cohérence entre les différentes étapes**, même si certaines sont confiées à un opérateur particulier (par exemple : étape 2 confiée à l'Observatoire départemental de sécurité routière). Le pilotage de l'élaboration et du suivi du DGO reste donc du ressort du seul chef de projet Sécurité routière.

Sont détaillées dans ce chapitre les 7 étapes de l'élaboration d'un DGO en présentant les rôles et implications des différents acteurs.

1 - Le lancement du DGO

2 - L'état des lieux, l'accidentalité et l'évaluation des actions conduites ces cinq dernières années

3 - La détermination des enjeux pour le département

4 - Les orientations d'actions

5 - La rédaction du DGO

6 - La signature du DGO

7 - L'application et le suivi du DGO

Étape 1 – Le lancement du DGO (mobilisation)

La circulaire du 11 avril 2017 fonde le lancement du DGO. Dès lors, il appartient au chef de projet Sécurité routière, par délégation du préfet, d'assurer l'information des principaux acteurs et le lancement de la démarche.

Un comité de pilotage, constitué des représentants de l'État, d'élus correspondants des collectivités territoriales, des assureurs des risques professionnels et des principaux partenaires institutionnels et de personnes qualifiées sera mis en place.

En effet, il est essentiel que les principaux acteurs adhèrent à la démarche proposée et à ses modalités de mise en œuvre, et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle et à son suivi.

	Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)
Des contacts directs *par le préfet ou le chef de projet pour la constitution du comité de pilotage*	- Mobilisation et information des partenaires (pôle de compétence État, plan de contrôle, collectivités territoriales, assureurs sociaux du risque professionnel…)	- Recensement des partenaires
Un comité de pilotage *garant de l'implication des partenaires dans la politique départementale de sécurité routière (DGO et PDASR) et de la bonne avancée de la démarche*	- Constitution d'un c**omité de pilotage** : préfecture + services de l'État + élus de coll. territoriales + association des maires + assureurs du risque professionnel - Commande du bilan d'accidentalité et des études d'enjeux à l'ODSR - Commande de l'évaluation des actions du PDASR au coordinateur	
	- Constitution d'un **comité technique** : coordinateur + ODSR	- Copilotage des **groupes de travail** par le coordinateur et l'ODSR

Étape 2 – L'état des lieux, l'accidentalité et l'évaluation des actions conduites ces cinq dernières années

Il y a cinq ans, un état des lieux a été réalisé pour définir le précédent DGO. Il convient, à cette étape, de dresser un nouvel état des lieux afin de pouvoir comparer la situation actuelle à celle qui ressortait de l'état des lieux réalisé sur la période antérieure (2008-2012), et mettre ainsi en évidence ce qui a changé, en lien avec la mise en œuvre des orientations d'actions qui avaient été définies.

La réalisation de l'état de lieux porte sur la période 2012-2016, sur les trois dimensions suivantes :

- une **présentation du département** à travers sa population et sa géographie, ses usagers et ses réseaux ;

- un **bilan général de l'accidentalité** sur les cinq dernières années (2012-2016) ;

- une **évaluation des actions conduites** sur les orientations d'actions du précédent DGO, déclinées au cours des 5 dernières années notamment à l'aide des PDASR.

L'évaluation des actions a pour objectifs :
- d'identifier les orientations d'actions qui ont été traduites par des actions de sécurité routières menées dans le département, et parmi celles-ci :
  - celles qui ont fonctionné et pourquoi,
  - celles qui n'ont pas eu d'effet et pourquoi,
- de connaître les orientations d'actions qui n'ont pas été traduites par des actions de sécurité routière.

L'analyse des bilans annuels des actions locales réalisés dans le cadre des PDASR pourra être effectuée. Ce travail permettra d'ajuster le choix des orientations d'actions qui sera effectué à l'étape 6 afin d'améliorer leur pertinence.

L'annexe technique du guide apporte les différents éléments qui aideront à évaluer les actions réalisées.

État des lieux

Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)

- Suivi des commandes (comité technique)	- Recueil des données disponibles
	- Recensement des études existantes (cf. précédent DGO)
	- Présentation du département par l'ODSR ou le coordinateur :
	  - géographie
	  - population, démographie
	  - réseau routier
	  - véhicules en circulation
	- Bilan de l'évolution de l'accidentalité 2012-2016 avec analyse confiée à l'ODSR
	- Évaluation des actions du PDASR sur 5 ans (coordinateur et ODSR)

Étape 3 – La détermination des enjeux pour le département

La détermination des enjeux est la première étape indispensable d'une étude de sécurité routière. Elle **apporte au décideur une vision précise de l'accidentalité** de son territoire à partir d'éléments constatés et objectifs.
Il s'agit de se placer au niveau de la connaissance : répartition spatiale, chronologique, et thématique.

Pour la période 2018-2022, les enjeux nationaux retenus, à reprendre dans les DGO départementaux, sont :

- quatre enjeux impératifs :

- le risque routier professionnel
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus)

- des enjeux facultatifs, retenus au niveau local. Des outils méthodologiques seront proposés pour les enjeux suivants :

- le partage de la voirie (urbain/ interurbain)
- les deux-roues motorisés (2RM)
- la vitesse
- les distracteurs

Il conviendra de dresser un rapide panorama des enjeux facultatifs afin de déterminer ceux qui sont pertinents au regard de la situation du département et de procéder à une analyse plus fine des enjeux impératifs ainsi que des enjeux facultatifs qui auront été retenus. Une problématique très spécifique déjà identifiée dans le département pourra être intégrée.

