

Préfecture de la Guyane

Mission Sécurité Routière



Document Général d'Orientations

2013 / 2017



Mise à jour 2015

Sommaire

I. : Préface.....	3
II. : Définition du D. G.O.....	4
III. : Démarche d'élaboration dans le département.....	6
IV. : L'accidentalité générale du département.....	8
V. : Les enjeux.....	12
Les deux roues motorisés.....	13
L'alcool.....	16
La vitesse.....	22
Les piétons et cyclistes.....	26
Les infrastructures.....	28
VI. : Remerciements.....	31
VII. : Annexes.....	32

I. Préface

Vaste comme le Portugal, la Guyane est par excellence un département de contrastes. Avec une démographie en pleine expansion et une population jeune, la sécurité routière, plus qu'ailleurs, est un enjeu majeur pour les générations présentes et futures. Au-delà de ce Document Général d'Orientation, dont le but est de tracer une ligne directrice, en adéquation avec les directives interministérielles, il convient d'associer, de fédérer tous les acteurs autour d'un projet commun, d'un objectif essentiel : la diminution du nombre de blessés et de tués sur les routes de Guyane.

Tout d'abord, avec l'Éducation Nationale et les associations, il est nécessaire, voire impératif d'amener le plus grand nombre d'enfants à sortir du système scolaire muni de leur attestation à la Sécurité Routière, document obligatoire dorénavant pour prétendre passer son permis de conduire.

Au sein des entreprises, une véritable culture doit émerger, en lien avec la problématique du développement durable.

D'autre part, chaque usager de la route, plus particulièrement les plus exposés, tels que les piétons et les cyclomotoristes, doivent apprendre à partager la route, mais aussi à être vigilants au cours de leurs déplacements sur la voie publique.

Comment faire en sorte que nous puissions diminuer le nombre d'accidents, de tués et de blessés sur nos routes, alors que le réseau routier se développe et que le parc automobile ne cesse de croître. La fatalité n'existe pas. Tous ensemble, nous devons contribuer à réduire le nombre de victimes, dont les chiffres restent encore trop élevés dans un département où il fait si bon vivre.

Enfin, face à l'inconscience, à la délinquance routière, liés à des comportements pour le moins dangereux et irresponsables, les forces de l'ordre sauront appliquer et faire appliquer avec rigueur et fermeté les règles édictées en matière de sécurité routière.

Je fais appel au civisme de tous les habitants de la Guyane, à l'engagement des institutions, publiques et privées, afin qu'ensemble nous puissions endiguer ce fléau.

Ensemble, soyons tous responsables...

II. Définition du D. G. O

Contexte et objectifs nationaux

Lors de l'installation du Conseil National de la Sécurité Routière, le 27 novembre 2012, le ministre de l'intérieur a fixé l'objectif ambitieux de diviser par deux, le nombre de tués sur les routes en 2020.

Cet objectif, c'est celui fixé par l'Union européenne ; il consiste, pour la France, à être en dessous des 2 000 personnes tuées, à la fin de la décennie.

L'année 2012 - il faut s'en féliciter - s'inscrit dans cette tendance : le nombre de tués est en baisse de 8% par rapport à l'année 2011

Les chiffres annoncés traduisent, bien évidemment, une situation d'ensemble. Il faut la nuancer en fonction des catégories d'usagers, de leur âge et des réseaux routiers employés. C'est une source d'enseignements indispensable pour mettre en œuvre les dispositifs adaptés en matière de sécurité routière.

Pour cela, il faudra faire de nouveaux efforts, faire preuve d'imagination et de ténacité.

Le comité interministériel de la Sécurité Routière, a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents.

Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés, et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux roues.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre de victimes en moyenne voisine de 8% par an.

En 2013, chaque département, a organisé des groupes de travail, permettant l'élaboration du Document Général d'Orientations quinquennal 2013/2017.

Le but étant de mettre en œuvre la politique menée au plan départemental en définissant les grandes orientations en matière d'actions pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le Document Général d'Orientations, constitue donc l'outil politique de programmation mais également un des outils de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

L'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables Projets Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les principaux acteurs en sont les responsables des administrations de l'État, les élus du Conseil Général, des principales communes, le représentant de l'association des maires et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confiée, les assureurs sociaux du risque professionnel : CRAM, MSA, et Caisse Générale de Sécurité Sociale en Guyane).

