

La Sécurité routière en Guadeloupe



DOCUMENT
GÉNÉRAL
D'ORIENTATIONS
2018-2022



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Sommaire

1 - EDITORIAL	
- Le mot du préfet	3
2 – PREFACE	
- Le contexte national.....	4
- La démarche d'élaboration du DGO.....	5
- les caractéristiques du département	5
3 – BILAN DE L'ACCIDENTALITE EN GUADELOUPE	
- L'analyse sur la période de 2012 à 2016	6
- L'analyse de l'accidentalité à partir de 2017	9
4 - ENJEUX ET ACTIONS 2018 - 2022	
4-1 Les comportements à risques	
- L'enjeu « risque routier professionnel ».....	10
- l'enjeu « alcool et stupéfiants ».....	11
- L'enjeu « vitesse ».....	12
4-2 – Les usagers vulnérables	
- L'enjeu « jeunes ».....	13
- L'enjeu « deux-roues motorisés».....	14
- L'enjeu « seniors ».....	15
- L'enjeu « mobilité active » (vélos, piétons).....	16
4-3 – Les infrastructures	
- Les aménagements et le partage de la voirie.....	17
5 – CONCLUSION	18
6 – GLOSSAIRE ET SIGLES	21
7 – SIGNATAIRES	22
8 - PARTENAIRES	23

Le mot du préfet



En 2018, la mortalité routière en Guadeloupe a atteint son niveau le plus bas depuis la mise en place en 1962 des comptages des accidents corporels avec 33 tués sur les routes.

Ce sont 8 tués de moins par rapport à 2017, soit une baisse de 19 %.

Toutefois, malgré cette tendance à la baisse du taux de mortalité, nous devons rester vigilants et continuer à agir pour diminuer le nombre d'accidents et de victimes de la route dans notre département.

A ce titre, diverses réflexions collectives ont été menées ces dernières années, notamment dans le cadre des Assises des Outre-mer et je me réjouis de la forte mobilisation des services de l'État, des collectivités locales, des associations, des entreprises et des acteurs de la société civile. Je salue plus particulièrement le travail effectué par les services de contrôle et par les intervenants départementaux de sécurité routière.

Cette mobilisation doit se poursuivre car le nombre d'accidents de la route, bien supérieur à la moyenne nationale, continue de progresser.

C'est dans cette optique que le document général d'orientations (DGO) 2018-2022 décline les pistes d'actions en matière de sécurité routière à mettre en place pour les cinq prochaines années. Il s'agit d'une démarche partenariale, puisque ces actions nécessiteront notamment un engagement des collectivités territoriales.

Ce document sera complété annuellement par le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) qui regroupera les actions de sensibilisation et de communication mises en place afin d'atteindre les objectifs prioritaires du DGO. A ce titre, j'invite chacun à répondre à l'appel à projets que je lance au début de chaque année.

Certes le DGO est un cadre de référence nécessaire pour assurer la cohérence des actions réalisées au niveau local, mais c'est bien la mobilisation collective qui rendra plus sûres les routes de Guadeloupe.

Je vous remercie pour votre implication à tous et votre engagement au service de la sécurité routière. La sécurité routière, tous impliqués, tous concernés, tous responsables.

**Le Préfet de la Région Guadeloupe
Philippe GUSTIN**

2-Préface

CONTEXTE NATIONAL

Le document général d'orientations (DGO) est un outil politique de programmation définissant les actions à mener sur 5 ans (2018 à 2022). C'est également un outil de mobilisation locale et d'engagement, regroupant tous les acteurs pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Suivant en cela les orientations du plan de convergence issues aux assises des outre-mer, l'objectif principal est de mettre fin à la surmortalité routière qui caractérise la Guadeloupe pour revenir à des taux équivalents à la moyenne nationale. Avec un objectif national d'abaissement du nombre de tués sur les routes sous la barre des 2000 personnes en 2020, **la Guadeloupe doit tendre à cet horizon à moins de 26 décès.**

*** Le 02 octobre 2015** : le Gouvernement a réuni le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) pour annoncer la mise en œuvre d'un plan d'actions ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires pour lutter contre l'insécurité routière et combattre les comportements à risque.

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.

*** Le 23 janvier 2017** : ces objectifs ont été réaffirmés par le ministre de l'intérieur lors du conseil national de sécurité routière (CNSR) au travers d'engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire le taux de mortalité et d'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail.

*** Le 11 avril 2017** : le délégué interministériel à la sécurité routière a adressé aux préfets une circulaire leur demandant d'élaborer un document général d'orientations. Dans cette optique, le ministère a défini les enjeux suivants :

- 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).

*** Le 09 janvier 2018** : lors de la réunion du comité interministériel de la sécurité routière (CISR), trois axes majeurs ont également été retenus :

- 1 – l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- 2 – la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- 3 – l'utilisation des nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes se déclinent en 18 mesures dont l'abaissement à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, des sanctions plus lourdes sur les conduites en état ivresse et l'usage du téléphone au volant, et surtout une protection accrue des piétons. C'est dans ce contexte que chaque département est invité, dans le cadre du DGO, à définir pour les années 2018 à 2022, les orientations d'actions de la politique à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

LA DEMARCHE DE L'ELABORATION DU DGO

Il a été institué un comité de pilotage (COFIL) qui s'est réuni la première fois le 20 juillet 2017. A l'issue de cette réunion, trois groupes de travail ont été créés sur trois thématiques :

- 1 – les comportements à risques (l'alcool, les stupéfiants, la vitesse, les distracteurs)
- 2 – les usagers vulnérables (les piétons, les cyclistes, les conducteurs de deux-roues motorisés, les seniors)
- 3 – les infrastructures et le partage de la voirie.

Les deux premiers groupes se sont réunis les 24 et 25 juillet 2017 et le troisième le 16 octobre 2017.

Aux enjeux impératifs du ministère de l'intérieur, le comité de pilotage réuni le 17 novembre 2017 a ajouté les enjeux locaux suivants :

- la vitesse excessive ou inadaptée ;
- les deux-roues motorisés (2RM) ;
- et le partage de la voirie (urbain/interurbain).

Lors d'un séminaire organisé dans le cadre de l'Observatoire régional des transports le 26 novembre 2018, il a été proposé un nouvel enjeu local, celui des mobilités actives (piétons, cyclistes etc.).

Le 4 décembre 2018, le DGO a été présenté à l'ensemble des collectivités territoriales et la déclinaison de ses actions a fait l'objet de leur approbation. A l'issue de cette réunion, l'ensemble des enjeux locaux a été approuvé.

CARACTERISTIQUES DU DEPARTEMENT

Le département de la Guadeloupe est situé dans la Caraïbe, plus particulièrement dans l'Arc Antillais. L'archipel est composé de 5 îles et sa superficie est d'environ 1 628 km².

En 2017, la population guadeloupéenne s'élevait à environ 395.000 habitants (INSEE). Le territoire connaît un solde naturel qui diminue d'année en année et un déficit migratoire qui augmente.

Cette situation entraîne une accentuation du vieillissement de la population guadeloupéenne. Selon l'INSEE cette dernière pourrait atteindre 372.000 habitants en 2030.

Deux îles principales (Grande-Terre et Basse-Terre) forment la Guadeloupe continentale. Les autres îles appelées dépendances sont la Désirade, Marie-Galante et les Saintes. On y trouve 32 communes réparties ainsi :

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

Les plus importantes en terme de population sont : Les Abymes (plus de 55 000 habitants), Baie-Mahault, le Gosier, Sainte-Anne, Petit-Bourg, le Moule, Sainte-Rose et Capesterre Belle-Eau, avec une population entre 20 000 et 30 000 habitants.