Les quatre enjeux impératifs devront être présents dans le DGO. Leur développement dans les plans d'actions dépendra de leur poids dans l'accidentalité.

3.1 - Définitions

Un enjeu est constitué par un nombre d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible.

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...).

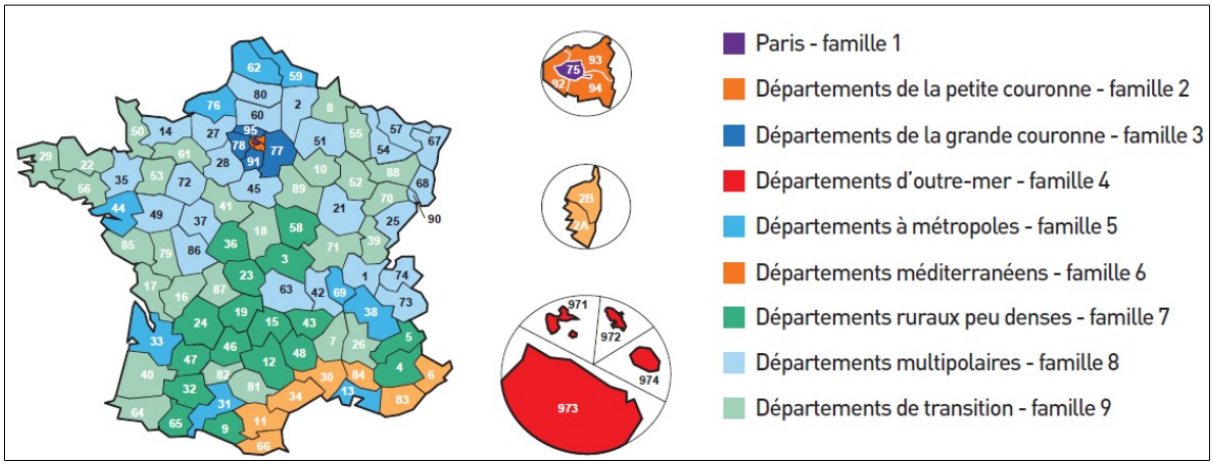
Ce nombre d'accidents ou de victimes sera à considérer en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé, par exemple), et/ou en relatif (écart par rapport à une référence comme les valeurs nationales ou nombre ramené à une exposition comme la répartition par âge de la population).

Il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible identifiée dans le bilan global. (par exemple : x% d'accidents impliquant un 18-24 ans qui représentent eux-mêmes y% de la population totale).

3.2 - Les valeurs de référence

Afin de déterminer les enjeux relatifs, il conviendra de comparer l'accidentalité locale :
- aux indicateurs de référence nationaux
- aux indicateurs de référence de la famille de départements de même profil de sécurité routière.

Ces indicateurs sont fournis dans l'annexe technique.



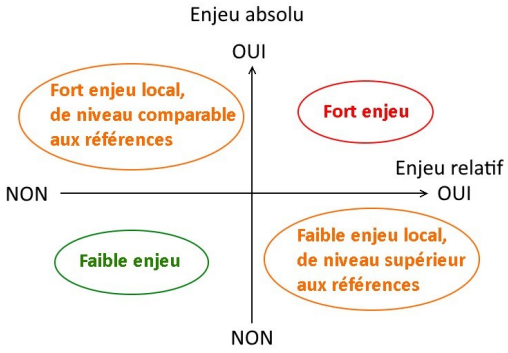
Les familles de départements selon leur profil de sécurité routière

3.3 - L'importance de chaque enjeu

L'enjeu peut être :
- **absolu** (important par rapport aux autres enjeux du département)

- **relatif** (important comparativement à une référence plus large : ex. famille de départements de même profil).

Les deux qualités devront être étudiées.



3.4 - Les groupes de travail

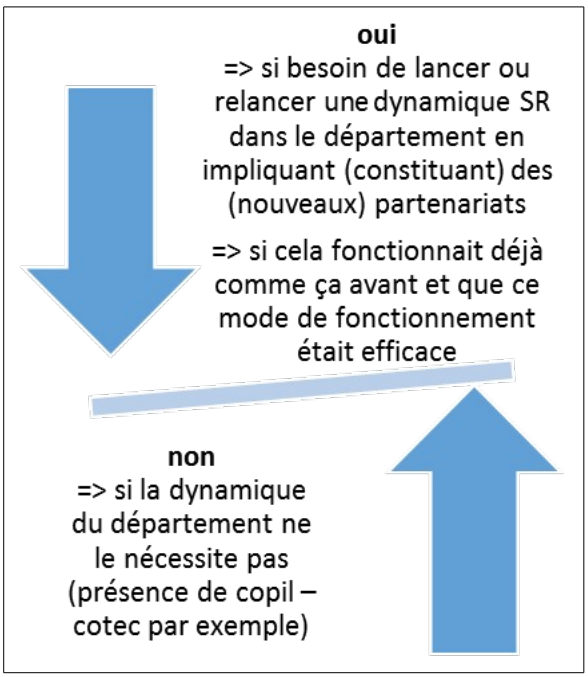
La mise en place des groupes de travail revêt tout son intérêt pour cette étape de travail sur les enjeux.
Il peut être mis en place 1 ou 2 groupes de travail, pas davantage. Il n'est pas nécessaire de constituer un groupe de travail par enjeu mais plutôt par regroupement d'enjeux.

L'organisation et l'animation de l'ensemble des groupes de travail sont coordonnés par le comité technique (le coordinateur de sécurité du département et l'ODSR).

Chaque groupe de travail sera animé par deux co-animateurs (par exemple un acteur de l'État et un autre partenaire), aux qualités d'animation avérées et disposant d'un socle minimal de connaissances en sécurité routière.

