



# Élaborer le document général d'orientations (DGO)

**2023-2027**

## Introduction

La baisse de l'accidentalité routière, amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire. La mortalité routière a ainsi diminué de 6,6% entre 2017 et 2021, passant de 3448 décès sur les routes à 3221 en 2021. Dans le même temps, le nombre de blessés a diminué de 8,5%, passant de 73 384 à 67 141.

Bien que 227 vies aient pu être épargnées en 2021 par rapport à 2017, la prudence et le maintien des efforts fournis en matière de prévention, d'information, de sensibilisation et de contrôle-sanction doivent être maintenus. L'aggravation récente de la mortalité routière entre janvier et août 2022, en hausse par rapport à 2021 (+25%) et 2019 (+12%), sont des indicateurs nécessitant une grande vigilance de notre part.

La sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière, et particulièrement des acteurs locaux. Afin de leur permettre de disposer d'un outil de référence commun adapté à la réalité de chaque territoire, le document général d'orientations (DGO) définit pour une durée de 5 ans, la stratégie d'action en faveur de la sécurité routière.

## Les objectifs du DGO

En 2022, chaque préfecture est invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau Document général d'orientations couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

## La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, **les chefs de projets sécurité routière piloteront la démarche**. Une phase de lancement permettra de mobiliser une pluralité d'acteurs. Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes seront à cette occasion partagés. Cette étape préalable permettra de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2023-2027, afin d'aboutir à une finalisation du document au plus tard le **31 Mars 2023**.

## Le suivi

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département sera réalisée. Les services réaliseront un suivi de la mise en œuvre des actions engagées conformément aux orientations d'actions établies. Ces éléments permettront d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO.

# Les étapes de la démarche d'élaboration du DGO

La démarche d'élaboration du DGO doit être pragmatique et opérationnelle. Elle peut être décomposée en 6 étapes :

## Étape 1 : Lancement de la démarche

**Préfet (lancement)  
Chef de projet (pilotage)**

- Circulaire aux préfets (mai 2022)
- Mobilisation des services de l'Etat et des partenaires

## Étape 2 : Etat des lieux partagé

**Observatoire départemental de sécurité routière (diagnostic territorial)**

**Coordination (évaluation des actions du précédent DGO)**

**Appropriation par le comité de pilotage et/ou groupe de travail...**

- Présentation générale du département (population, géographie, usagers, réseaux)
- Caractéristiques de l'accidentalité (bilan sur 5 ans élaboré par l'ODSR, appui ONISR et webinaires)
- Evaluation du DGO 2018-2022 : Retours d'expérience

## Étape 3 : Détermination des enjeux et des orientations d'action

**Démarche partenariale (comité de pilotage et/ou groupe de travail...)**

- Priorisation des enjeux au regard de l'analyse de l'accidentalité du département
- Formalisation des orientations d'actions pour chaque département

## Étape 4 : Rédaction du DGO

**Chef de projet Sécurité routière (pilotage)  
Coordination (rédaction)**

- Rédaction du document à partir des éléments validés :
  - Présentation de la démarche d'élaboration
  - Analyse de l'accidentalité (Présentation du département, Caractéristiques de l'accidentalité) et diagnostic partagé
  - Evaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience
  - Présentation des enjeux et des orientations d'actions pour 2023-2027
  - Présentation des modalités de suivi

## Étape 5 : Signature du DGO

**Par le Préfet et les principaux partenaires**

- Validation du document
- Diffusion et communication (libre)
- Envoi à la DSR avant le **31 mars 2023**

## Étape 6 : Suivi du DGO

**Par le comité de pilotage ou un groupe constitué des principaux acteurs ayant participé à son élaboration**

- Suivi des actions mises en œuvre (suivi annuel ou à mi-parcours)
- Plan départemental des actions de sécurité routière (PDASR en cohérence avec le DGO)

# Rôles et responsabilités des acteurs du DGO

L'élaboration du DGO repose sur l'ensemble des acteurs engagés habituellement dans la politique de sécurité routière au plan local :



## Le Préfet

Il **lance** la démarche d'élaboration du DGO et mobilise les services de l'Etat ainsi que les partenaires.