Sous la responsabilité du préfet, ils ont en charge la définition et l'affichage de ces enjeux et des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre ensemble ou de façon individuelle, tout en cherchant à impliquer et fédérer un maximum de partenaires pour contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

DGO : démarche partenariale + outil politique de programmation et de mobilisation

Le DGO est avant tout une démarche partenariale et un outil de programmation. Dès lors, les phases de lancement (avec une information et une sollicitation des principaux acteurs de cette démarche) et de suivi (avec sa déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR) doivent être prises en compte dans son élaboration.

L'élaboration du DGO est marquée par deux autres phases décisionnelles essentielles :

- la phase « enjeux »

et

- la phase « orientations d'actions »

Ces deux phases nécessitant toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études et d'approfondissements réalisés par des groupes techniques. L'approfondissement de la connaissance des enjeux et la compréhension de ces enjeux sont déterminants pour la proposition d'orientations d'actions pertinentes.

Pour que les principaux protagonistes adhèrent à la démarche proposée et participent de façon concertée à l'élaboration du DGO, à sa déclinaison annuelle et à son suivi, une large information préalable sur ses objectifs doit être organisée.

Par délégation du Préfet, le chef de projet sécurité routière doit assurer l'information des services de l'État au cours d'une réunion du comité départemental de sécurité ou pôle de compétences État. Il doit solliciter personnellement les élus des principales collectivités territoriales et les assureurs sociaux du risque professionnel.

Par ailleurs, un Comité de Pilotage, ayant notamment pour mission de proposer au Préfet les enjeux et les orientations d'action a été créé. Il est animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des forces de l'ordre, police nationale et gendarmerie, la DEAL, de représentants du rectorat, du chargé de mission sécurité routière en Guyane et d'IDSR pilotes.

Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière seront également informés de la démarche du DGO.

III.Démarche d'élaboration dans le département de la Guyane

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2020, il est demandé à tous les départements, à partir de l'analyse de leurs propres données, de caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national et de les décliner localement.

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentielle pour définir les orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. Après validation des enjeux, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux, d'autres partenaires concernés par l'enjeu et /ou disposant de données exogènes spécifiques devront être recherchés et invités à participer à cette réflexion dans le cadre de groupe de travail par enjeux.

En accord avec le Directeur de Cabinet, une réunion du comité de pilotage a d'une part validé les quatre enjeux nationaux comme enjeux du département pour le DGO 2013-2017 et d'autre part intégré un cinquième enjeu local, celui des infrastructures.

La répartition par groupe de travail et par enjeu a permis à chaque pilote, à partir d'une feuille de route, de travailler sur son enjeu.

Les enjeux retenus sont:

- l'alcool
- la vitesse
- les 2 roues motorisés
- les piétons et cyclistes
- les infrastructures(en lien avec les piétons et usagers fragiles)

Ce travail s'est déroulé 12 juin 2013. La synthèse des travaux a été transmise en octobre 2013.

Définition des termes :

Cible ; il s'agit ici, du public concerné selon les enjeux

Enjeu ; un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associés à une cible. Pour caractériser l'enjeu, il est nécessaire d'évaluer le poids des accidents de la cible ainsi que son niveau de risque relatif.

Orientations d'Actions ; une orientation d'actions relative à un enjeu déterminé doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR . Elle doit permettre à des acteurs de se sentir concernés et de répondre à la question « Pourquoi faire cette action ? ». Elle fixe donc l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Présentation du COPIL

Le Directeur de Cabinet : chef de projet Sécurité Routière dans le département

Le coordinateur Sécurité Routière et son adjoint

Le Chargé de Mission Sécurité Routière

Le Directeur Départemental de la Sécurité Publique

Le Commandant de Gendarmerie

Le Directeur Départemental de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Le Procureur de la République

Le Directeur de l'Agence Régionale de santé

Le Directeur de la Caisse Générale de la Sécurité Sociale de la Guyane.

Objectif et finalité de chaque étape

L'étude d'enjeux permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et /ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour but de comprendre le dysfonctionnement mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage, une hiérarchisation des enjeux proposés et l'argumentaire technique indispensable à leur choix. Cette étape est réalisée à partir de l'analyse du bilan accidentologique et d'un premier approfondissement permettant de connaître les problèmes.