La constitution des groupes de travail est stratégique. Le choix des co-animateurs de chaque groupe est important.

Faut-il mettre en place un groupe de travail ?



Critères de sélection des membres des GT

- Nombre : 10 grand maximum, y compris les animateurs (2 animateurs + 8 membres)
- Ouverture aux non-professionnels de la thématique
- Disponibilité + engagement sur le calendrier de(s) réunion(s)
- Objectivité et esprit constructif (éviter les implications personnelles ou les intérêts corporatistes)

Liste d'acteurs possibles selon le groupe de travail (points communs à chaque GT)

- au moins 1 nouvel acteur (non encore repéré comme faisant partie du réseau SR)
- au moins 1 IDSR et/ou un enquêteur ECPA
- au moins 1 représentant de collectivité territoriale (par exemple : correspondant élu SR)
- au moins 1 représentant de service déconcentré de l'état (correspondant SR)
- au moins 2 représentants du monde associatif, de 2 organismes différents
- au moins 1 représentant du monde professionnel du thème

3.5 - La caractérisation des enjeux

La caractérisation des enjeux se fait en deux temps :

1- un rapide **panorama de l'enjeu** pour déterminer son importance dans le département

2- une **analyse technique plus fine** pour les enjeux susceptibles d'être retenus dans le cadre du DGO (importance statistique ou politique).

Panorama des enjeux	Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)
*Établissement d'une liste provisoire des enjeux par le **comité de pilotage***	- à la suite de la présentation par le comité technique de l'actualisation des enjeux, établissement d'une liste provisoire d'enjeux à affiner	- Recueil des données exogènes disponibles (ex : données vitesses) - Réalisation d'une étude d'enjeu globale confiée à l'ODSR en dressant un rapide panorama des thèmes : - caractérisation des 4 enjeux nationaux impératifs - détermination, analyse et caractérisation de 1 ou 2 enjeux facultatifs éventuels - Pré-validation des enjeux par le **comité technique**
*Le **comité technique** est différent des groupes de travail par enjeu. Il est composé du coordinateur + ODSR*		

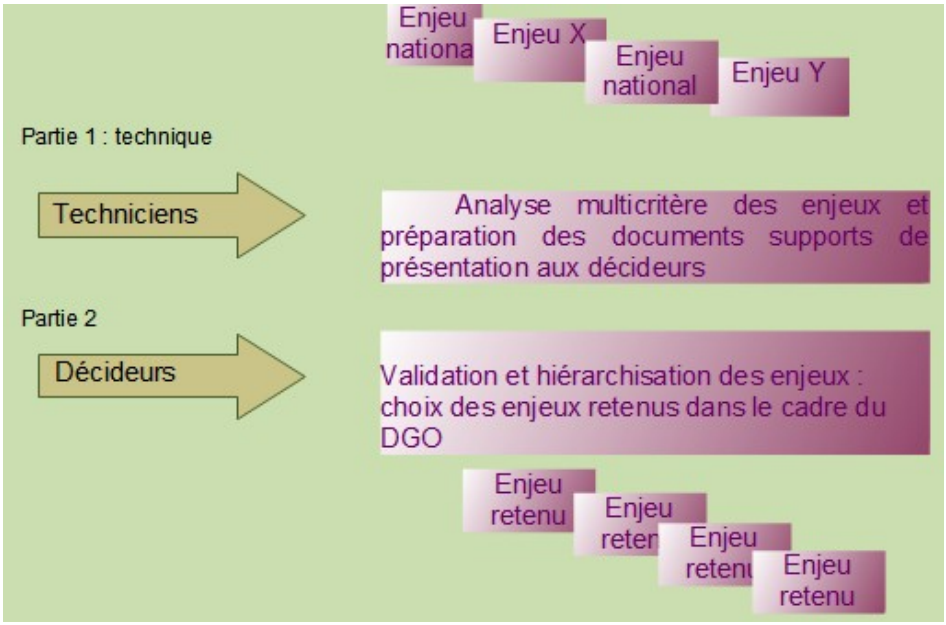
Des exemples de rendus de caractérisation des enjeux sont proposés dans la deuxième partie du guide.

3.6 - La hiérarchisation et la validation des enjeux

La hiérarchisation des enjeux est la dernière phase de l'étude d'enjeux avant validation. Elle nécessite une **analyse multi-critères sur des aspects techniques**. Elle constitue une forte aide à la décision.

Dans le cadre de la démarche DGO, **le comité de pilotage** est amené, à l'issue de cette étude, à hiérarchiser les enjeux et à déterminer ceux qui pourront déboucher sur une politique départementale pluriannuelle.

Pour chacun de ces enjeux, le comité de pilotage fixera alors des objectifs et des orientations d'actions.



Rôles des acteurs pour hiérarchiser et valider les enjeux

	Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)
Analyse technique fine de 5 ou 6 enjeux et validation des enjeux retenus		L'ODSR a en charge : - la préparation de la hiérarchisation technique des enjeux (analyse multi-critères) en réalisant une analyse fine des enjeux - pour chaque enjeu : proposition d'objectifs chiffrés de réduction des accidents ou des victimes
Validation des enjeux par le comité de pilotage avec arbitrage du chef de projet *Présentation des enjeux aux partenaires*	- **Réunion du comité de pilotage** : validation des enjeux - **Réunion de présentation** des enjeux à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs (y compris communication médias) - Annonce de la phase compréhension des enjeux et sollicitation des partenaires (groupes de travail)	Le comité technique a en charge : - la préparation des réunions (validation et présentation des enjeux) et rédaction d'un document de synthèse de l'étude d'enjeu, qui sera intégré au dossier DGO - les propositions pour le choix et le pilotage des groupes de travail par enjeu (co-pilotage par un représentant de l'État et un acteur local)

Étape 4 – Les orientations d'actions

Chaque enjeu retenu doit déboucher sur une ou plusieurs orientations d'actions.
L'orientation d'actions **fixe l'objectif général des actions qui seront à engager au regard de l'enjeu identifié.**
Une orientation d'actions doit pouvoir se décliner en actions dans le cadre des PDASR.