Il associe les principaux acteurs de la sécurité routière et peut constituer un **comité de pilotage et/ou des groupes de travail** pour établir un diagnostic partagé ou élaborer les orientations d'actions.



## L'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR)

Il recueille et analyse les données de l'accidentalité en lien avec le coordinateur départemental de sécurité routière. Il rédige le diagnostic territorial qui est ensuite partagé avec les différents acteurs.



## Le chef de projet sécurité routière

Il **pilote**, sous la responsabilité du préfet, l'élaboration du DGO

## Le coordinateur départemental de Sécurité routière



Il participe à toutes les étapes de l'élaboration du DGO et **rédige** le document sur la base d'un diagnostic partagé et des enjeux retenus.

L'ensemble des partenaires publics, associatifs ou privés participent à l'élaboration du DGO en particulier lors des étapes du diagnostic partagé, de la priorisation des enjeux et de la formalisation des orientations d'actions. Ils peuvent être associés à son suivi.



Le **Préfet** et les **principaux contributeurs du DGO** valident et signent le DGO. Parmi ces acteurs, doivent être associés le Président du Conseil départemental et le(s) Procureur(s) de la République. Selon la situation locale, l'Association départementale des Maires, les présidents des EPCI ou les maires peuvent être associés à cette signature.



## Une démarche partenariale



Un grand nombre d'acteurs locaux sont impliqués dans la sécurité routière et il est important de les associer à l'élaboration du DGO. **Pourront ainsi être sollicités\*** :

- **Les services de l'Etat** : forces de l'ordre, parquets, services déconcentrés de l'Etat tels que l'Education nationale, les services chargés de la Jeunesse et des sports, les services de l'emploi ou de la cohésion sociale.
- **Les collectivités territoriales** : Conseil départemental, associations départementales des maires ou des maires ruraux, présidents d'EPIC, maires.  
*Leur collaboration et celle des élus référents sécurité routière est essentielle dans la diffusion des messages de sécurité routière et la mise en œuvre des actions de prévention. Il conviendra de la renforcer dans le cadre du DGO 2023-2027.*
- **Les partenaires associatifs**
- **Les partenaires du secteur privé** : assureurs, représentants des chambres consulaires, chefs d'entreprises ou organisations professionnelles...
- **Les organismes de sécurité sociale (pour l'enjeu « risque routier au travail »)** : CARSAT, MSA, CPAM.



### Focus Associer les partenaires

Un courrier du Préfet aux principaux partenaires permet de lancer la démarche de mobilisation. Cette étape de lancement est essentielle. Outre le partage d'un calendrier prévisionnel des réunions, elle permet d'associer dès le départ les partenaires engagés en sécurité routière et de les mobiliser, par exemple au travers de groupes de travail thématiques. Le format des réunions est ensuite à la main des équipes chargées du pilotage du DGO.

L'utilisation d'outils de suivi pour chaque étape du processus d'élaboration est fortement recommandée. Cela peut prendre la forme de relevés de conclusions, de fiches de synthèse, de tableaux de bord ou de tout autre outil partagé avec les partenaires.

Certains partenaires sont indispensables : forces de l'ordre et parquets qui vous accompagnent sur l'ensemble des actions menées dans le cadre du contrôle, élus et représentants des collectivités territoriales, en particulier les gestionnaires de voirie. **Néanmoins, le choix des partenaires dépend essentiellement des réalités locales.**

Ces échanges ont d'abord pour but de permettre un partage du diagnostic territorial fondé sur le bilan de l'accidentalité départementale. Le bilan des actions conduites au cours du précédent DGO, idéalement sous forme de RETEX, est un élément important à produire. Ce socle permet ensuite d'élaborer la réflexion autour de la détermination des enjeux et des orientations d'actions.

Le DGO est un outil de programmation stratégique et un **outil de mobilisation**. Cette co-construction doit encourager l'ensemble des partenaires à s'impliquer au quotidien dans la politique locale de sécurité routière.

\*La liste des partenaires mentionnés ci-dessous, n'est pas exhaustive.

## Le diagnostic territorial : une étape essentielle



Pour cerner les enjeux sur le territoire, décrire les **caractéristiques de la mobilité** et produire un diagnostic présentant les caractéristiques de l'accidentalité routière selon les personnes et les milieux routiers sont impératifs.

