



# Document Général d'Orientations 2013 > 2017



Département Guadeloupe

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**







# Sommaire

## 1 - EDITORIAL

- *Mot de la Préfète* .....3

## 2 - PRÉFACE

- *Contexte national* .....4
- *La démarche d'élaboration du DGO 2013-2017* .....5
- *Caractéristiques du département Guadeloupe (971)* .....6

## 3 - BILAN DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LA PÉRIODE 2008 - 2012

- *Analyse de l'accidentalité en Guadeloupe, période 2008 - 2012*..7 à 11

## 4- LES ENJEUX ET ACTIONS 2013 - 2017

### 1- LES COMPORTEMENTS A RISQUES

- *L'enjeu « vitesse »* ..... 11
- *L'enjeu « équipement de sécurité »* ..... 12
- *L'enjeu « alcool-stupéfiants »* ..... 13

### 2 - LES PUBLICS VULNERABLES

- *L'enjeu « jeunes »* ..... 13
- *L'enjeu « deux-roues motorisés »* ..... 14
- *L'enjeu « piétons»* ..... 14
- *L'enjeu « seniors »*..... 15

### 3 - LES AMÉNAGEMENTS

- *La sécurité routière dans les documents administratifs*..... 16
- *Améliorer les infrastructures* ..... 16
- *La traversée des voies rapides (2x2 voies)* ..... 17
- *Zoom sur TRAFIKÉRA*..... 18

### 4 - LA GOUVERNANCE

- Signataires* ..... 19
- Partenaires* ..... 20

# 1- Le mot de la Préfète



**60 de nos compatriotes guadeloupéens sont morts en 2013 sur les routes.**

*Depuis le début de l'année, le rythme des tués ne faiblit pas.*

*Ces accidents sont souvent causés par des comportements inappropriés et qui pourraient être évités.*

*Ressaisissons nous. La route est un espace public que nous partageons.*

*Le code de la route précise les règles de bonne conduite pour assurer notre sécurité et celle des autres.*

**Respectons les !**

*Nous éviterons ainsi de mettre en cause la vie des autres et la nôtre.*

*L'Etat, les collectivités territoriales, des associations se mobilisent pour lutter contre l'insécurité routière.*

*Ce large partenariat a contribué à l'élaboration du document général d'orientations destiné à déterminer, pour les années 2013 à 2017, les orientations stratégiques de lutte contre l'insécurité routière pour la Guadeloupe.*

*Les enjeux de lutte contre la vitesse excessive et contre la conduite en état d'ivresse, mais aussi les objectifs plus spécifiques à notre territoire de lutte contre le non port du casque ou d'actions de prévention envers les usagers vulnérables sont rappelés.*

*Je suis convaincue que nous pouvons tous ensemble rendre les routes de Guadeloupe plus sûres par un changement de nos comportements, qui restent encore malheureusement trop souvent dangereux et inadaptés.*

*Je vous remercie de partager cette espérance et de vous engager au service de la sécurité routière.*

**La Préfète de la région Guadeloupe  
Marcelle PIERROT**





# 2 - Préface

## Document Général d'Orientations

*Le DGO, outil politique de programmation, est un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux.*

### CONTEXTE NATIONAL

- **2002** : le Président de la République fait de la lutte contre l'insécurité routière une cause nationale.
- **21 décembre 2007** : le conseil des ministres restreint présidé par le Président de la République fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012.
- **13 février 2013** : le comité interministériel de la sécurité routière, réuni sous la présidence du Premier Ministre, décide de mesures pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles visent à diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, par trois le nombre de jeunes tués, et par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.
- **La loi n° 2011-267 du 14 mars 2011** d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure renforce la lutte contre l'insécurité routière, en particulier dans les domaines de la lutte contre la conduite sans permis, sous l'influence de l'alcool ou après usage de stupéfiants.
- **11 mai 2011** : réunion d'urgence au comité interministériel de la sécurité routière suite à l'augmentation du nombre de tués enregistré dès janvier 2011.
- **Décembre 2011** : le Président de la République réaffirme sa volonté d'atteindre l'objectif de passer sous la barre des 3000 morts d'ici à fin 2012, et qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas de fatalité : toutes les victimes de la route (tués ou blessés) sont parfaitement évitables.
- **4 janvier 2012** : le décret portant diverses mesures de sécurité routière met en application les mesures réglementaires décidées par le comité interministériel de la sécurité routière du 11 mai 2011:
  - dissuader les excès de vitesse en interdisant les avertisseurs de radars ;
  - lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse ;
  - sécuriser l'usage des deux roues motorisés en les rendant plus visibles ;
  - renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.
- **Le 27 novembre 2012**, le ministre de l'intérieur réinstalle le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR). L'objectif n°1 est de descendre d'ici 2020 en deçà de la barre des 2000 tués par an. Pour cela, une attention particulière doit être portée :
  - Aux principaux facteurs de gravité que sont : l'alcool - les stupéfiants - la vitesse ;
  - Aux usagers les plus exposés : les jeunes , les utilisateurs de deux roues motorisés.

Rappelons enfin que la Commission Européenne a adopté le 20 juillet 2010 un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des 10 prochaines années.

*C'est dans ce contexte que chaque département est invité à définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017, les orientations d'action de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.*

## LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU DGO 2013-2017



***La lutte contre l'insécurité routière constitue une des priorités de la politique de l'État en Guadeloupe. La mise en œuvre locale de cette politique de sécurité routière nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs afin que des vies humaines soient épargnées. Dès lors, tous les efforts doivent se conjuguer pour faire reculer le risque routier, permettant ainsi de réduire de moitié le nombre de personnes tuées sur les routes.***

Le Document Général d'Orientations s'inscrit dans le cadre d'une démarche associant l'État et ses partenaires, lesquels définissent les enjeux prioritaires de la politique locale de sécurité routière ainsi que les orientations d'ac-

tion à conduire pour les 5 prochaines années.