Afin de déterminer les orientations d'actions pour chaque enjeu, il est nécessaire de fixer **au préalable des objectifs de sécurité afférents** ***(****exemple : pour un enjeu « cyclomoteurs », un objectif à fixer pourrait être : « prévenir des risques encourus »)*.

Une fois ces objectifs de sécurité déterminés pour chacun des enjeux, **on recherchera les orientations d'actions** associées *(exemple : pour un enjeu « cyclomoteurs » et un objectif « prévenir des risques encourus », une orientation d'actions pourrait être : « impliquer les établissements scolaires »)*.

Une meilleure connaissance de l'accidentologie de tout ou partie de l'enjeu considéré est une orientation d'actions envisageable.

Ces orientations d'actions doivent pouvoir être mises en œuvre au niveau local (département, voire région). Elles peuvent en effet être communes à plusieurs départements.
Tout comme pour les enjeux, les axes prioritaires de travail qui en ressortiront pourront concerner l'ensemble des acteurs ou un acteur plus particulièrement.

Les quatre domaines d'action suivants pourront être envisagés :

- Améliorer la connaissance
- Sécuriser les infrastructures
- Informer, former, éduquer, sensibiliser
- Contrôler et sanctionner

4.1 - La méthode pour la réalisation de cette étape

Pour démarrer cette 4e étape, les résultats de l'état des lieux du département, de l'étude d'enjeux et les enjeux retenus dans le cadre du DGO 2018-2022 seront adressés aux membres du groupe de travail. Chaque partenaire rassemblera les données (études, données d'exposition au risque...) dont il dispose pour les présenter au groupe de travail lors de la première réunion consacrée à cette étape, y compris les analyses d'évaluation réalisées à l'étape 3.

Outre les services techniques impliqués dans le bilan et la réactualisation des enjeux, d'autres partenaires pourront être invités à participer à cette réflexion dans le cadre des groupes de travail.

L'annexe 2 propose des exemples d'orientations d'actions issus, entre autres, des précédents DGO.

Identification des orientations d'actions possibles	Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)
	- Suivi de l'avancement des travaux	- Travaux des groupes de travail (GT) - Propositions d'orientations d'actions (par les GT ou comité technique en absence de GT) - Production d'un document de synthèse des orientations par le comité technique - Pré-validation des orientations par le comité technique

4.2 - La validation des orientations d'actions

Les orientations d'actions travaillées en comité technique sont proposées au comité de pilotage pour validation.

L'adhésion de tous les acteurs locaux aux orientations d'actions définies ensemble peut permettre une mobilisation autour de véritables projets départementaux.

Validation des orientations d'actions	Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)
Validation des orientations par le comité de pilotage avec arbitrage du chef de projet *Présentation des orientations aux partenaires*	- **Réunion du comité de pilotage** : validation des orientations d'actions - **Réunion de présentation** des orientations d'actions à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs (y compris communication médias)	- Préparation des réunions de validation et de présentation des orientations d'actions (supports de présentation) par le comité technique

Étape 5 – La rédaction du DGO

À partir des travaux réalisés aux étapes précédentes, on rédigera un document qui pourra s'inspirer du plan figurant au chapitre suivant. Ce document devra être rédigé de façon claire et communicante.

Rédaction du DGO

Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)
- Chef de projet : rédacteur en chef - Présentation pour validation par le préfet - Envoi pour validation du document provisoire aux co-signataires - Envoi éventuel aux autres partenaires	- coordinateur SR : responsable de la rédaction du document

Étape 6 – La signature du DGO

Le DGO sera co-signé par le représentant de l'État, le président du Conseil départemental, le président de l'association départementale des maires, le ou les procureurs de la République territorialement compétents et, selon la situation locale, les maires ou les présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Lors de la signature, ou à l'issue de celle-ci, le DGO fera l'objet d'une communication la plus large possible.

Signature du DGO

Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)
- Signature par le préfet et les co-signataires - Communication associée (médias)	- Organisation de la signature - Élaboration d'un dossier de presse (synthèse) - Diffusion du document signé aux partenaires et acteurs locaux

Étape 7 – L'application et le suivi du DGO

L'application du DGO se traduit par la mise en œuvre des orientations au travers des actions définies dans le PDASR. Ces actions seront présentées dans le cadre du dialogue de gestion.

Le travail sur le PDASR est l'occasion d'apporter des ajustements au DGO lorsque c'est nécessaire. Il constituera le suivi du DGO.

Suivi du DGO

Démarche politique (portée par le préfet et le chef de projet)	Contributions diverses et apports techniques (coordination, ODSR…)
- Déclinaison annuelle du PDASR (dans la logique DGO) - Poursuite de la mobilisation des partenaires : - du comité de pilotage - des groupes de travail avec partenariat éventuellement élargi - Réactualisation et évaluation du DGO	- Constitution de l'équipe projet du PDASR - Vérification et réactualisation éventuelle des enjeux - Évaluation du DGO

Proposition de plan pour le DGO

Le contenu du document final signé par les partenaires pourra être établi selon le plan-type ci-dessous.
On s'attachera tout particulièrement à ne pas surcharger le document par des analyses ou des informations nuisant à sa lisibilité. Les éléments de détail, s'ils doivent être fournis, devront donc faire l'objet d'une annexe séparée.