Le réseau routier est constitué d'un linéaire de 2 200 km (RN : 400 km, RD : 600 km, autres voies: 1 200 km). Les voies principales (RN et RD) sont gérées, exploitées et entretenues par Routes de Guadeloupe, syndicat mixte, créé en 2007 à l'initiative du Conseil régional et du Conseil départemental.

Dans l'ensemble, le département dispose d'un réseau routier en bon état. Cependant en raison de l'insuffisance ou l'inorganisation des transports publics, les abords des grandes agglomérations sont extrêmement chargés, avec plus de 100 000 véhicules par jour.

3-Bilan de l'accidentalité en Guadeloupe

Analyse de la période 2012 - 2016

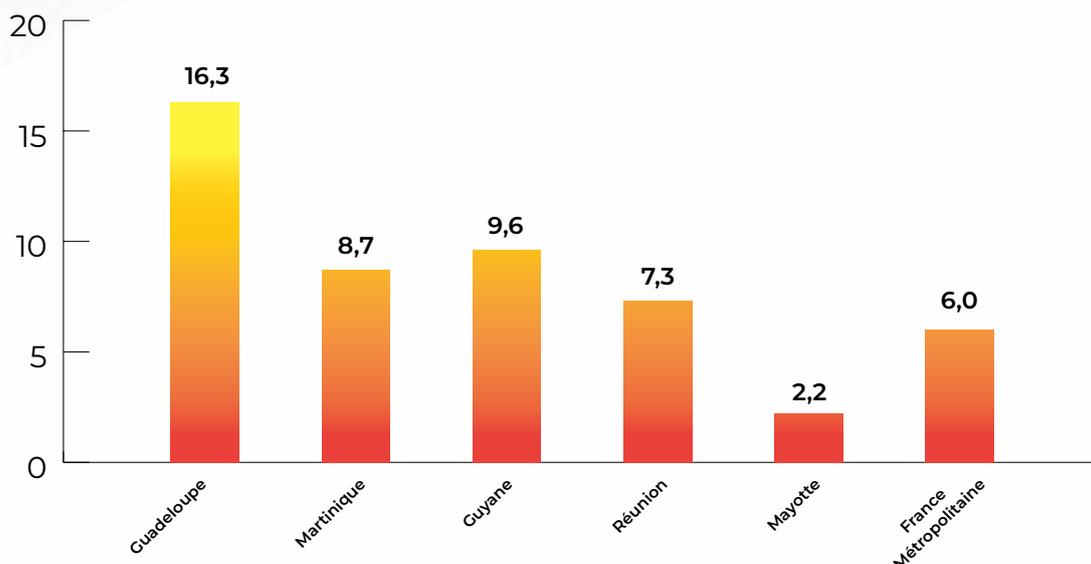
La majorité des guadeloupéens utilise le véhicule personnel comme unique moyen de déplacement. Ainsi le parc des véhicules privés demeure très important. **En Guadeloupe, sur la période de 2012 à 2016, le nombre d'accidents a baissé** avec 350 accidents en moyenne par année contre 530 accidents par année sur la période de 2007 à 2011, soit une baisse de 33%. Cependant, à l'exception de l'année 2015, l'indice de gravité a augmenté sur la période passant de 16,9 tués pour 100 accidents en 2012 à 17,7 en 2016. Enfin l'indice de gravité moyen est supérieur à celui correspondant à la période 2007-2011.

	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL	Précédent DGO (2007-2011)
Nombre d'accidents	415	350	341	321	323	1750	2629
Tués	70	60	59	40	57	286	294
Blessés hospitalisés	287	263	249	241	246	1286	1498
Blessés légers	256	175	210	163	151	955	2165
Indice de gravité*	16,9	17,1	17,3	12,5	17,7	16,3	11,1

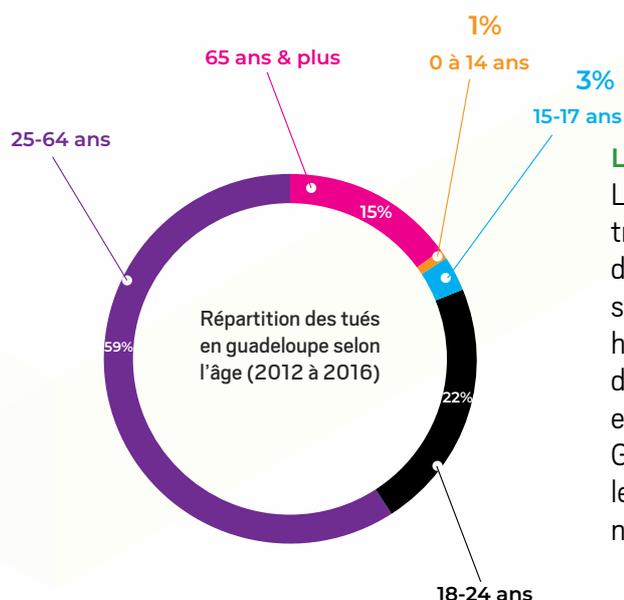
*Nombre de tués pour 100 accidents

indice de gravité (de 2012 à 2016)

Comparaison avec les DOM et la métropole



Dans la majorité des cas, il y a plus d'accidents en périodes de vacances, de fêtes et le week-end. Tandis que le nombre d'accidents et de blessés décroît nettement entre 2012 et 2015, on assiste à une augmentation du nombre de tués en 2016.

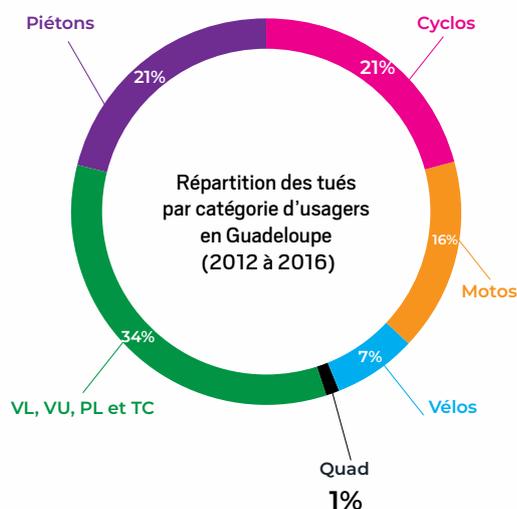


La population concernée par tranche d'âge :

La répartition du nombre de tués par classes d'âge n'est pas très différente de celle de la France hexagonale. La tranche d'âge 18-24 ans est toujours aussi sur-représentée, que se soit en Guadeloupe avec un taux de 22 % ou en France hexagonale avec 18 %. Cette tranche d'âge représente 8 % de la population guadeloupéenne et 9% de la population en France hexagonale. Sur la période 2012-2016, la Guadeloupe reste le département le plus concerné par le nombre de tués sur les routes, situation d'autant plus notable lorsqu'il s'agit des jeunes de 18-24 ans.

Personne tuées par millions d'habitants (2012 à 2016)

	Tous âges pour 1 million d'habitants	des 18-24 ans pour 1 million d'habitants	des 65 ans et + pour 1 million d'habitants
Guadeloupe	145	423	117
Martinique	77	259	11
Guyane	123	261	257
Réunion	55	121	42
Métropole	53	122	45



La répartition par mode de déplacement :

Les usagers vulnérables (piétons, deux roues motorisés, vélos et quads) représentent ainsi 66 % des tués en Guadeloupe contre 43 % en France hexagonale (taux particulièrement élevé au regard de leur faible présence sur la voie publique).

Plus précisément :

- 37 % des tués sont des deux-roues motorisés (23 % en France hexagonale) ;
- 21 % des tués sont des piétons (14 % en France hexagonale).

Les principaux facteurs aggravants (cumulatifs) :

* **La vitesse** est à l'origine de 42 % des accidents mortels. Elle est la cause de 1 tué sur 2 en Guadeloupe par rapport à la période 2007-2011 (la vitesse était la cause de 1 tué sur 4).