Cette politique se concrétise dans le cadre annuel du plan départemental d'action de sécurité routière (PDASR).

Le pôle de compétence sécurité routière qui s'est réuni le 16 novembre 2012 et le 12 mars 2013 a permis de faire un bilan de l'accidentologie et des actions menées sur la période 2008-2012.

Deux réunions de travail ont été mises en place afin de faire un bilan du DGO 2008-2012. Ce travail a permis d'analyser ce qui a été réalisé, ce qui mérite d'être reconduit, de définir des axes de travail et de faire des propositions concrètes d'actions à mener prioritairement sur la période 2013-2017.

Le précédent DGO 2008-2012 avait bien identifié les enjeux du département. La mobilisation

des différents acteurs, notamment les référents communaux, a été parfois difficile. En dépit d'un manque de moyens surtout d'ordre financier, de nombreuses actions ont pu être mises en place via le programme départemental d'action sécurité routière (PDASR) et grâce au réseau dynamique des partenaires et des IDSR. Enfin, les déploiements de radars fixes et pédagogiques ont contribué également à lutter contre l'insécurité routière.

*Le DGO 2013-2017 s'inscrit dans une démarche de continuité des objectifs et enjeux du DGO précédent avec cependant quelques ajustements.*

*Une forte implication des médias et de l'ensemble des partenaires, des moyens plus conséquents, ainsi que des contrôles plus fermes sont notamment attendus afin de contribuer à atteindre les objectifs nationaux.*

# CARACTÉRISTIQUES DU DÉPARTEMENT GUADELOUPE (971)

Le département de la Guadeloupe est situé dans la Caraïbe, plus particulièrement dans l'Arc antillais.

Il s'agit d'un archipel composé de 5 îles. Sa superficie est d'environ 1628 m<sup>2</sup>.

Le dernier bilan démographique réalisé par l'INSEE fait état d'une population d'un peu plus de quatre cent mille habitants. Deux îles principales (Grande-Terre et la Basse-Terre) forment la Guadeloupe continentale. Les autres îles appelées dépendances sont Les Saintes, La Désirade et Marie-Galante. On y retrouve 32 communes réparties ainsi :

- La Basse-Terre compte 16 communes ;
- La Grande-Terre compte 10 communes ;
- Les dépendances comptent 6 communes.

Les villes les plus importantes en terme de population sont : Les Abymes (60.000 habitants environ), puis Baie-Mahault, Le Gosier, Sainte-Anne, Petit-Bourg, Le Moule, Sainte-Rose et Capesterre-Belle-Eau, entre 20.000 et 30.000 habitants.

Le réseau routier (voies principales) géré, exploité et entretenu par Routes de Guadeloupe, est constitué d'un linéaire total de 2100km (RN : 300km, RD : 600km, autres voies : 1200km).

Dans l'ensemble, le département dispose d'un réseau routier en bon état. Cependant, en raison de l'insuffisance ou de l'inefficacité des transports publics, ce réseau est fortement fréquenté, voire régulièrement engorgé sur certaines portions de routes, notamment à l'entrée des villes importantes.

## Les enjeux :

Pour une forte majorité des Guadeloupéens, le véhicule personnel constitue l'unique moyen de locomotion. Ainsi, le parc des véhicules privés est très important.

## Sur la période 2008-2012 :

- En Guadeloupe, le nombre d'accidents a baissé, mais leur gravité a augmentée. Il y a eu plus d'accidents en périodes de vacances, de fêtes et le week-end.
- La vitesse a été la cause de 1 tué sur 4.

- Comparé à la France métropolitaine, la mortalité des cyclomotoristes a été 3 fois plus élevée et deux fois plus pour les piétons seniors (entre 45 et 64 ans).

- L'alcool était deux fois plus présent dans les accidents corporels.

- 1 tué sur 2 en cyclomoteur ne portait pas de casque et 1 tué sur 2 en VL ne portait pas de ceinture de sécurité.

## Ces enjeux locaux correspondent aux orientations d'actions regroupées dans 4 ensembles :

- Les comportements à risques
  - La vitesse
  - Le non port des équipements de sécurité (notamment casque et ceinture)
  - L'alcool et les stupéfiants
- Les publics vulnérables
  - Les jeunes
  - Les deux-roues
  - Les piétons
  - Les seniors
- Les aménagements
  - La sécurité routière dans les documents administratifs
  - L'amélioration des infrastructures
- La gouvernance





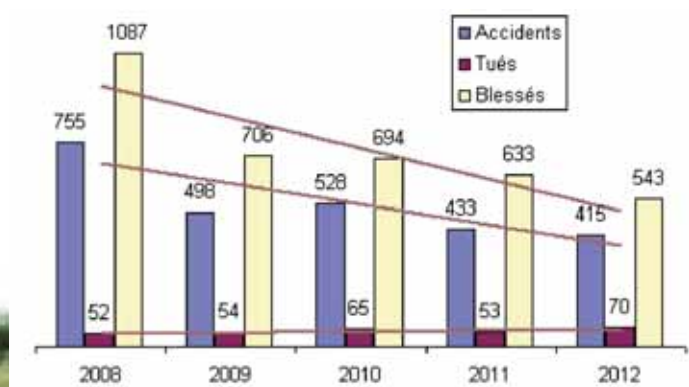
# 3 - Bilan de sécurité routière sur la période 2008 - 2012