Rubriques	**Sous-rubriques**	**Éléments éventuels**
Page de garde		Logos des parties signataires
Sommaire		Les différents chapitres
Préface		- Réflexion commune - partenariat - Signature des partenaires
Définition du DGO		- Contexte et objectifs nationaux - DGO : démarche partenariale + outil politique de programmation et de mobilisation
Démarche d'élaboration dans le département	Les différentes étapes ou phases	- Définition des termes : enjeu, cible, orientations d'actions, PDASR… - Présentation du COPIL, du groupe technique et des groupes de travail (préciser noms et organismes) - Objectif et finalité de chaque étape (étude d'enjeux, compréhension des enjeux, orientations d'actions) - Contenu de chaque étape : Par qui a-t-elle été réalisée et validée ? Sur quelle période ? Avec quelles données ?
L'accidentalité générale du département	Présentation du département Caractéristiques générales d'accidentologie	- Population, géographie, usagers, réseaux - bilan accidents, tués et blessés (ATB) sur 5 ans, gravité, accidentologie par commune… En option : taux et densité, ZAAC
Les enjeux	Analyse thématique Enjeux retenus Compréhension des enjeux	- Quantitative par enjeu - Synthèse courte - Implication des groupes de travail - Quantitatif et surtout qualitatif par enjeu avec également des données complémentaires aux données accidents
Les orientations d'actions		- Rappel succinct des caractéristiques principales (problèmes identifiés et gisements de progrès) - Orientations d'actions par domaine (éducation, sensibilisation, formation, information, contrôle et sanction, infrastructure)
Suivi et évaluation du DGO **Lien avec le PDASR**		- Poursuite de la démarche partenariale avec pérennisation ou non des groupes de travail - Organisation du suivi annuel et de l'évaluation du DGO, en articulation / cohérence avec le PDASR
Remerciements		Membres du COPIL, groupe technique, groupes de travail et partenaires qui le déclineront en termes d'actions dans les PDASR
Total (à titre indicatif) : environ 60 pages		

Glossaire et sigles

Document général d'orientations (DGO)
C'est un outil, élaboré dans le cadre d'une démarche partenariale, qui permet de définir les axes prioritaires de la politique locale à mettre en œuvre pendant cinq ans pour faire reculer l'insécurité routière. Il constitue un cadre de référence du département et fédère les différents partenaires autour des enjeux.

Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)
Il représente la déclinaison annuelle du DGO en mettant en œuvre des plans d'actions élaborés en cohérence avec les orientations du DGO.

Plan départemental de contrôle routier (PDCR)
Il constitue le volet « contrôle et sanction » du PDASR. Il a pour objectifs de renforcer la coordination de tous les acteurs concernés par ce domaine afin de rationaliser et d'optimiser les contrôles en fonction des enjeux du département.

Enjeux
Un enjeu peut être défini par la morbidité[1] d'une cible (type d'usager, lieu…). Il est constitué par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes qui est associé à une cible. Pour caractériser l'enjeu, il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible ainsi que son niveau de risque relatif.

Orientations d'actions
La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit **fixer l'objectif général des actions qui en découlent** et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.
Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées dans les différents domaines : **améliorer la connaissance ; sécuriser les infrastructures ; informer, former, éduquer, sensibiliser ; contrôler et sanctionner.**

Projet d'action sécurité routière
Les projets d'actions élaborés au titre du PDASR devront être construits en cohérence avec les orientations d'actions définies dans les DGO. Ils devront proposer des indicateurs d'évaluation de l'action.
Les projets seront déposés et sélectionnés à la suite de l'appel à projets lancé par les départements.

Exemple d'articulation
Enjeux – Orientation - Action

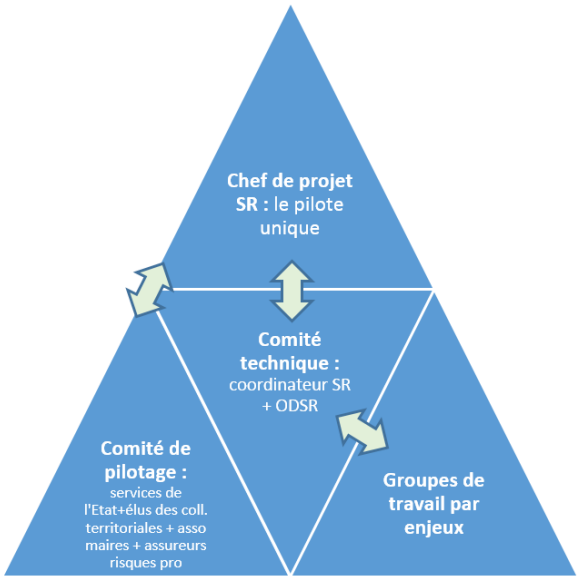
Enjeu : Les seniors de 65 ans et plus
Orientation : Maintenir un bon niveau de connaissances de cette population sur les évolutions des véhicules.
Action : Présenter aux seniors lors de la réunion du club xx les aides à la conduite dans les véhicules.

Comité de pilotage
Il est animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des services de l'État compétents, des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs des risques professionnels.

Comité technique
Il est constitué du coordinateur sécurité routière et d'un représentant de l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR). Il a pour objectifs de synthétiser et de présenter au chef de projet les éléments issus des différentes analyses (bilans d'accidentalité et des PDASR, étude d'enjeux) et les éléments produits par les groupes de travail.