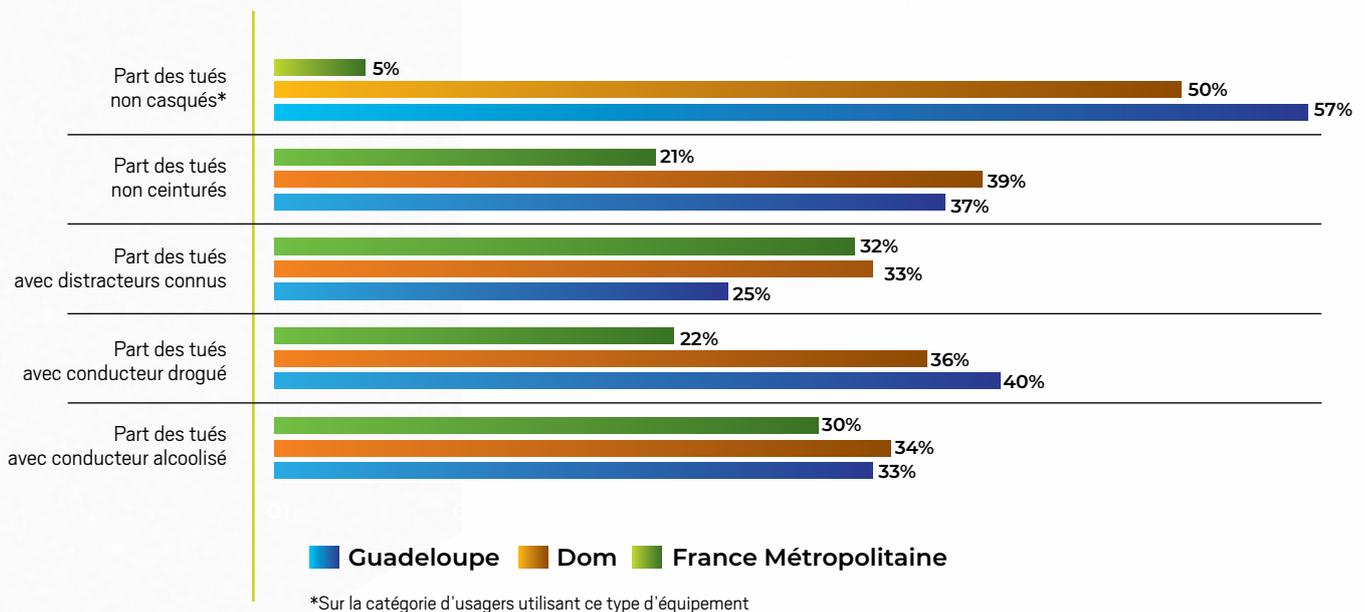
* **L'alcool** est 2 fois plus présent dans les accidents corporels qu'en France métropolitaine (et les produits stupéfiants sont 4 fois plus présents).

Autres éléments notables :

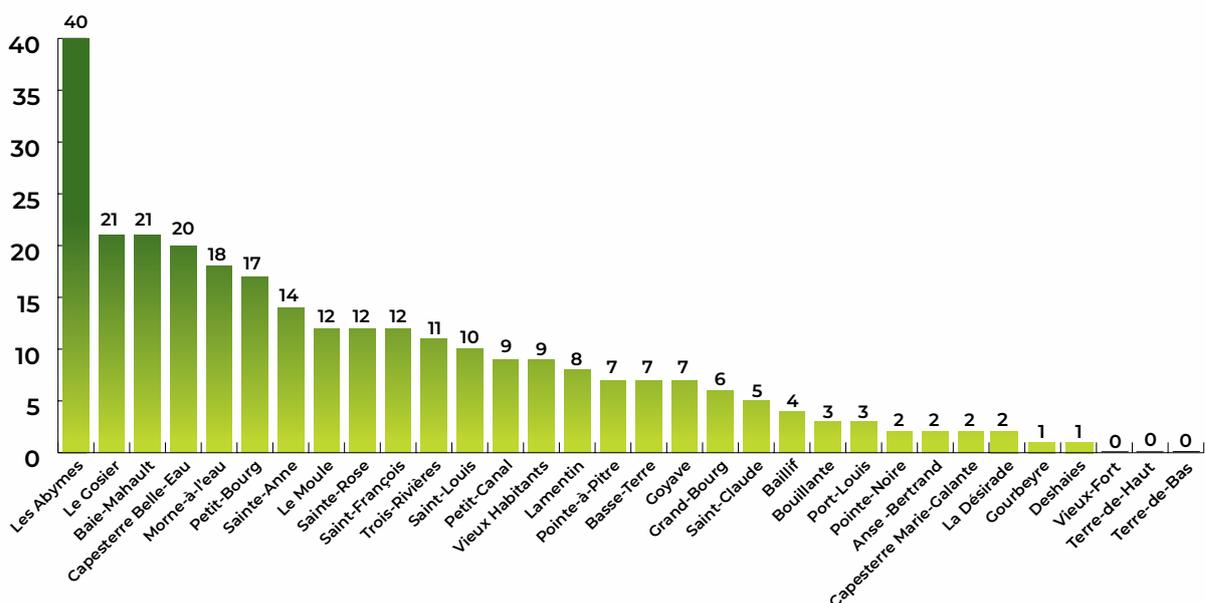
* 57 % des tués en deux-roues motorisés ne portaient de casque (5 % en métropole)

* 37 % des tués en véhicules légers ou poids lourds ne portait pas de ceinture de sécurité (21 %)

Part des tués selon le comportement de l'utilisateur 2012 à 2016



La répartition des tués par commune (2012 à 2016) :



Les accidents mortels semblent être ciblés dans l'agglomération pointoise et dans les communes connaissant une circulation plus dense, notamment les Abymes, le Gosier, Baie-Mahault, Capesterre Belle-Eau, Morne-à-l'Eau et Petit-Bourg.

Situation de l'accidentalité à partir de 2017

La circulaire du 11/04/2017 de la délégation à la sécurité routière (DSR), complétée par le guide méthodologique détaillant le processus d'élaboration du DGO prévoit une période de référence s'étalant de 2012 à 2016.

Toutefois, il paraît intéressant de préciser qu'en 2017 le nombre de tués s'élevait à 41 (- 28 % par rapport à 2016) et qu'il pourrait atteindre les **33 tués en 2018 (chiffre provisoire)**.