## Analyse de l'accidentalité en Guadeloupe

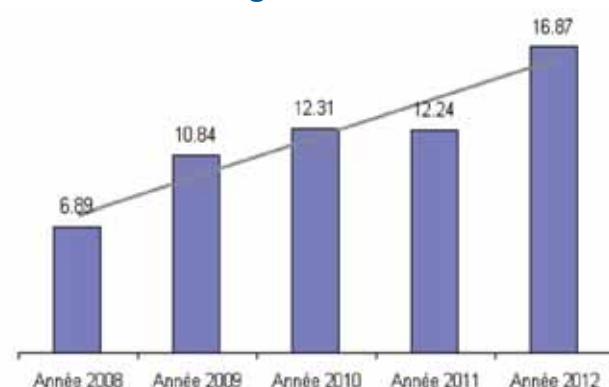
	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Nombre d'accidents</b>	755	498	528	433	415
<b>Tués</b>	52	54	65	53	70
<b>Blessés hospitalisés</b>	345	314	280	272	287
<b>Blessés légers</b>	742	392	414	361	256
<b>Indice de gravité</b>	6,9	10,8	12,3	12,2	16,9

### Evolution des indicateurs sur les 5 dernières années :

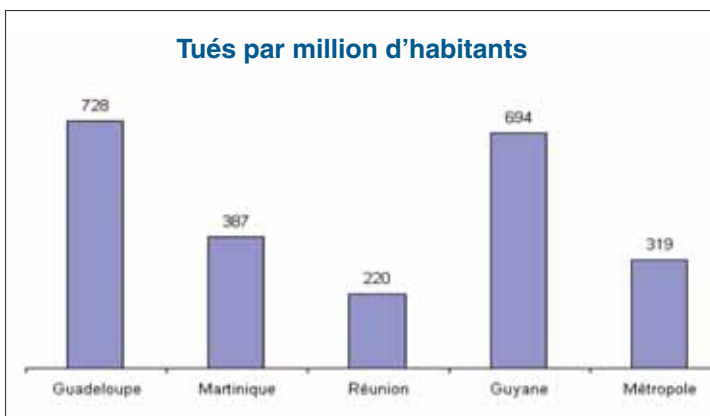
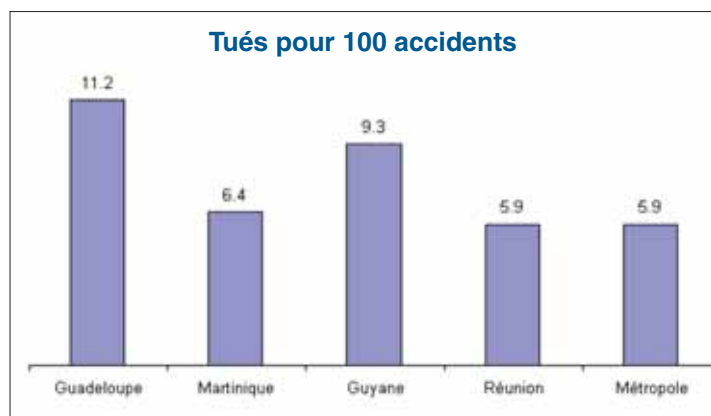
Tandis que le nombre d'accidents et de blessés était en nette régression entre 2008 et 2012, le nombre de tués a augmenté ainsi que l'indice de gravité des accidents qui a plus que doublé en 5 ans.



### Evolution de la gravité des accidents



## Comparaison avec la France métropolitaine et autres DOM :

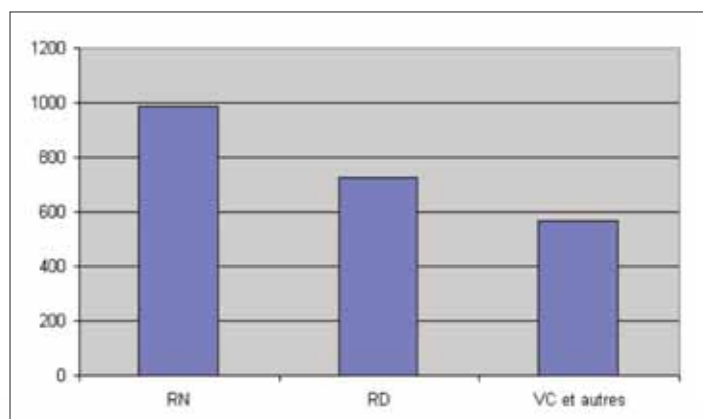


On constate que la Guadeloupe se démarque par une gravité des accidents et un nombre de tués par habitants deux fois supérieurs à la métropole.

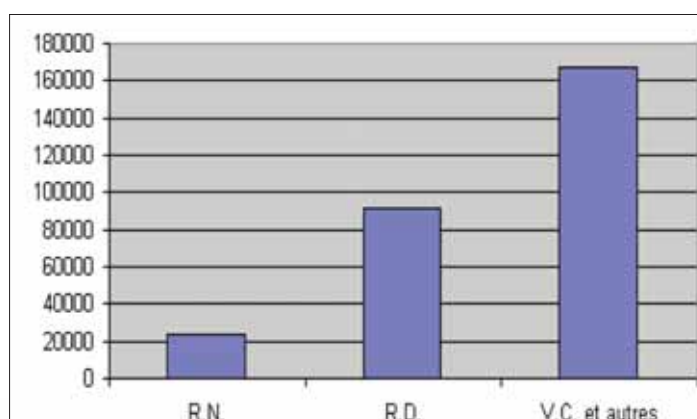
## Le réseau routier

Répartition des accidents (entre 2008 et 2012)