[1] Nombre de victimes (blessés et/ou tués) des accidents de la circulation pour une année

Interactions entre les acteurs du projet



Sigles utilisés dans le guide

CARSAT	Caisse d'assurance retraite de la santé au travail
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CNRACL	Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales
CNSR	Conseil national de sécurité routière
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie
DGO	Document général d'orientations
ECPA	Enquête comprendre pour agir
IDSR	Intervenant départemental de sécurité routière
MILDECA	Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives
MSA	Mutualité sociale agricole
ODSR	Observatoire départemental de sécurité routière
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PDCR	Plan départemental de contrôle routier
SR	Sécurité routière
ZAAC	Zone d'accumulation des accidents corporels
2RM	Deux-roues motorisé

Annexes

1. Circulaire DGO du 11 avril 2017 à destination des préfets

2. Exemples d'orientations d'actions
   - 2.1 Enjeu Risques routiers professionnels
   - 2.2 Enjeu Alcool et stupéfiants
   - 2.3 Enjeu Jeunes
   - 2.4 Enjeu Seniors
   - 2.5 Enjeu Partage de la voirie
   - 2.6 Enjeu Deux-roues motorisés
   - 2.7 Enjeu Vitesse
   - 2.8 Enjeu Distracteurs

3. Annexe technique *(à paraître)*

1. Circulaire DGO du 11 avril 2017 à destination des préfets

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Le Magistrat,
Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
Délégué à la Sécurité et à la Circulation Routières

Paris, le 11 AVR. 2017

Le Magistrat ,
Délégué interministériel à la sécurité routière,
Délégué à la sécurité et à la circulation routières

à

Monsieur le Préfet de Police de Paris
Monsieur le Préfet de Police des Bouches du Rhône
Mesdames et Messieurs les Préfets de région
Mesdames et Messieurs les Préfets de département

Objet : **Document général d'orientations (DGO) 2018 - 2022**

Le 2 octobre 2015 le Gouvernement a réuni le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) pour annoncer la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires pour lutter contre l'insécurité routière et combattre les comportements à risques.

Ces mesures s'articulent autour de quatre priorités :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux
- protéger les usagers les plus vulnérables
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Ces objectifs ont été réaffirmés par le ministre de l'intérieur lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR) le 23 janvier 2017 et sont déclinés notamment au travers des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire le taux de mortalité et d'accidentalité dans la cadre des déplacements liés au travail. A titre d'exemple, le Gouvernement a pris des mesures pour permettre de sanctionner les conducteurs de véhicule appartenant à une personne morale, responsables d'infractions au code de la route.

ADRESSE POSTALE : PLACE BEAUVAU 75800 PARIS CEDEX 08 – STANDARD 01 49 27 49 27 – 01 40 07 60 60
Internet : www.interieur.gouv.fr

En 2015, le nombre de personnes tuées sur les routes s'élevait à 3461 et en 2016 il est estimé à 3469. L'objectif est de le ramener à 2000 en 2020. Pour atteindre cet objectif, il est essentiel que l'ensemble des acteurs intervenant dans le champ de la sécurité routière se mobilisent. Afin de susciter cette implication commune, j'ai décidé de relancer le Document Général d'Orientation (DGO).

Le Document Général d'Orientations que chaque département devra élaborer en 2017, pour la période 2018-2022, constitue, après l'analyse des caractéristiques propres de l'accidentalité, un outil de programmation qui définit les orientations d'actions à mener au niveau local pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

I – Les objectifs du document général d'orientations

L'élaboration du Document Général d'Orientations doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des **plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).**

Les principaux partenaires en sont les responsables des administrations de l'État, y compris les forces l'ordre, les élus, notamment les conseillers départementaux et les élus des principales communes et groupement de communes, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs du risque routier professionnel, la Caisse d'assurance retraite de la santé au travail (CARSAT), la Mutualité sociale agricole (MSA), la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales (CNRACL) et bien évidemment les Caisses primaires d'assurance maladie (CPAM).

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projet sécurité routière définiront, avec les partenaires locaux impliqués dans la démarche, des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en oeuvre au cours de la période du nouveau DGO, contribuant ainsi à la réalisation de l'objectif national.

II – La démarche d'élaboration

Le DGO est avant tout une démarche partenariale, un outil de programmation et de mobilisation. Les phases de lancement et de suivi des actions mises en œuvre dans le cadre des PDASR doivent être prises en compte dans son élaboration.

Il présente les caractéristiques de l'insécurité routière du département, explique les enjeux retenus partagés par les signataires, ou propres à chacun d'entre eux. Il propose pour chaque enjeu des objectifs chiffrés de réduction des accidents et des victimes et précise les orientations d'actions correspondantes.

La démarche d'élaboration du DGO suppose donc que tous les acteurs concernés soient informés et adhèrent à la démarche proposée et à ses modalités de mise en œuvre.

La démarche d'élaboration du DGO 2018-2022, sera précédée d'une phase de réflexion, qui intégrera nécessairement, dans un souci d'efficacité, l'analyse des résultats de la période antérieure et de l'évolution de l'accidentalité.

Deux phases décisionnelles essentielles suivront : la phase (1) « **Bilan et réactualisation des enjeux** » et la phase (2) «**Définition des orientations d'actions 2018-2022 au regard des enjeux et du bilan des actions réalisées sur la période précédente** ».

Il sera créé un **comité de pilotage,** animé par le chef de projet sécurité routière, et constitué des services de l'Etat compétents et des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs des risques professionnels. De plus, outre les partenaires institutionnels, les personnes qualifiées, organismes et associations oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière seront également informés et associés à la démarche DGO .