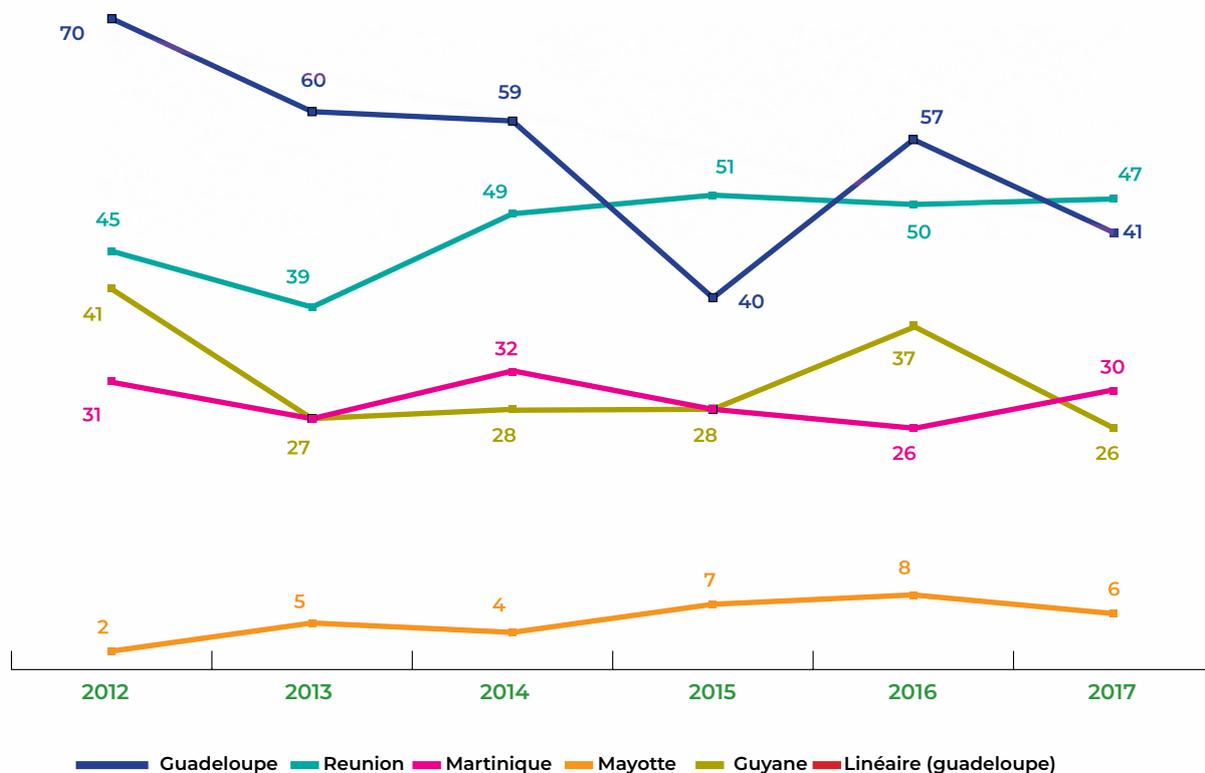
Cette situation confirme la tendance baissière observée ces quatre dernières années. En revanche, le nombre d'accidents continue à progresser. En effet, en 2017, on dénombrait 357 accidents contre 323 en 2016 soit une évolution de 11 %.

On enregistrait 290 blessés hospitalisés (+ 18 % par rapport à 2016) et 219 blessés légers (+ 45 % par rapport à 2016).

Par ailleurs les usagers vulnérables demeurent les plus concernés par l'accidentalité. Ces derniers représentaient 54 % des tués en 2017.

Les efforts en matière de prévention et de répression doivent se poursuivre sur la base de ces éléments.

Tués dans les DOM (de 2012 à 2017)



A l'issue des réflexions collectives et aux vues des enjeux identifiés localement en matière de sécurité routière, de nombreuses orientations d'actions ont été retenues pour faire baisser le nombre d'accidents notamment mortels dans notre département.

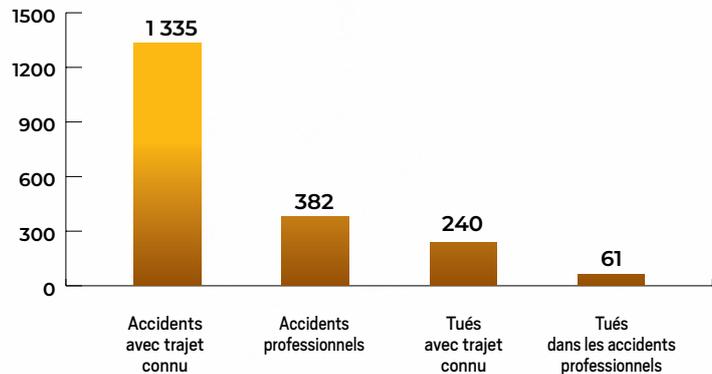
4-Actions pour 2018 - 2022

4-1 – LES COMPORTEMENTS A RISQUES

En Guadeloupe, 61 personnes sont décédées au cours de la période 2012-2016 dans les accidents professionnels qui représentent 29% des accidents avec trajet connu.

Le risque routier est le premier risque en entreprise et doit figurer dans le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) élaboré par l'entreprise (décret du 5 novembre 2001).

* Enjeu «Risque routier professionnel»



Actions en matière d'amélioration de la connaissance

- Construire une base de données « risques routiers en milieu professionnel » avec comme première étape les administrations publiques ;
- Etablir un réseau de partenaires en entreprise (CCI, chambre des métiers, référents sécurité, syndicats, associations) ;
- Identifier les plans de prévention en entreprise existants ;
- Faire participer les entreprises aux réflexions menées sur le réaménagement des voiries.

Actions en matière d'infrastructures

- Mettre en place une signalétique adaptée aux abords des voies d'accès privé des entreprises ;
- Développer des parkings dédiés au covoiturage et au vélo
- Développer les transports de bus en site propre comme alternative à la voiture ;
- Faire un audit sur le niveau d'insécurité des axes à trois voies ;
- Réaliser des séances de sensibilisation sur la façon d'aborder les ronds-points ;
- Interdire le passage des camions en centre-ville pour certaines communes ;

Actions en matière d'éducation – sensibilisation – formation – information

- Promouvoir la mise en place d'un plan de prévention des risques routiers en entreprise ;
- Développer des actions de sensibilisation (associant les équipes dirigeantes et les syndicats de salariés) et favoriser l'intervention et les témoignages de victimes ;
- Former les services de contrôle ;
- Sensibiliser les autorités organisatrices de la mobilité sur le risque routier professionnel et sur la nécessité de subventionner a minima les délégations de service public (DSP) de transport public collectif ;
- Organiser des séances de formation au profit des agents de la police municipale.

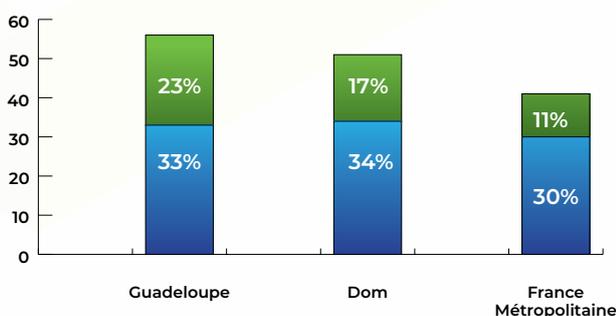
Actions en matière de contrôle

- Vérifier l'enregistrement des entreprises sur le registre national des transporteurs ;
- Veiller au respect du cahier des charges des délégations de service public (transport public de personnes) conjointement avec les autorités organisatrices de la mobilité ;
- Organiser des contrôles ciblés sur les véhicules de transport public collectif et de transport de marchandises (code la route mais également respect des temps de conduite et de repos).

* Enjeu «Alcool et stupéfiants»

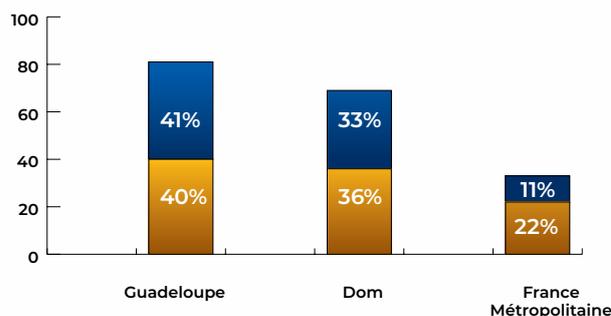
En Guadeloupe, la part des accidents avec conducteur alcoolisé et des tués est plus importante que dans les autres DOM et en France métropolitaine. On note que la gravité des accidents où l'alcool est détecté, est plus élevée en début d'année et durant les grandes vacances scolaires (juillet et août).

Enjeu Alcool dans les accidents (2012-2016)



■ Part des accidents avec conducteur alcoolisé
■ Part des tués avec conducteur alcoolisé

En jeu stupéfiants (2012-2016)



■ Part des accidents avec conducteur drogué
■ Part des tués avec conducteur drogué

Actions en matière d'amélioration de la connaissance

- Établir une étude sur les habitudes de consommation d'alcool et de stupéfiants en Guadeloupe (type, mode, fréquence, lieux festifs, itinéraires etc.).