**En Guadeloupe :**



**En Métropole :**



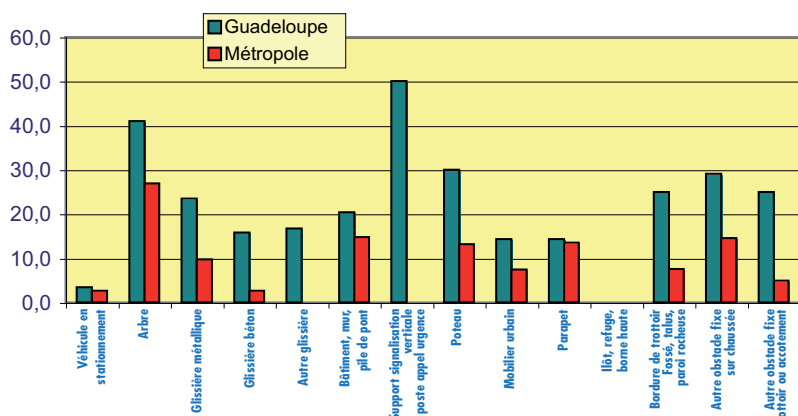
Le réseau national est plus accidentogène que les autres réseaux de Guadeloupe, contrairement à la métropole où la situation sur le réseau national et départemental est plus favorable.



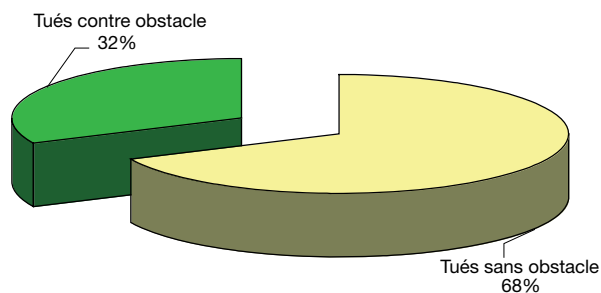


## Gravité des accidents contre obstacles fixes :

Sur les 250 accidents mortels recensés au cours de la période de référence, 100 mettaient en cause la présence d'un obstacle fixe, principalement arbre ou signalisation verticale des obstacles fixes qui ont donc contribué à la gravité des accidents.



## Répartition du nombre de tués en Guadeloupe selon collision contre obstacle :



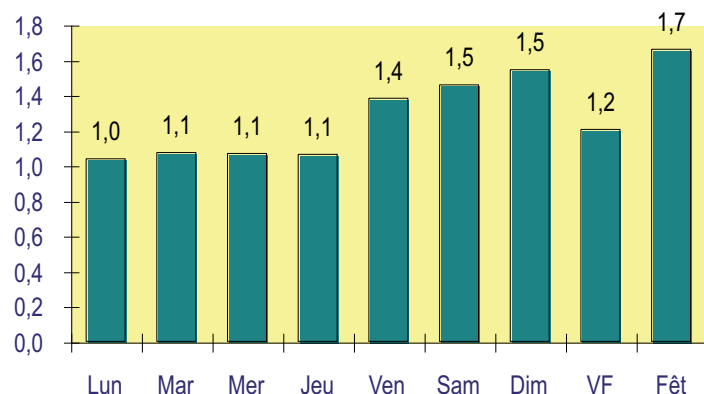
## Répartition des accidents selon le jour de la semaine

### Répartition temporelle :

	Nombre	Acc/J	G4*	Nbre Jours
Lundi	250	1,0	8,8	241
Mardi	269	1,1	10,8	251
Mercredi	264	1,1	12,1	247
Jeudi	259	1,1	9,7	244
Vendredi	342	1,4	13,5	248
Samedi	345	1,5	17,7	237
Dimanche	372	1,5	15,6	241
V.Fête	65	1,2	15,4	54
Fête	106	1,7	14,2	64

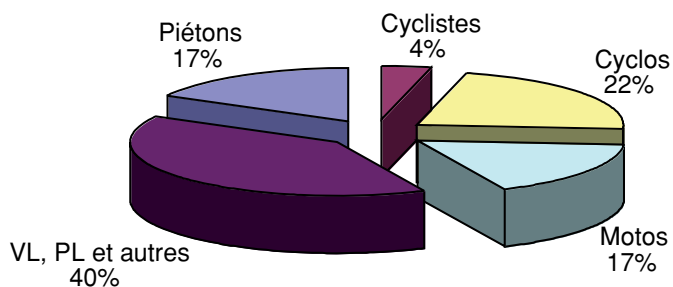
G4\* Nombre de victimes graves pour 100 accidents corporels.