Les orientations définies par le comité de pilotage pourront être préparées et approfondies dans le cadre **de groupes de travail.**

Un guide méthodologique, détaillant la démarche, élaboré en collaboration avec l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) et avec l'appui du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), vous sera adressé prochainement.

Il est souhaitable que les travaux préparatoires soient engagés très rapidement afin que le projet soit finalisé au plus tard **le 31 décembre 2017.**

1) Bilan et réactualisation des enjeux de la période 2013-2017

Le nouveau DGO sera l'occasion de faire un état des lieux sur la période 2013-2017 et de mettre en lumière ce qui a changé dans le paysage de la sécurité routière au cours de ces 5 dernières années.

Il est en effet nécessaire de procéder à une évaluation des enjeux précédemment retenus afin de pouvoir les ajuster en fonction des spécificités locales et des évolutions observées au cours des 5 dernières années (la population, l'implantation des radars, les infractions constatées…).

Cet état des lieux, commandé par le préfet, sera réalisé par **l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) et présenté aux différents groupes de travail. Il s 'appuiera sur les dernières années pour lesquelles l'accidentalité est connue en détail, c'est-à-dire jusqu'à l'année 2016, puisque la base correspondante sera disponible début mai 2017.**

2) Définition des actions 2018-2022 au regard des enjeux, et du bilan des actions réalisées durant la période précédente

Préalablement à la définition des orientations d'actions pour la période 2018-2022, il est en effet indispensable d'évaluer les actions effectivement réalisées au titre des PDASR au cours des 5 dernières années.

Outre les services techniques impliqués dans le bilan et la réactualisation des enjeux, d'autres partenaires seront invités à participer à cette réflexion dans le cadre de groupes de travail par enjeu ou groupe d'enjeux.

Pour la période 2018-2022, les enjeux retenus comme importants, à reprendre dans les DGO départementaux, sont :

a) quatre enjeux impératifs : le risque routier professionnel, les addictions (l'alcool et les stupéfiants), les jeunes et les seniors.

b) des enjeux facultatifs : le partage de la voirie (urbain/interurbains), les deux-roues motorisés(2RM), la vitesse et les distracteurs.

Des outils méthodologiques seront proposés pour traiter ces enjeux.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception des projets.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines : infrastructure, éducation, sensibilisation, formation, information, contrôle et sanction.

III - Appui méthodologique

Différents documents publiés par la Délégation à la Sécurité et la Circulation Routières (DSCR) sont mis à la disposition des responsables et techniciens locaux pour faciliter l'élaboration du document général d'orientations.

1) **Le guide méthodologique DGO 2018/2022** sera mis à leur disposition. Il est en cours d'élaboration avec l'appui de l'ONISR et du CEREMA.

2) Des références nationales sur les principaux enjeux, établies par l'ONISR, leur seront communiquées.

Une assistance conseil leur sera apportée par les représentants institutionnels régionaux, par les ODSR et les ORSR et, au niveau national, par l'ONISR ainsi que par le bureau des politiques et de l'animation locales de la DSCR.

IV- Les conséquences du Document Général d'Orientations

Document de référence pour la politique locale de sécurité routière, le DGO formalise les orientations d'actions et les projets départementaux partagés par l'ensemble des partenaires locaux pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

Chaque année, le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de véritables projets partenariaux et en s'appuyant sur une forte implication des acteurs. Le plan départemental des contrôles routiers (PDCR) viendra s'intégrer au sein du PDASR.

Un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations proposées est réalisé annuellement et présenté dans le cadre du dialogue de gestion conduit par la DSCR.

Le Document Général d'Orientations sera cosigné par le représentant de l'État, le président du conseil départemental, le président de l'association départementale des maires, le ou les procureurs de la République territorialement compétents et, selon la situation locale, les maires ou les présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qu'il vous semblera utile d'associer. En outre, lors de cette signature ou à l'issue de celle-ci, le DGO fera l'objet d'une communication la plus large possible auprès de l'ensemble de vos partenaires.

Le DGO constitue donc un cadre de référence nécessaire pour assurer la cohérence des actions réalisées au niveau local, mais c'est la mobilisation collective qui rendra la route plus sûre.

Je sais pouvoir compter sur votre implication et celle de tous vos partenaires.

Emmanuel BA[illegible]

2. Exemples d'orientations d'actions

Avertissement :

- une orientation d'actions qui pourrait potentiellement être classée dans deux enjeux différents peut n'être citée ici que pour un seul des deux enjeux ;
- il est tout à fait possible d'adapter une orientation d'actions d'un enjeu donné à un autre enjeu ;
- cette liste n'est pas exhaustive, et ne vise pas à limiter la réflexion.

2.1 Enjeu **Risques routiers professionnels**

Exemples d'orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et utilisation professionnelle
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes
- Construire une base de données « risques routiers en milieu professionnel »
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...)

Infrastructure :

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure si problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail, tous modes

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements
- Renforcer la connaissance de risques locaux spécifiques (intempéries)
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence…) pour limiter les déplacements
- Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement)
- Participer à la formation des auto-entrepreneurs organisée par les Chambres de commerce et d'industrie (par ex. 2 heures de sensibilisation intégrées au module de formation)
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite
- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité

Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction et le port de la ceinture de sécurité
- Renforcer le déploiement de stations de pesées poids-lourds sur autoroute

2.2 Enjeu **Alcool et stupéfiants**

Exemples d'orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool /stupéfiants
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'agence régionale de la santé, les professionnels de santé
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool /stupéfiants lors des contrôles et accidents

Infrastructure :

- Développer le réseau de transports en commun (linéaire, fréquence)

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants
- Maintenir des campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques aux addictions (alcool et substances psychoactives)
- Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route et lors de la formation à la conduite
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes…)
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations…) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton

Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage)
- Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques…) ou les soirs de fête (St-Sylvestre...)