L'étude d'enjeux est réalisée par la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Observatoire Départemental de Sécurité Routière) dans le cadre d'un groupe technique co-piloté par cet observatoire et le coordinateur sécurité routière et auquel sont associés les techniciens des collectivités territoriales et des assureurs sociaux du risque professionnel.

Sous la responsabilité du Préfet et sur proposition du comité de pilotage, le choix des enjeux permet, dans le cadre de la concertation mise en œuvre par l'État, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique pluriannuelle et partenariale et ceux qui resteront propres à chacun des protagonistes. Il conviendra pour chaque enjeu de fixer des objectifs chiffrés de réduction des accidents.

Les orientations d'actions, relatives à chaque enjeu, doivent permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme pluriannuelle de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception des projets.

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

IV- L'accidentalité générale du département

Présentation de la Guyane

Repères :

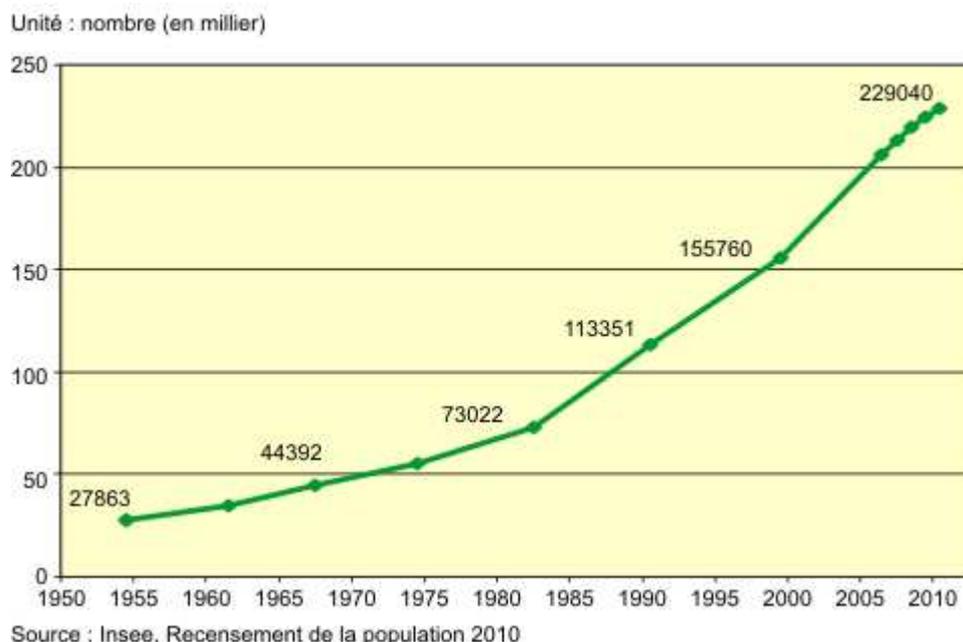
Département français d'Outre-mer entre le Surinam à l'ouest et le Brésil à l'Est et au Sud, la Guyane couvre une surface d'environ 85 000 km² pour environ 229 000 hab. La Préfecture se trouve à Cayenne.

Présentation géographique :