Actions en matière d'infrastructures

- Développer des lignes de transport collectif de nuit entre les lieux festifs et les centre-villes ;
- Aménager des aires de parking VTC/Taxi aux abords des lieux festifs ;
- Privilégier l'éclairage public sur des axes de déplacement ciblés et parkings ;

Actions en matière d'éducation – sensibilisation – formation – information

- Mener des actions de sensibilisation dans les collèges, lycées, facultés ainsi qu'aux abords des discothèques (campagne d'affichage, outil de simulation d'alcoolémie) ;
- Mettre à disposition les kits de dépistage d'alcool et de stupéfiants ;
- Développer la communication « SAM » (zéro tolérance pour le conducteur désigné) ;
- Afficher sur les bouteilles d'alcool des informations pédagogiques ;
- Mettre en place une charte « qualité de la fête » avec les organisateurs de soirées et les communes ;
- Obliger les organisateurs d'événements festifs bénéficiant d'une autorisation d'occuper le domaine public (voire d'une autorisation pour ouvrir un débit de boissons) à prévoir gratuitement un minimum de navettes de bus vers les centre-villes (ou à organiser a minima une prise en charge via des taxis/VTC ou des véhicules occasionnels de 9 places).

Actions en matière de contrôle

- Développer les contrôles et dépistages salivaires (donner les moyens nécessaires aux forces de l'ordre) ;
- Renforcer les contrôles sur la vente à la sauvette d'alcool en marge des événements festifs (collaboration en inter-administration, notamment avec la police municipale) ;
- Limiter et contrôler la vente d'alcool dans les stations service (prévoir des créneaux horaires) et les fêtes publiques (attention particulière sur le contrôle des vendeurs ambulants) ;
- Prévoir des moyens humains et matériels pour les forces de l'ordre (éthylomètres, éthylotests, etc.) ;
- Poursuivre les contrôles routiers intensifs en période festive (carnaval, Noël, etc.).

* Enjeu «Vitesse excessive ou inadaptée»

La vitesse excessive et/ou inadaptée est à l'origine de 42% des accidents mortels. Elle est impliquée dans près d'1 accident mortel sur 2 en Guadeloupe.



Actions en matière d'amélioration de la connaissance

- Lancer une étude sociologique sur le rapport de l'usager à la vitesse ;
- Exploiter les enquêtes ECPA (Enquête Comprendre pour Agir) en partenariat avec les gestionnaires de voiries.

Actions en matière d'infrastructures

- Développer des circuits routiers pour les adeptes de la vitesse ou de spectacles de rues ;
- Promouvoir d'autres types de sport de vitesse ou à sensation (infrastructures pour motocross par exemple) ;
- Lancer un audit de sécurité des voiries ciblé en priorité sur les axes rapides.
- Développer les zones à 30 km/h dans les centre-bourgs et mettre en place la signalisation manquante dans certaines communes ;
- Développer des panneaux de pré-signalisation permettant aux automobilistes d'adapter leur vitesse (ou radars pédagogiques) et des dispositifs d'alerte sonore (lignes et pavés vibreurs).

Actions en matière d'éducation – sensibilisation – formation – information

- Programmer des interventions régulières dans les établissements scolaires ;
- Sensibiliser les différents publics sur les conséquences de la vitesse excessive ou inadaptée lors d'actions avec l'usage d'un testochoc ;
- Lancer des campagnes audiovisuelles et d'affichage sur les risques associés aux excès de vitesse ;
- Communiquer sur le déploiement des radars tourelles.

Actions en matière de contrôle

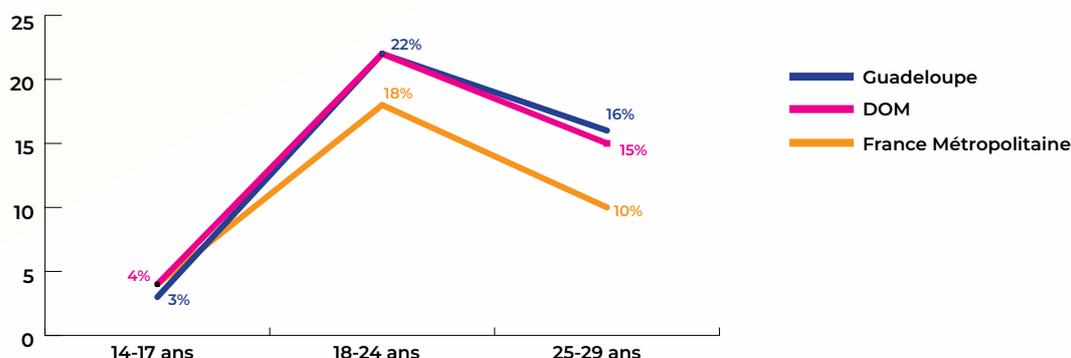
- Médiatiser les contrôles des forces de l'ordre ;
- Positionner des radars mobiles sur les sites stratégiques et les réseaux propices aux excès de vitesse (lignes droites, 3 voies, grandes descentes, etc.) ;
- Cibler les contrôles sur le non port de la ceinture (notamment à l'arrière) et sur le respect des distances de sécurité ;
- Poursuivre le projet de déploiement des radars leurres et communiquer.

4-2 LES USAGERS VULNÉRABLES

* Enjeu «Jeunes»

La part des jeunes tués (entre 18 et 29 ans) est plus élevée en Guadeloupe que dans les autres DOM et la France métropolitaine (38 % contre 28 %).

Part des tués de 2012 à 2016



Actions en matière d'amélioration de la connaissance

- Connaître les modes de déplacements des jeunes et les activités associées ;
- Recenser les associations et clubs sportifs accueillant les jeunes afin d'en faire des relais potentiels de sensibilisation ;
- Établir un audit de sécurité sur les voies aux abords des établissements scolaires ;
- Lancer des études marketing ciblées sur les jeunes afin de renforcer l'impact des actions de sensibilisation.

Actions en matière d'infrastructures

- Mettre des passages piétons aux abords des structures accueillant les jeunes ;
- Créer des aires d'activités sécurisées pour les modes actifs (skate-park, roller, etc.) ;
- Promouvoir l'utilisation des transports en commun (tarifs attractifs notamment).