2.3 Enjeu **Jeunes**

Exemples d'orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles …) et identifier les actions menées par les différents intervenants

Infrastructure :

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
- Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars… dans le but de sécuriser les déplacements
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers
- Sensibiliser les écoles, universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et 2RM (casques, gilets jaunes, gants…)
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion

Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants…)
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes

2.4 Enjeu **Seniors**

Exemples d'orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

Infrastructure :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégageant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc.)
- Travailler avec les gestionnaires de réseaux et de voirie pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacles (tels que poteaux, mobilier urbain…), en particulier avec les concessionnaires EDF-GDF et France Telecom pour l'implantation des poteaux et transformateurs

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité …), avec interventions de gériatres
- Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre
- Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte de vitesse automatique
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit
- Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liés au vieillissement

Contrôle – sanction :

- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave
- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité réciproque

2.5 Enjeu **Partage de la voirie**

Exemples d'orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et des piétons
- Améliorer la chaîne d'information des partenaires lors de la survenue d'un accident corporel grave (préfecture, ODSR, élu de la commune concernée)
- Améliorer la connaissance sur les difficultés de déplacement et de perception de certains usagers

Infrastructure :

- Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes)
- Développer des zones de circulation apaisées

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Réaliser des campagnes d'information sur le thème du partage de la rue
- Sensibiliser les piétons, les cyclistes et les 2RM sur leur propre comportement et leur responsabilité
- Inciter les cyclistes et les 2RM à porter les équipements de sécurité et à être visibles
- Inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissants (brassards, gilet haute visibilité, parapluie…)
- Améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine…)
- Enseigner à circuler à vélo en sécurité (pistes vélo, rallyes…)
- Mettre en place des actions spécifiques vers les publics jeunes et seniors
- Former les policiers municipaux à la thématique « piéton/cycliste » afin qu'ils puissent dispenser des actions au niveau des communes
- Sensibiliser les aménageurs et les gestionnaires d'infrastructures aux risques spécifiques encourus par les usagers vulnérables

Contrôle - sanction :

- Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus…)
- Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés
- Verbaliser les conducteurs de deux-roues motorisé en stationnement gênant sur des trottoirs, en particulier peu larges ou devant les écoles
- Sanctionner aux abords des écoles les parents qui sont en stationnement « sauvage »

2.6 Enjeu **Deux-roues motorisés**

Exemples d'orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents de 2RM
- Identifier les itinéraires accidentogènes
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

Infrastructure :

- Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou des sur itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes
- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadrée…) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés…)
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route…)
- Mettre en place une charte de qualité à destination des vendeurs /revendeurs de 2RM
- Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents 2RM auprès des utilisateurs de motos et cyclos
- Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente /réparation, enseignants de la conduite)
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour…)

Contrôle - sanction :

- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires)
- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels
- Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes
- Contrôler la possession du permis AM sans sanction, mais faire suivre d'une présentation des risques encourus

2.7 Enjeu **Vitesse**

Exemples d'orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents
- Créer ou maintenir un observatoire des vitesses
- Relancer les enquêtes « Comprendre pour agir » (E.C.P.A.) pour les accidents mortels dans lesquels le facteur vitesse pourrait avoir un rôle
- Distinguer, lors de l'analyse d'accidents, les cas d'excès de vitesse et ceux de vitesse non adaptée eu égard aux circonstances

Infrastructure :

- Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire
- Réaliser une cartographie des vitesses (administratives et pratiquées)
- Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles et efficaces
- Optimiser la lisibilité de l'infrastructure notamment en virages et en intersections

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée)
- Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité
- Sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender)
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive
- Promouvoir les actions de bridage des véhicules utilitaires auprès des entreprises et des concessionnaires
- Promouvoir les stages de perfectionnement à la conduite dans les situations à risques
- Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organes de freinage, pneus, huile…), les vitesses soutenues (sur autoroute par exemple) sollicitant plus fortement la mécanique
- Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité

Contrôle - sanction :

- Mettre en œuvre un plan départemental de contrôles routiers (PDCR)
- Multiplier les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières
- Maintenir un haut niveau de contrôle avec une démarche de cohérence des limitations de vitesse et une communication permettant une meilleure acceptation sociale des contrôles
- Sanctionner le débridage des 2RM par l'utilisateur et encore plus fortement par un professionnel

2.8 Enjeu **Distracteurs**

Exemples d'orientations d'actions

Amélioration de la connaissance :

- Développer un volet distracteurs dans les bilans annuels d'accidentalité
- Améliorer la connaissance sur les accidents avec distracteurs
- Construire une base de données sur les sources de distraction au volant
- Étudier des solutions technologiques pour bloquer certaines sources de distraction au volant
- Déterminer les sources de distraction sur les différents réseaux routiers

Infrastructure :

- Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière

Éducation – sensibilisation – formation – information :

- Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois)
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue
- Développer la prévention sur ce sujet lors des stages de récupération de points
- Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs
- Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable
- Former les IDSR à ce risque
- Informer les conducteurs qu'en cas d'accident l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité

Contrôle - sanction :

- Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés
- Sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite

3. Annexe technique *(à paraître)*

Observatoire national interministériel
de la sécurité routière
ONISR

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE
DE
L'INTÉRIEUR

Cerema