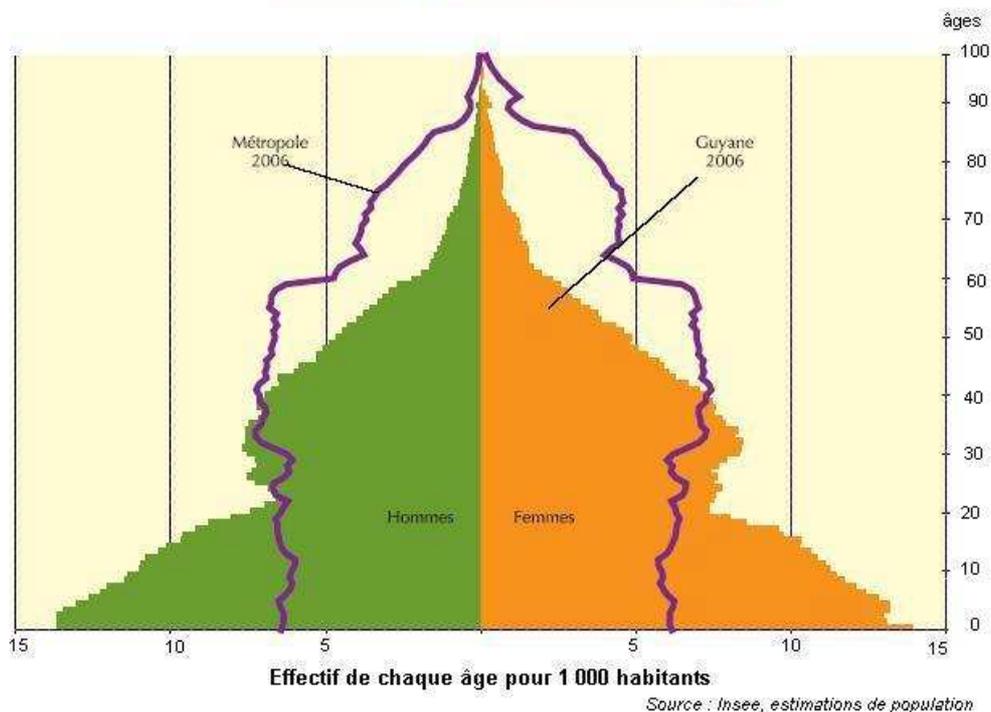
La Guyane est un territoire plat avec quelques faibles reliefs ne dépassant pas 800 m près de la frontière brésilienne (Monts Tumuc-Humac). Plus des 3/4 de la superficie est recouverte par la forêt amazonienne, la grande majorité de la population vivant sur la côte. Même si la Guyane possède une large façade maritime, la mer est rarement visible.

La population guyanaise :

Selon les statistiques de l'INSEE, on a dénombré 229040 habitants en Guyane, au 1er janvier 2010. Le rythme de progression très important, (voir graphique ci-après) difficile à évaluer avec précision, est soutenu par la conjonction d'un taux de natalité qui est le plus important de France et d'Amérique du Sud et un solde migratoire largement excédentaire. Cela donne un rythme de croissance de 3,8 % par an, toutefois moindre que celle de la dernière période inter censitaire (5,8%).



Pyramide des âges en structure de la Guyane



Population par tranche d'âge en 2006 et projection en 2030

A horizon 2030, une population toujours jeune

	En %			
	Guyane		France métropolitaine	
	2006	2030	2006	2030
moins de 20 ans	45,2	43	24,8	21,3
de 20 à 59 ans	49,2	46,1	54,3	47,6
60 ans et plus	5,6	10,9	20,9	31,1

Source : Insee, estimations de population et projections de population

La population de Guyane est caractérisée par sa grande diversité :

- Les Créoles guyanais (environ 40 % de la population)
- Les Amérindiens répartis en six ethnies (les Arawaks, les Palikurs, les Galibis, les Wayanas ou Roucouyennes, les Oyampis ou Wayampis, et les Emerillons). Ils représentent environ 4 500 personnes.
- Les Noirs-marrons, (les Saramacas, les Bonis ou Alukus, les Djukas). Ils représentent environ 4 000 personnes.

- Les H'mongs, arrivés en 1977, représentent environ 2 000 personnes regroupées sur les communes de ROURA- Cacao et MANA-Javouhey.
- Les Métropolitains représentent actuellement environ 12% de la population.
- Les autres populations (Chinois, Libanais, Brésiliens, Haïtiens, Surinamiens) représentent près de 40% de la population de Guyane.

Le Climat

Le climat est de type équatorial, à température presque constante, les minimums avoisinant 20°C et les maximums proches de 33°C. Le trait essentiel est évidemment l'humidité relative dont le taux descend rarement en dessous de 80 %.

Les pluies (de 2500 à 4000 mm/an) diminuent d'intensité vers l'ouest et surtout vers l'intérieur.

Elles déterminent quatre saisons :

- la petite saison des pluies de décembre à février ;
- le petit été de mars ;
- la grande saison des pluies d'avril à juillet ;
- la grande saison sèche d'août à décembre.