Il importe que les données de l'accidentalité établies par l'ODSR donnent lieu à un diagnostic partagé avec les partenaires de la sécurité routière dans le département.

Cette analyse portera **dans un premier temps** sur **les caractéristiques générales de la mobilité et de la mortalité routières sur le département sur ces 5 dernières années (2017-2021)**. Cette description est bien entendu utile à tous ceux qui travaillent sur l'ensemble du département. L'approche concernera tout d'abord les **personnes** impliquées dans les accidents (victimes et auteurs d'accidents, facteurs de risque), selon leur **mode de déplacement**. Elle fournira un focus sur le **risque routier professionnel** ainsi que sur l'accidentalité des **deux-roues motorisées**. Enfin elle dressera un panorama de la répartition des tués selon les **réseaux routiers**.

**Dans un second temps**, le diagnostic sera réalisé sur l'ensemble de l'accidentalité routière, corporelle ou mortelle, selon les réseaux routiers, pour permettre des discussions adaptées aux problématiques des diverses collectivités locales partenaires (**hors agglomération ou en agglomération, hors autoroutes**).

Cet état des lieux permettra en particulier d'identifier, selon les territoires, les problématiques liées aux **usagers vulnérables** (usagers non carrossés), qui représentent 45% des tués sur la route et près de 70% des blessés graves. Ces usagers vulnérables sont les usagers de deux-roues motorisés (2RM) qu'il s'agisse de cyclomotoristes ou de motocyclistes, ainsi que les usagers de modes « doux » (piétons, cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés - EDPm).

*En fonction de votre territoire, il est possible d'identifier les caractéristiques de l'accidentalité sur les autoroutes en complément des analyses en agglomération / hors agglomération.*



### **Focus** Des exports préparés par l'ONISR et le Cerema

Pour faciliter le travail des ODSR, des tableaux ont été préparés sur TRAxY (menu Rapports rapides) correspondant aux thématiques principales devant être abordées dans le diagnostic. **Ces exports de données doivent être réalisés avant le 13 septembre 2022**, puis les graphes d'illustration du diagnostic sont produits sur un tableur (Excel ou Calc), fourni également.

Ces éléments préformatés abordent l'essentiel des sujets nécessaires au DGO, les résultats sont présentés en valeur (pour les départements avec des bilans statistiques réduits) ou en pourcentages (pour les départements avec une profondeur statistique plus importante).

## Le retour d'expérience sur le précédent DGO

Pour définir les nouvelles orientations d'actions et élaborer le DGO, établir **un bilan de ce qui a été réalisé sur les cinq précédentes années** (2017-2021) constitue un préalable indispensable. Le suivi des PDASR effectué chaque année, ainsi que les évaluations à mi-parcours du précédent DGO sont les bases de ce travail de retour d'expérience.

Ce bilan des réalisations effectives sur le terrain complète le diagnostic territorial proposé par les Observatoires Départementaux de Sécurité Routière.

L'évaluation des actions a pour objectifs :

- d'identifier les orientations d'actions qui ont été traduites par des actions de sécurité routière menées dans le département, et parmi celles-ci :
  - Celles qui ont fonctionné et pourquoi ,
  - Celles qui n'ont pas eu d'effets et pourquoi,
- de connaître les orientations d'actions qui n'ont pas été traduites par des actions de sécurité routière.

*L'évaluation des actions conduites au cours des cinq dernières années pourra s'appuyer sur les bilans annuels des actions locales présentés dans les PDASR.*

## La détermination des enjeux et des orientations d'actions

Pour la période 2023-2028, les **enjeux nationaux** retenus, à reprendre obligatoirement dans le DGO, sont :

- **Les deux-roues motorisés ;**
- **Les conduites à risques** : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;
- **Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »** : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- **Le risque routier professionnel**

Au regard du contexte départemental, **2 autres enjeux locaux** pourront également être pris en compte s'ils ont été identifiés comme particulièrement saillants lors du diagnostic.

Ces enjeux seront appréhendés en distinguant les déplacements **en agglomération/ hors agglomération** et en prenant en compte les populations en surrisque (jeunes/seniors).