### - Nbre d'acci / Nbre de jours

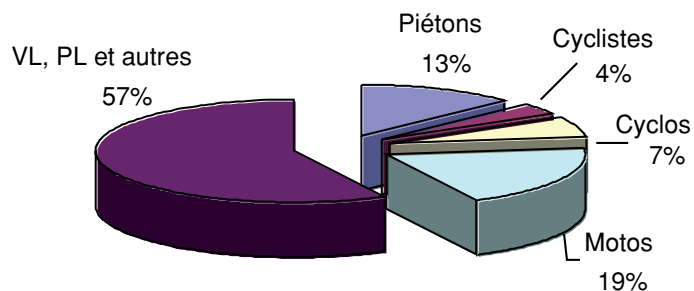


## Répartition des tués par catégories d'usagers :

### Guadeloupe

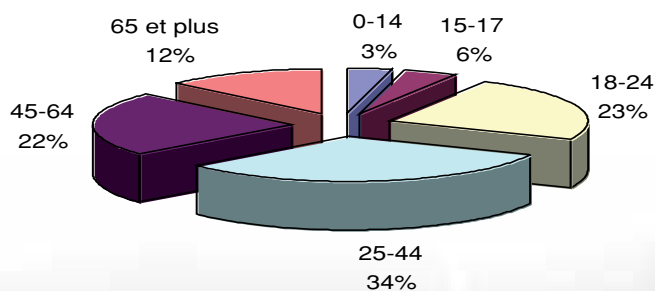


### Métropole

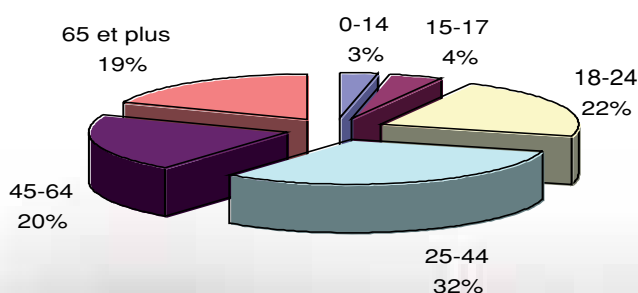


## Répartition des tués selon l'âge des victimes :

### Guadeloupe



### Métropole



L'examen des données de la période 2008-2012 montre que les usagers vulnérables (piétons et deux roues) représentent 60% des tués en Guadeloupe contre 43% en France métropolitaine, taux déjà proportionnellement très élevé. Il s'agit d'un sujet préoccupant en Guadeloupe.

La répartition du nombre de tués par classe d'âge est similaire en Guadeloupe et en métropole.



# 4 - Les enjeux et actions 2013 - 2017

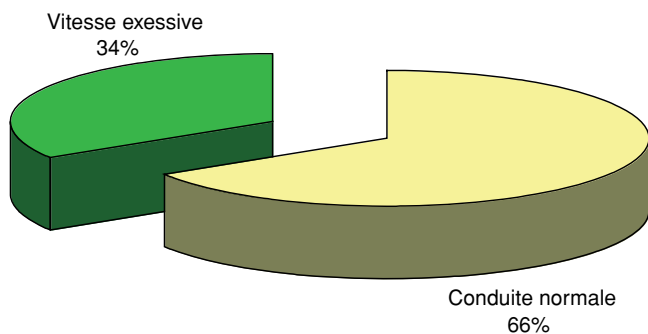
## 1- LES COMPORTEMENTS A RISQUES

L'accidentalité en Guadeloupe fait apparaître que certains usagers de la route ont une appréhension insuffisante des dangers et risques liés à la conduite.

Défauts de permis ou d'assurance, vitesse excessive, absence des équipements de sécurité, conduite en état d'ivresse, usage du portable au volant, non respect du code de la route : Il faut agir sur les comportements.

### • L'enjeu « vitesse »

La vitesse est la cause de 1/3 des accidents mortels.



### ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

- Sensibiliser les différents publics concernés sur les conséquences de la vitesse, surtout dans les milieux scolaires ou professionnels, avec notamment l'usage du simulateur deux roues
- Mettre en place un observatoire de la vitesse, pouvant être intégré dans un Observatoire de sécurité routière renforcé
- Médiatiser les contrôles de vitesse
- Créer une infrastructure (piste auto-moto) permettant de canaliser la pratique des courses sauvages
- Poursuivre une politique ferme de contrôle sur les zones stratégiques appuyée sur le déploiement de nouveaux radars automatiques et positionnement de radars mobiles sur les zones stratégiques.



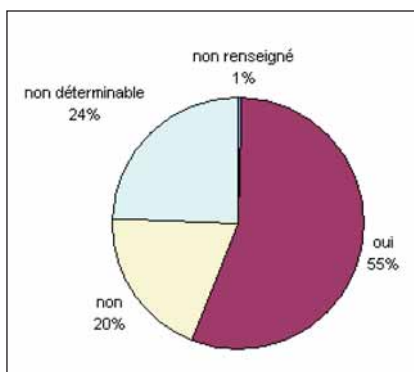
## • L'enjeu « équipement de sécurité »

### - Le casque :

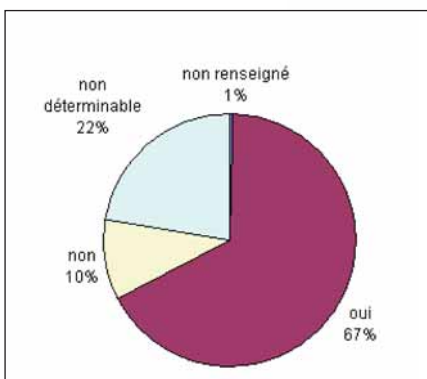
Alors qu'en métropole le port du casque est globalement bien respecté, avec un taux proche de 100%, en Guadeloupe, ceci est loin d'être le cas, notamment chez les cyclomotoristes (taux de non port de casque estimé à plus de 40%).

### Le port du casque lors d'accident mortel :

**Catégorie deux roues motorisés (2RM) inférieure ou égale à 50cm<sup>3</sup>**

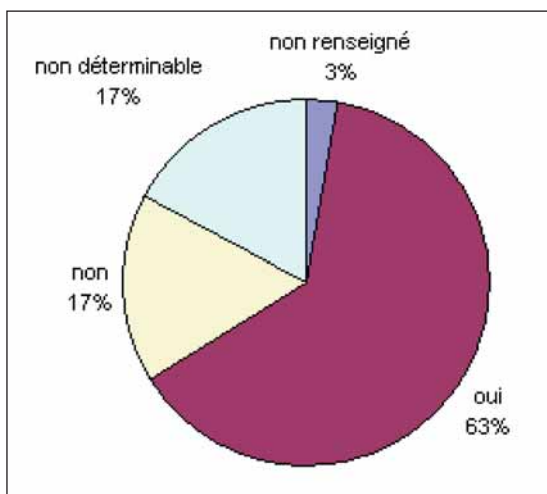


**Catégorie deux roues motorisés (2RM) supérieure à 50cm<sup>3</sup>**



### - La ceinture de sécurité :

Seul 63% des automobilistes tués sur nos routes portaient la ceinture. En métropole, le taux de port de la ceinture lors d'accidents mortels est supérieur à 90%.