Actions en matière d'éducation – sensibilisation – formation – information

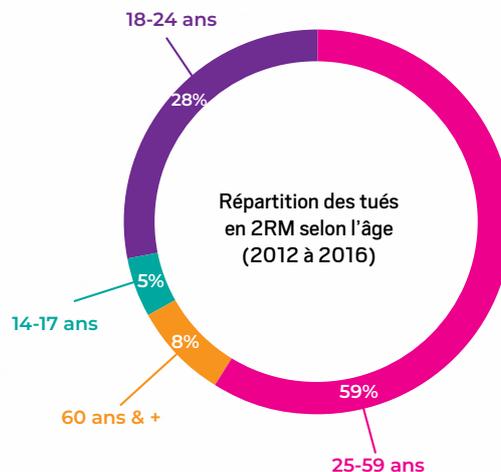
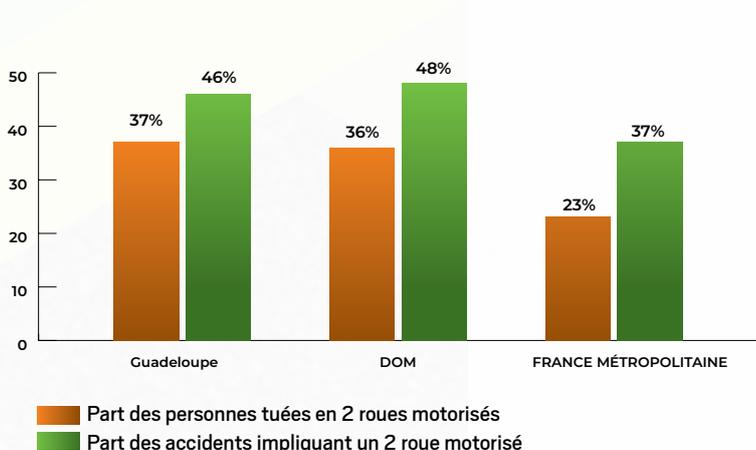
- Définir des actions spécifiques via les comités locaux de la sécurité et de la prévention de la délinquance ;
- Mener des actions spécifiques en milieu scolaire dès l'école primaire) ;
- Lancer un concours de projets avec les jeunes lycéens dont les meilleures initiatives pourraient être récompensées par le financement du permis ou d'équipement de sécurité ;
- Réaliser des actions de mise en situation (jeux de rôles, passage sur simulateur, audit en auto école) ;
- Développer une communication innovante et adaptée pour les jeunes (réseaux sociaux) et l'étendre auprès des compagnies aériennes en collaboration avec l'office du tourisme ;
- Sensibiliser les organisateurs de soirées et de rassemblements (concerts, etc.).
- Mener des actions de sensibilisation de proximité dans l'entourage des jeunes victimes ;
- Lancer une édition sous format BD promouvant la sécurité routière auprès des plus jeunes ;
- Développer une campagne d'affichage adaptée en milieu scolaire ;
- Développer dans le cadre de composition pénale des stages de sensibilisation en hôpital ou en centre de rééducation de blessés de la route ;
- Mettre en place un groupe de travail avec les communes, l'éducation nationale et la DEAL ;
- Promouvoir l'apprentissage anticipé à la conduite (conduite accompagnée).

Actions en matière de contrôle

- Créer une brigade anti-délinquance routière en partenariat avec les communes (exploiter le CLSPD) ;
- Organiser des contrôles conjoints entre la police municipale et forces de l'ordre (gendarmerie et police nationales).
- Recenser des mesures de travaux d'intérêt général mises en pratique en métropole et dans les DOM.

* Enjeu «Deux-roues motorisés (2RM)»

Les 2RM sont impliqués dans 46 % des accidents corporels (37 % en métropole) et représentent 37 % des personnes tuées (23 % en métropole).



Actions en matière d'amélioration de la connaissance

- Faire vivre le réseau des 2RM (associations, clubs, forces de l'ordre, gestionnaire de voirie, concessionnaires, etc.) ;
- Identifier les itinéraires des 2RM les plus accidentogènes et mieux connaître leurs besoins et habitudes.

Actions en matière d'infrastructures

- Renforcer la pertinence de la signalisation et adapter les revêtements ainsi que les peintures de signalisation horizontale (antidérapants) ;
- Entretenir le réseau routier (eau stagnante, végétation, etc.).

Actions en matière d'éducation – sensibilisation – formation

- Mener des actions de prévention pour renforcer la visibilité des motards par rapport aux autres usagers (distribution notamment de bandes rétro-réfléchissantes et autocollantes) ;
- Lancer des campagnes sensibilisation pour les jeunes motards (ex : « On ne naît pas motard, on le devient. Dix choses à savoir avant de prendre la route »).
- Mener des campagnes d'information et de sensibilisation en partenariat avec les associations de motards du département portant un discours sincère en faveur de la sécurité routière (mise en pratique de la réglementation).

Actions en matière de contrôle

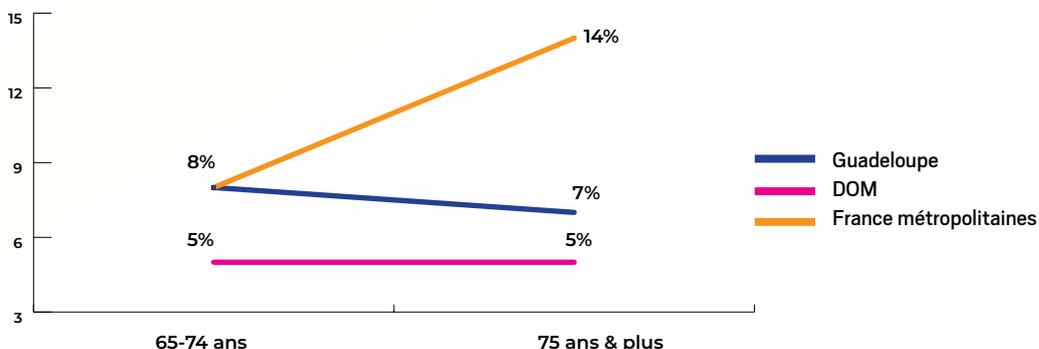
- Utiliser la vidéosurveillance lors des actions de contrôle ;
- Contrôler la conformité des plaques d'immatriculation ;
- Cibler les actions sur les équipements obligatoires (port du casque, gants, etc.) et les «kabrits».



* Enjeu «Seniors»

La part des seniors tués (65 à 75 ans et plus) est moins élevée en Guadeloupe qu'en métropole. Cependant, ce chiffre représente un pourcentage plus élevé que dans les autres DOM notamment les 65-74 ans (8 % en Guadeloupe).

Part des tués de (2012 à 2016)



Actions en matière d'amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance des différents modes et besoins de déplacement des seniors (notamment via l'enquête ménage déplacement lancé en 2019) ;
- Développer la connaissance sur la vulnérabilité particulière des seniors (diminution des réflexes, réactivité réduite) ;
- Mobiliser les réseaux des aînés (CCAS, conseil communal des aînés et autres associations) sur le sujet de la sécurité routière.

Actions en matière d'infrastructures

- Créer des aménagements adaptés aux déplacements des seniors et sans obstacle (lien à faire avec le Schéma départemental d'accessibilité) ;
- Développer les transports collectifs et modes de livraison à domicile.

Actions en matière d'éducation – sensibilisation – formation – information

- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route (atelier de sensibilisation avec le réseau des aînés) avec contrôles visuels et auditifs.
- Réaliser des parcours dans la ville pour savoir se déplacer sans danger avec les associations et les conseils communaux.

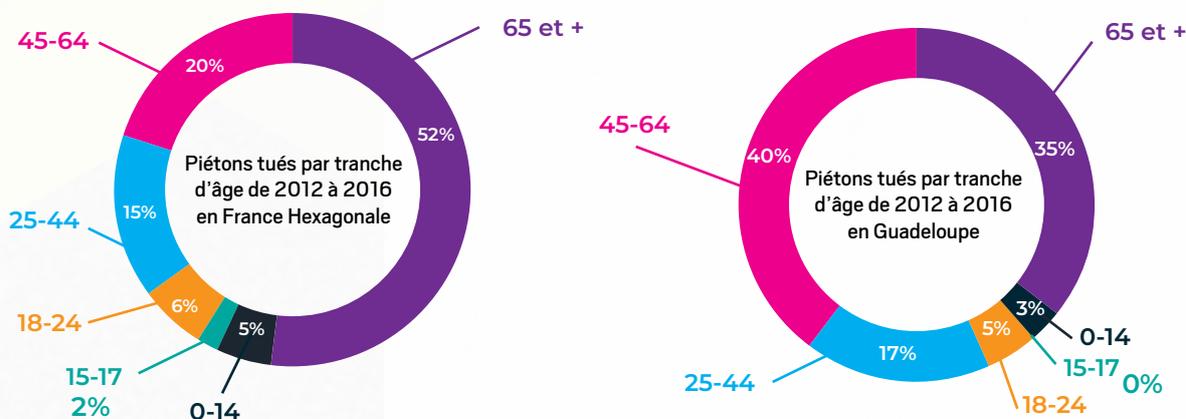
Actions en matière de contrôle

- Proposer un stage de recyclage gratuit à la suite d'un accident corporel et obliger les seniors à suivre un contrôle médical régulier (vue, audition, réflexes etc.).