### **Focus** · Les indicateurs permettant de prioriser un enjeu

- Le **nombre d'accidents** ou de victimes, en chiffre absolu ou relatif, en lien avec une thématique (Deux-roues motorisés par exemple);
- Les **thématiques** peuvent être une catégorie d'utilisateurs, un type de mode de déplacement, un facteur de responsabilité de l'accidentalité, une zone spatiale.

## La détermination des orientations d'actions par enjeu

**Les orientations d'actions**, outre les **publics visés** (selon les classes d'âge ou les formes de mobilité), seront définies au regard des **modalités d'action** : communication, sensibilisation, prévention, contrôle et sanction.

### Exemple n°1 :

**Enjeu** → Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)

**Modalité(s) d'action(s)** → Prévention

**Public(s) visé(s)** → organisateurs d'événements festifs (publics et privés)

**Orientation(s) d'action(s)** → Mobiliser et former les organisateurs d'événements festifs

Exemple d'actions concrètes dans le cadre du PDASR : Formations destinées aux organisateurs d'événements, signature de charte avec les comités de fêtes locaux, formation des élus référents sécurité routière

### Exemple n°2 :

**Enjeu** → Risque routier professionnel

**Modalité(s) d'action(s)** → Prévention/ Sensibilisation/ Communication

**Public(s) visé(s)** → Chambres consulaires, RH/RSE des entreprises

**Orientation(s) d'action(s)** → Améliorer la connaissance/ Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises prioritairement dans les branches professionnelles identifiées comme étant « à risques » (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...)

Exemple d'action concrète dans le cadre du PDASR : Campagne de sensibilisation auprès des coursiers ou des professionnels de santé (ambulanciers) en lien avec les organisations professionnelles

### Exemple n°3 :

**Enjeu** → Les deux-roues motorisés

**Modalité(s) d'action(s)** → Communication/ Prévention

**Public(s) visé(s)** → Usagers de deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motocyclettes, scooters)

**Orientation(s) d'action(s)** → Promouvoir l'importance du port des équipements individuels

Exemple d'actions concrètes dans le cadre du PDASR : Campagne de communication, promotion de l'airbag à l'occasion d'un atelier...

## La mise en application et le suivi du DGO

Pour valider le DGO en tant que document commun de référence, il est recommandé qu'il soit co-signé par le préfet, le président du conseil départemental, le(s) procureur(s) de la République et les élus locaux (maires et présidents d'EPCI ) ou les partenaires que le préfet aura souhaité y associer.

L'application du DGO se traduit par la mise en œuvre des orientations au travers des actions définies dans le PDASR.

Chaque année, ce dernier dresse un bilan des actions réalisées et présente les actions concrètes à mettre en œuvre dans le département en y impliquant les acteurs locaux.

Le travail sur le PDASR est l'occasion d'apporter des ajustements au DGO lorsque c'est nécessaire. Il constitue ainsi un bon moyen de suivi du DGO.

Des réunions de suivi des actions devront être organisées tout au long de la durée d'application du DGO. Elles peuvent être mises en œuvre par le comité de pilotage et/ou par un groupe constitué de certains des acteurs ayant participé à l'élaboration du DGO. Cette deuxième forme de suivi pourra être assurée annuellement, mais devra impérativement se tenir au moins à mi-parcours.

### Le Calendrier



Phase de bilan et d'analyse : de mai à octobre 2022

(export des données dans TRAxY avant le 13 septembre 2022)

Elaboration et rédaction du DGO : de novembre 2022 à février 2023

Validation, signature et diffusion : mars 2023

# Proposition de plan-type (Sommaire)

## Préface

1. Le cadre général de la démarche
  - 1.1 Les objectifs du DGO
  - 1.2 La démarche d'élaboration
2. Le diagnostic territorial partagé
  - 2.1 Présentation générale du département
  - 2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération
  - 2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération
  - 2.4 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute (si besoin)
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience
  - 3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
  - 3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027
  - 4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire
  - 4.2 Les orientations d'actions
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027
  - 5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR
  - 5.2 Suivi de l'accidentalité départementale
  - 5.3 Modalités de suivi du DGO