## ORIENTATIONS D'ACTIONS PROPOSEES

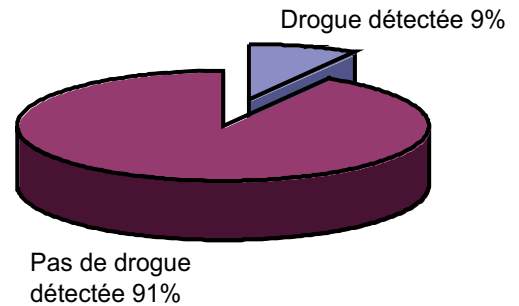
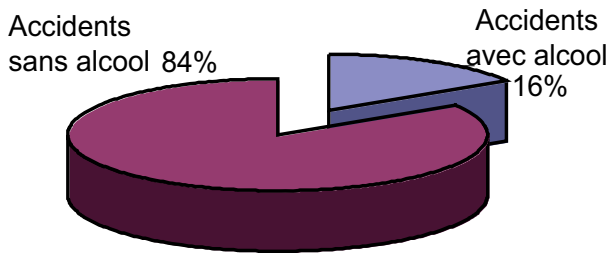
- Traiter l'enjeu du port du casque comme l'enjeu principal dans le cadre de la formation ASSR / BSR
- Communiquer sur la durée de vie du casque et son homologation
- Mener une politique active de communication se donnant pour ambition de toucher tous les publics, y compris les cibles les plus délicates à atteindre comme les jeunes déscolarisés et les personnes âgées
- Mener des actions spécifiques sur les équipements de sécurité en impliquant les concessionnaires
- Conduire une politique de verbalisation systématique
- Sensibiliser les milieux professionnels (ex : facteurs)



## • L'enjeu « alcool-stupéfiants »

Lors d'accident mortel :

### Guadeloupe



### ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

- Mieux informer la population sur les risques liés à l'alcool, en choisissant les messages et les vecteurs les mieux adaptés à chaque cible
- Communiquer sur des messages clairs, articulés avec des rappels sur les dangers de la drogue au volant
- Prévenir la vente d'alcool aux mineurs en partenariat avec les commerçants
- Assurer une coordination maximale des services de justice et de santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- Actualiser les données de la mortalité locale inhérente à l'alcool

## 2 - LES PUBLICS VULNERABLES

La situation en Guadeloupe est marquée par le lourd tribut que payent à la route certaines catégories de la population et notamment les jeunes, souvent en deux roues, mais aussi les seniors, nouvelle cible apparue tardivement.

Par ailleurs, un enjeu spécifique est à traiter concernant la traversée des voies rapides par les piétons. La politique de sécurité routière locale doit être plus efficace, mieux adaptée et ciblée. Les actions mises en œuvre doivent être plus médiatisées.

### • L'enjeu « jeunes »

L'enjeu jeune est particulièrement décisif, puisqu'il s'agit de former les futurs usagers de la route. La tranche d'âge 18-24 ans est toujours aussi exposée (23% des tués) alors qu'elle ne représente que 8% de la population.

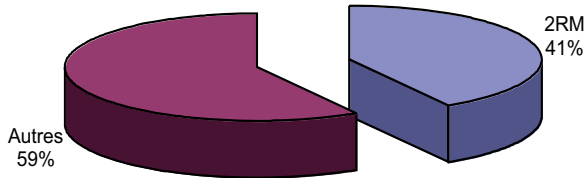
Les jeunes de moins de 25 ans se tuent plus souvent en deux roues.

### ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES

- Impliquer les jeunes dans la réalisation d'études sur la sécurité routière et les comportements
- Améliorer la formation des partenaires, des enseignants
- Favoriser la formation des enseignants
- Améliorer la coordination des actions dans les écoles en lien avec le chef d'établissement et le rectorat
- Utiliser le simulateur deux roues dans les établissements scolaires
- Promouvoir le BSR et la conduite accompagnée en insistant sur les gains de sécurité d'une telle démarche
- Mettre en place des actions avec les médias et les associations en contact avec les jeunes pour toucher ceux qui sont dé-scolarisés
- Sensibiliser les jeunes notamment par l'intermédiaire des BIJ et des médiateurs des rues
- Choisir une communication adaptée et mieux ciblée

• **L'enjeu « deux-roues motorisés » (2RM)**

Les conducteurs de deux roues motorisés sont particulièrement vulnérables. Les deux-roues motorisés sont impliquées dans 41% des accidents corporels. Dans 64% des accidents, le conducteur du 2RM est responsable.



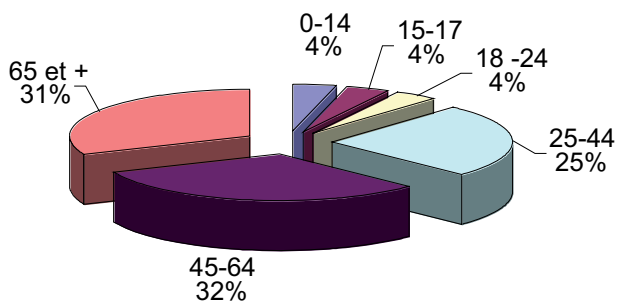
**ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES**

- Mettre en place une piste routière qui servirait notamment de perfectionnement à la conduite
- Inciter au contrôle technique des véhicules
- Poursuivre l'opération anti-kabrits, avec saisie et destruction des véhicules
- Communiquer sur l'utilisation de bâches et filets de protection par les transporteurs routiers, car un produit ou matériau déversé sur la route est facteur d'accident grave notamment pour un deux roues
- Promouvoir, en lien avec les concessionnaires, le port des équipements de sécurité