* Enjeu « Mobilités actives : vélo et piéton »

En Guadeloupe, 2 fois plus de piétons sont tués par rapport à la métropole. Les usagers de 45 à 64 ans représentent 40 % des tués, 20 % en France hexagonale où la tranche des plus de 65 ans est davantage impactée). En Guadeloupe, dans plus de la moitié des accidents mortels, ils sont présumés responsables.



Actions en matière d'amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des piétons et vélos ;
- Identifier les communes pilotes en matière de développement des mobilités actives ;
- Promouvoir la constitution d'associations de cyclistes et de piétons dans les communes ;
- Exploiter les actes du séminaire Plan d'actions pour les mobilités actives (26-27 nov. 2018) ;
- Identifier des associations de piétons et de vélos et améliorer la connaissance des usagers par le biais de leurs réseaux.

Actions en matière d'infrastructures

- Intégrer les mobilités actives dans les projets d'aménagement des collectivités, et notamment dans leurs documents de planification (participation des associations de vélo et de piétons) ;
- Organiser un accompagnement des collectivités territoriales sur des projets pilotes de réaménagement de voirie et de modifications de plan de circulation (avec le soutien du CEREMA) ;
- Aménager des pistes cyclables et des voies piétonnes en centre-ville ou en péri-urbain dotées d'une signalétique adaptée ;
- Généraliser l'installation de feux piétons et veiller à leur bonne maintenance.

Actions en matière d'éducation – sensibilisation – formation – information

- Poursuivre la distribution des chasubles, lampes frontales et signalements lumineux (piétons, joggers, cyclistes) ;
- Sensibiliser les personnes sans domicile fixe par le biais d'actions en collaboration avec les associations concernées (Saint-Vincent de Paul à Pointe-à-Pitre par exemple) ;
- Relancer le permis piéton dans les écoles (initiatives pédibus encadrées par des parents) ;
- Proposer des actions dans le cadre des appels à projets lancés par la CDSR.

Actions en matière de contrôle

- Mener des actions de contrôle pour lutter contre l'incivilité vis-à-vis des piétons et des vélos.
- Mise oeuvre de la mesure du comité interministériel à la sécurité routière réuni le 09/01/2018 désignant en infraction tout automobiliste qui couperait la priorité à un piéton traversant un passage protégé (135 € d'amende).



4-3 LES INFRASTRUCTURES

«Aménagements et partage de la voirie»

Actions en matière d'amélioration de la connaissance

- Exploiter les enquêtes ECPA (enquête comprendre pour agir) en partenariat avec les communes (mobilisation des bénévoles) ;
- Identifier un référent « sécurité routière et partage de la voirie » dans chaque commune ;
- Géolocaliser tous les accidents corporels notamment mortels pour une meilleure analyse des zones d'accumulation d'accidents graves et la recherche de solutions adaptées à certains lieux précis ;
- Créer un groupe de travail ad'hoc avec les différents acteurs de terrain (collectivités territoriales, réseau des auto-écoles, association, gendarmes, etc.) afin d'améliorer la connaissance sur les conflits d'usage et l'accidentalité associée ;
- Etudier le déploiement de marquages au sol en trompe-l'oeil (ex : passage piétons) ;
- Identifier les distracteurs et leurs impacts sur la sécurité routière (notamment effectuer une étude d'impact avant toute autorisation d'installation de grands panneaux d'affichage publicitaire).

Actions en matière d'infrastructures

- Établir des voies réservées par type de mode délimitées par des marquages au sol dotés de cellules photovoltaïques (zones fréquentées la nuit et peu éclairées) ;
- Entretenir les espaces verts aux abords des voiries et les voiries (nids de poule et autres obstacles) ;
- Développer le covoiturage et la technologie associée (site internet de réservation)
- Intégrer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) dans les projets d'infrastructures routières ;
- Établir une gestion dynamique de la politique de stationnement en ville ;
- Dimensionner certains ronds-points pour permettre un passage fluide des poids-lourds ;
- Développer l'utilisation d'enrobées drainantes et améliorer l'entretien des buses d'évacuation (eaux stagnantes sur les routes en cas de pluie) ;
- Réduire le nombre de panneaux publicitaires (4X3), quelquefois mal positionnés (DEAL PACT).
- Développer et soutenir les communes dans les projets d'infrastructures liés à l'éducation et la sécurité routière ;
- Anticiper le développement de modes de déplacement innovants (trottinettes électriques, vélos électriques, véhicules électriques, parkings adaptés, etc.) dans les futurs projets d'aménagement.

Actions en matière d'éducation – sensibilisation – formation – information

- Mener des actions accentuées sur les distracteurs au volant mais également sur l'usage des smartphones par les piétons aux abords des voiries ;
- Sensibiliser les communes sur les risques associés aux conflits d'usage ;
- Communiquer sur les actes d'incivilité associés au partage de la voirie et sur les comportements et règles de priorités.
- Développer une communication sur le thème de l'humilité et du respect des autres usagers.

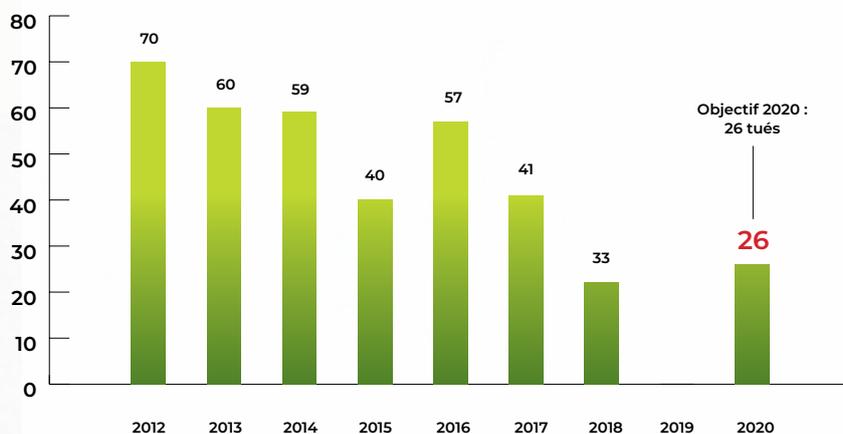
Actions en matière de contrôle

- Prévoir des travaux d'intérêt général sur l'entretien des voiries et des signalisations;
- Contrôler les stationnements très gênants sur les trottoirs, passages piétons et bandes cyclables (135 € d'amende) et lutter contre les voitures ventouses.

5-Conclusion

Le DGO 2018-2022 est élaboré pour contribuer à la baisse du nombre des accidents corporels, des victimes et notamment des tués sur les routes en Guadeloupe.

L'objectif national de moins de 2000 tués en 2020 induit moins de 26 tués pour la Guadeloupe.



Ces résultats pourront être atteints en poursuivant le partenariat constructif et durable avec l'ensemble des collectivités territoriales et des partenaires de la sécurité routière. Il est important également que chaque citoyen (famille, artiste, entrepreneur, association de piétons, de vélos, de motards, de victimes et de familles de victimes etc.) s'organise pour mener des actions dans les quartiers, au plus près de la population et pour faire remonter les difficultés rencontrées (conflits d'usage, points supposés noirs etc.).

Cette connaissance plus fine du territoire conduira à intégrer les questions de sécurité routière dans les politiques publiques et notamment dans les documents d'aménagement du territoire (plan d'actions des modes actifs, actions cœur de ville, etc.), d'amélioration et d'entretien des aménagements et infrastructures.

De même, pour une meilleure compréhension des comportements des usagers, une étude psychosociologique sur les causes de la résignation des Guadeloupéens face à la mort sur la route sera lancée, à l'initiative du préfet dès 2019. Les résultats de cette étude permettront de disposer d'un levier d'actions pour bâtir des opérations de communication ciblées.