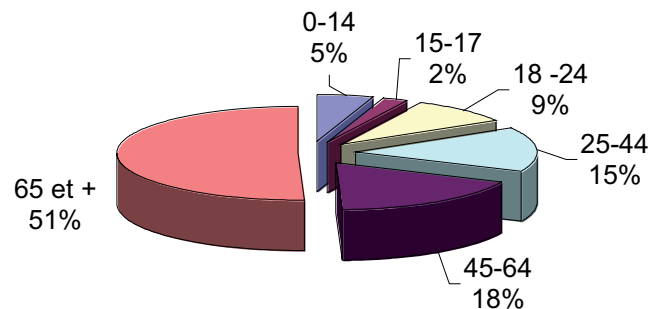
• **L'enjeu « piétons »**

**AGES DES PIÉTONS TUÉS**

**En Guadeloupe**



**En Métropole**



Les seniors de 45 à 64 ans représentent plus d'1/3 des tués et sont presque 2 fois plus touchés par rapport à la métropole. Dans 41% des accidents mortels, ils sont présumés responsables.





### **ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES**

- Rappeler aux piétons, notamment aux personnes âgées, la signification de la couleur des feux et des risques qu'ils encourent s'ils ne les respectent pas
- Promouvoir l'importance d'être vu surtout la nuit (gilet jaunes, vêtements clairs...)
- Sensibiliser sur les conditions de déplacement du piéton en sécurité sur la chaussée
- Réapprendre les règles de base du comportement du piéton en mouvement
- Promouvoir les actions « pédibus »
- Faire la chasse aux véhicules qui se garent sur les trottoirs
- Inciter à la réalisation d'études globales sur l'ensemble des déplacements piétonniers en partenariat avec les collectivités territoriales
- Communiquer sur les zones « 30 »

#### **• L'enjeu « séniors »**

Le trafic routier est en perpétuelle évolution ; il importe d'informer et de sensibiliser régulièrement les usagers séniors aux risques de la route.

### **ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES**

- Mettre en place dans les communes, des conférences débat pour toucher les personnes âgées
- Inciter les séniors à faire le point sur leur état de santé, dans le cadre de programmes « Santé et conduite »
- Mettre en place des ateliers santé (audition, vue, alcool, prise médicamenteuse...), en lien avec les professionnels
- Mettre en place des formations recyclage à la conduite, en lien avec les assurances et les auto-écoles

### 3 - LES AMÉNAGEMENTS

L'action sur les comportements doit être complétée par l'amélioration de l'environnement routier. L'amélioration des infrastructures suppose non seulement des investissements et l'implication de tous les niveaux de collectivités publiques, mais aussi une modification des mentalités afin que la problématique de la sécurité routière trouve sa place dans les projets d'aménagement du territoire de demain et que les choix futurs se placent sous le signe d'un partage cohérent et harmonieux de la route.

## La sécurité routière dans les documents administratifs

- Favoriser l'intégration des problématiques de sécurité routière en partenariat avec les décideurs publics, les aménageurs, les gestionnaires de voiries dans les documents de planifications tels que le schéma d'aménagement régional (SAR), les plans locaux d'urbanisme (PLU), les plans globaux de déplacement, le plan de déplacement urbain (PDU) et les plans de circulation.
- Mieux intégrer les problématiques de sécurité routière dans les actes administratifs courant tels que permis de construire, permission de voirie, autorisation des gros équipements publics ou privé.
- Améliorer le classement des zones d'agglomération afin de mieux prendre en compte la sécurité routière, notamment dans les zones périurbaines.

## Améliorer les infrastructures

- Favoriser les modes doux piétons/vélos, notamment en développant les pistes cyclables.
- Améliorer les perceptions des zones urbanisées en cohérence avec les limitations de vitesse, favoriser le partage de la voirie.
- Mettre en place des zones « 30 », des zones de rencontre, des aires piétonnes.
- Sécuriser les routes existantes par des aménagements adaptés.
- Traiter les obstacles latéraux en sensibilisant les concessionnaires EDF et France Telecom sur l'implantation de leurs poteaux ou transformateurs.
- Cartographier de façon précise les zones accidentogènes.
- Assurer la cohérence des limitations de vitesses et améliorer la signalétique afin de notamment bien identifier l'espace urbain.
- Signaler les débuts et fins de limitation de vitesse.
- Améliorer l'offre de transports en commun et poursuivre la politique d'équipements (abri-bus) sécurisants.
- Améliorer la valorisation administrative et judiciaire des contrôles routiers en se dotant d'une capacité départementale de mise en fourrière des véhicules.



## La traversée des voies rapides (2x2 voies)

- Cet enjeu spécifique est malheureusement une réalité tragique et récurrente en Guadeloupe. Certains de nos usagers, inconscients, parfois jeunes se font de plus en plus tuer sur ces voies. Il faut promouvoir l'usage et l'aménagement de passerelles et mener des actions de communication spécifiquement sur le sujet.



### **ORIENTATIONS D' ACTIONS PROPOSEES**

- Responsabiliser les usagers
- Implanter des panneaux d'interdiction formelle de traverser 2X2 voies
- Indiquer la passerelle ou l'itinéraire permettant la traversée de la route en toute sécurité
- Afficher des messages de prévention à destination des usagers
- Étudier la possibilité d'affichage sur l'outil « Trafikera » en lien avec son gestionnaire



## ZOOM SUR TRAFIKÉRA

- *Le système dynamique de gestion et d'information routière est opérationnel depuis septembre 2013.*

Un système innovant, unique dans la Caraïbe, qui, grâce à un réseau de capteurs, de caméras, et de panneaux à messages variables, permet de connaître en temps réel l'état du trafic routier, de repérer les incidents et accidents, de réduire le temps d'intervention, et surtout d'informer les usagers sur les conditions de circulation et l'état du réseau.

L'objectif est double : fluidifier le trafic (en facilitant les déplacements et en évitant les risques de bouchons durs) et sécuriser les axes.

1. Des capteurs : installés sur la chaussée, ils comptent les véhicules. Ils permettent d'évaluer le taux d'occupation des voies et de quantifier le trafic. Il existe une centaine de stations de comptage aujourd'hui.
2. Des caméras : 135 caméras de vidéo-surveillance dont 39 de détection automatique d'incidents sont installées. Ces dernières peuvent signaler une anomalie, comme un véhicule immobilisé sur la chaussée.
3. **Le centre opérationnel** : un centre opérationnel de surveillance et de gestion du trafic est installé dans un nouveau bâtiment construit à côté des locaux de « Routes de Guadeloupe », à Jarry, et a été livré en avril 2013. Toutes les informations (des équipements de terrains (caméras et capteurs), des agents des Routes de Guadeloupe, des forces de l'ordre, des pompiers...) sont réceptionnées et traitées par des opérateurs, du lundi au vendredi, de 6h à 20h.
4. Des panneaux d'informations : 30 panneaux à messages variables sont installés, 2 d'alerte bouchon, 10 de régulation de vitesse et 2 d'information fermeture. Ils permettent en temps réel, d'informer les usagers de l'état du réseau (accidents, bouchons...) et de la meilleure conduite à tenir (report de déplacement, réduction de vitesse, choix d'itinéraires bis...)



## 4 - LA GOUVERNANCE

Le DGO 2013-2017 a été élaboré non seulement pour contribuer à la baisse du nombre de tués sur les routes du département, mais également pour tenter d'atteindre l'objectif national qui vise à passer d'ici 2020 en deçà de la barre des 2000 tués.

Le DGO est donc un outil de programmation qui trouvera sa déclinaison opérationnelle dans le suivi et la production annuelle des plans d'actions départementaux de la sécurité routière (PDASR) pour :

- Renforcer les capacités d'analyse de l'accidentalité : mutualisation, utilisation des PV des forces de l'ordre, enquêtes, renforcement de l'observatoire de la sécurité routière
- Assurer une meilleure coordination de l'action des différents partenaires par des réunions régulières
- Évaluer les actions menées, qui doivent se fixer des objectifs précis
- Communiquer pour jouer de l'effet multiplicateur de la médiatisation des actions
- Renforcer les moyens
- Mobiliser les médias et l'ensemble des partenaires

## LES SIGNATAIRES

*Préfète de la Région Guadeloupe*  
**Marcelle PIERROT**

*Président du Conseil Régional*  
**Victorin LUREL**

*Président du Conseil Général*  
**Jacques GILLOT**

*Président de l'Association des Maires de Guadeloupe*  
**Jean-Claude LOMBION**





# LES PARTENAIRES

## Personnes ayant contribué à l'élaboration de ce document

### SERVICES DE L'ETAT :

Nicolas MARTRENCHARD, Directeur de Cabinet de la Préfète, Chef de projet sécurité routière  
Amaral JANERO, Substitut du procureur de Basse-Terre  
Etienne THIEFFRY, Substitut du procureur de Pointe-à-Pitre

Pascal SAINTE-ROSE, Police Nationale  
Philippe JOCHEMSKI, Police Nationale  
Patrick SAINT-MAXIMIN, Police Nationale  
Hervé VUILLAME, commandant de l'EDSR de Gendarmerie

Jean-Marie TERRAC, référent sécurité routière du Rectorat

Daniel NICOLAS, Directeur de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Yann DERACO, chef du service DEAL/FTES

Peio DOURISBOURE, adjoint au chef de service DEAL/FTES

Chantal DURIMEL, chef d'unité DEAL/FTES/CDSR, coordinatrice départementale sécurité routière

Lydia CYSIQUE, adjointe coordinatrice (DEAL/FTES/CDSR)

Aldric N'GUYEN VAN-KY, Responsable de l'observatoire sécurité routière (DEAL/FTES/CDSR)

Alain REUGE, chargé de mission sécurité routière (DEAL/FTES/CDSR)

Josette PETIT, assistante à la coordination (DEAL/FTES/CDSR)

### COLLECTIVITÉS :

Jean-Gabriel QUILLIN, Directeur de « Routes de Guadeloupe »

Lydia PROTO, adjointe Direction Routes, Conseil Régional

### ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

Thierry THERMES, Caisse Générale de Sécurité Sociale

Henrietta EDINVAL-DAN, IDSR, Enseignante de la conduite automobile et de la sécurité routière

Pierre-Michel BELMONT, Président de l' Association Prévention Sécurité routière

Paul FORTUNE, IDSR, Président des Anges Gardiens des Nuits Blanches

Thierry VADIMON, Chargé de mission sécurité routière, Président de l'Association « Niels »

### INTERVENANTS DÉPARTEMENTAUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

notamment

Edmond CABET, IDSR

René-Serge CHINON, IDSR

Guy CORNET, IDSR

Alexis ELISE, IDSR

Claude GOVINDAMA, IDSR - Police Nationale

Jean-Luc JANNUER, IDSR - Police Nationale

Gérard MORAY, IDSR

Henri PETRIS, IDSR

Félix VESPUCE, IDSR

mais également tous les IDSR qui participent tous les jours  
à la mise en œuvre des actions sur le terrain