La confiance établie avec les médias est primordiale pour relayer régulièrement et massivement l'information auprès de la population.

Le DGO sera décliné en plan départemental d'actions de la sécurité routière (PDASR) chaque année. En fin de période, un bilan permettra de réajuster les actions, les messages et les cibles afin d'optimiser les résultats et sauver toujours plus de vies humaines.





6 - Glossaire et sigles

Définitions :

Accident corporel

L'accident corporel est identifié si trois critères sont réunis : 1 - un lieu ouvert à la circulation (voie publique) ;
2 - un véhicule impliqué ;
3 - une personne impliquée, recevant des soins

Blessé hospitalisé

Personne blessée et hospitalisée plus de 24 heures suite à un accident.

Blessé léger

Blessé ayant reçu des soins, non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures.

Conducteur novice

Conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC n'ayant pas l'information «permis probatoire»).

Cyclo

Cyclomoteur, deux-roues motorisés de moins de 50 cm³, ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h y compris les scooters.

Deux-roues motorisés (2RM)

Cyclomoteur, scooter ou motocyclette y compris à 3 roues.

Kabrit

Nom donné aux cyclomoteurs ayant subi une transformation du cylindre-moteur augmentant la vitesse réglementaire de 45 km/h.

Poids lourd (PL)

Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 tonnes.

Testochoc :

Simulateur de vitesse en véhicule léger et démontrant l'importance de la ceinture de sécurité.

Tué

Personne décédée au cours d'un accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Usagers vulnérables

Sont identifiés comme usagers vulnérables, les personnes en véhicule sans carrosserie (2RM, vélo, skate, trottinette) et piéton.

Sigles

AOM

Autorité organisatrice de la mobilité.

BAAC

Bulletin d'analyse des accidents corporels.

BD

Bandes dessinées.

CCAS

Centre communal d'actions sociales.

CEREMA

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. C'est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires.

COFIL

Comité de pilotage composé de l'État, le gestionnaire de voirie, les collectivités locales, les associations et autres acteurs de la sécurité routière.

CLSPD

Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance.

DSR

Délégation à la sécurité et à la circulation routière du Ministère de l'Intérieur.

ECPA

Enquête comprendre pour agir.

ONISR

Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

PAMA

Plan d'actions pour les mobilités actives.

PAVE

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

PDASR

Plan départemental d'actions de sécurité routière.

SDA

Schéma départemental d'accessibilité.

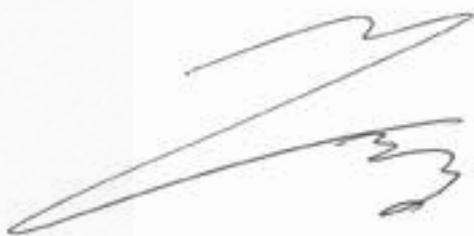
VTC

Véhicule de transport collectif.



7- Les signataires

Préfet de la Région Guadeloupe Philippe GUSTIN



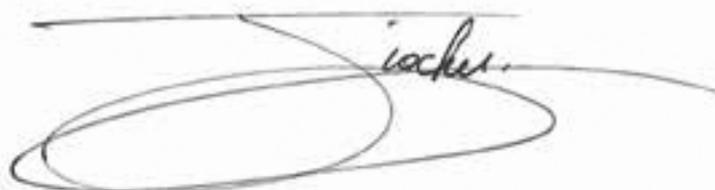
Président du Conseil Régional Ary CHALUS



Présidente du Conseil Départemental Josette BOREL-LINCERTIN



Président de l'Association des Maires de Guadeloupe Jean-Claude PIOCHE



8- Les Partenaires

Personnes ayant contribué à l'élaboration du DGO 2018-2022

SERVICES DE L'ETAT

Loïc GROSSE, Directeur de Cabinet du Préfet, Chef de projet sécurité routière
Jean-François BOYER, Directeur de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Emmanuel CROS, Chef du service Transport, Mobilité, Education et Sécurité routières (DEAL/TMES)
Sylvain PELLETERET, ex-Chef du service (DEAL/TMES)
Eric VERGNE, ex-Adjoint au chef du service (DEAL/TMES)
Dina LATCHOUMAYA, Responsable de la cellule et coordinatrice départementale de la sécurité routière (DEAL/TMES/CDSR)
Fabrice DOUGLAS, ex-Responsable de la cellule départementale de la sécurité routière (DEAL/TMES/CDSR)
Isabelle IBENE, Adjointe, coordinatrice départementale de la sécurité routière (DEAL/TMES/CDSR)
Ketty KANCEL, Responsable de l'Observatoire départemental de la sécurité routière (DEAL/TMES/CDSR)
Liliane MATOU et Kitty OSSEUX, Assistantes à la coordination (DEAL/TMES/CDSR)
Ariane BOUDILLON, Substitut du Procureur de Basse-Terre
Sandrine DELORME, Substitut du Procureur de Pointe-à-Pitre
Frédéric DAUBOEUF, ex-Commandant, ex-chef de l'EDSR de la Gendarmerie Nationale
Patrice DUCRET, Gendarmerie Nationale
Nicolas GUERNEVEL, Chef DDSP Basse-Terre, Police Nationale
Georges GELABALE, Police Nationale
Jean ROLNIN, Police Nationale
Jean-Marie TERRAC, Référent sécurité routière du Rectorat

COLLECTIVITES LOCALES

Lydia PROTO, Conseil Régional
Jean-Michel BARUL, Conseil départemental
Stella SAINT-CLAIR RANGON, Responsable du Service EAP, Routes de Guadeloupe
Eric DETHELOT, Responsable d'agence, Routes de Guadeloupe
Humbert DAMBAHADOUR, IDSR, Retraité de Routes de Guadeloupe

LES COMMUNES DE GUADELOUPE ET L'ASSOCIATION DES MAIRES DE GUADELOUPE

ACTEURS DE LA SECURITE ROUTIERE

Joël LI-TSOE, DEAL - Enquêteur ECPA, IDSR
Alain REUGE, DEAL - Enquêteur ECPA
Henrietta EDINVAL-DAN, IDSR, Enseignante de la conduite automobile et de la sécurité routière
Jacques DOMICHARD, Association ASAG
Charles-Henry ADELAIDE, Association ASAG
Arlette OXYBEL, Enseignante de la conduite, IDSR
Lionel PINEAU, Club 4DRIVE
Colette MERLIN CAGNET, Association prévention routière
Séverine TURIAM, Association de marche
Robert VULGAIRE, Comité Régional de Cyclisme/UFOLEP
Jean-Louis SAMYDE, Association CMPN, IDSR
François-Xavier HIMMELSTEIB, Médecin retraité, IDSR

INTERVENANTS DEPARTEMENTAUX DE SECURITE ROUTIERE (IDSR)

notamment
Edmond CABET
Rollin CESARIN
Alexis ELISE
Fabienne FOUCHARD
Didier PICHY
Félix VESPUCE

Et tous les chargés de mission de la sécurité routière et les IDSR qui participent quotidiennement à la mise en œuvre d'actions sur le terrain.

À PARTIR DU 1^{ER} JUILLET



SÉKIRITÉ SÉ ZAFÉ A TOUT MOUN

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SÉKIRITÉ
SÉ ZAFÉ A
TOUT MOUN
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) Cellule départementale de la Sécurité routière
Observatoire départemental de la Sécurité routière

Zone d'activités de Dothémare II - Bâtiment G "Kann'Opé" 97139 Les Abymes

Tél.: 0590 60 40 56 - Fax : 0590 98 92 91

mél : cdsr.pt.ftes.deal-guadeloupe@developpement-durable.gouv.fr

www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr

 Sécurité routière Guadeloupe