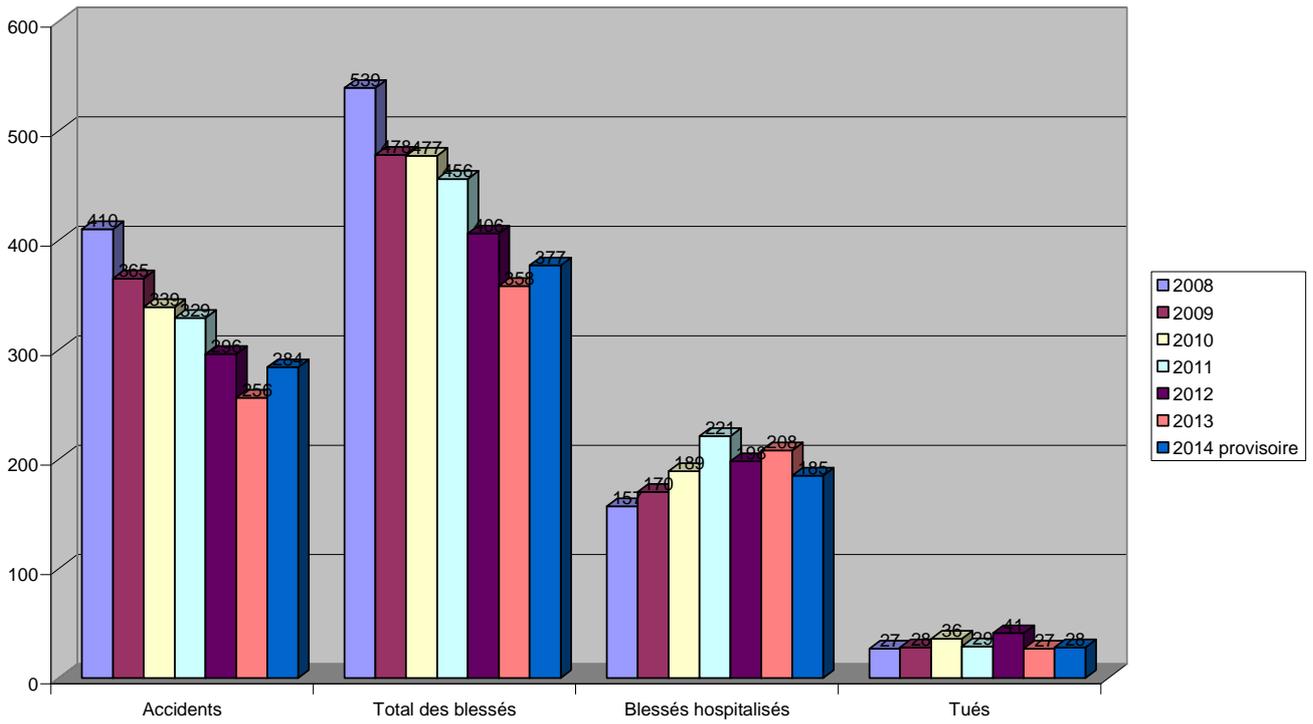
La Guyane est exposée aux alizés du secteur Est, mais les cyclones y sont inconnus.

Les données de l'accidentalité dans le département. (source ORSR Guyane)

4.3.1 Les statistiques Accidents, Tués, Blessés de 2008 à 2014.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 provisoire
Accidents	410	365	339	329	296	256	284
Total des blessés	539	478	477	456	406	358	377
Blessés hospitalisés	157	170	189	221	198	208	185 (estimé)
Tués	27	28	36	29	41	27	28

Variations de 2008 à 2014



IV-Les enjeux

Enjeux retenus

Conformément aux directives du gouvernement, au plan départemental, les mêmes enjeux ont été retenus par le Comité de pilotage sécurité routière réuni le 12 juin 2013 :

- 1. les 2 roues motorisés**
- 2. l'alcool**
- 3. la vitesse**
- 4. les piétons et cyclistes**
- 5. les infrastructures(par rapport aux piétons, cyclistes, usagers fragiles)**

chaque groupe de travail constitué a donc travaillé sur son thème dans le but:

- d'approfondir l'enjeu considéré
- de recueillir et d'analyser les données
- de proposer des orientations d'actions

Enjeu « 2 roues motorisés »

Membres du groupe de travail :

M. SEVERIN Gérard , IDSR

Mme FLAVIEN Claudette, IDSR, présidente de l'association Chri'stop

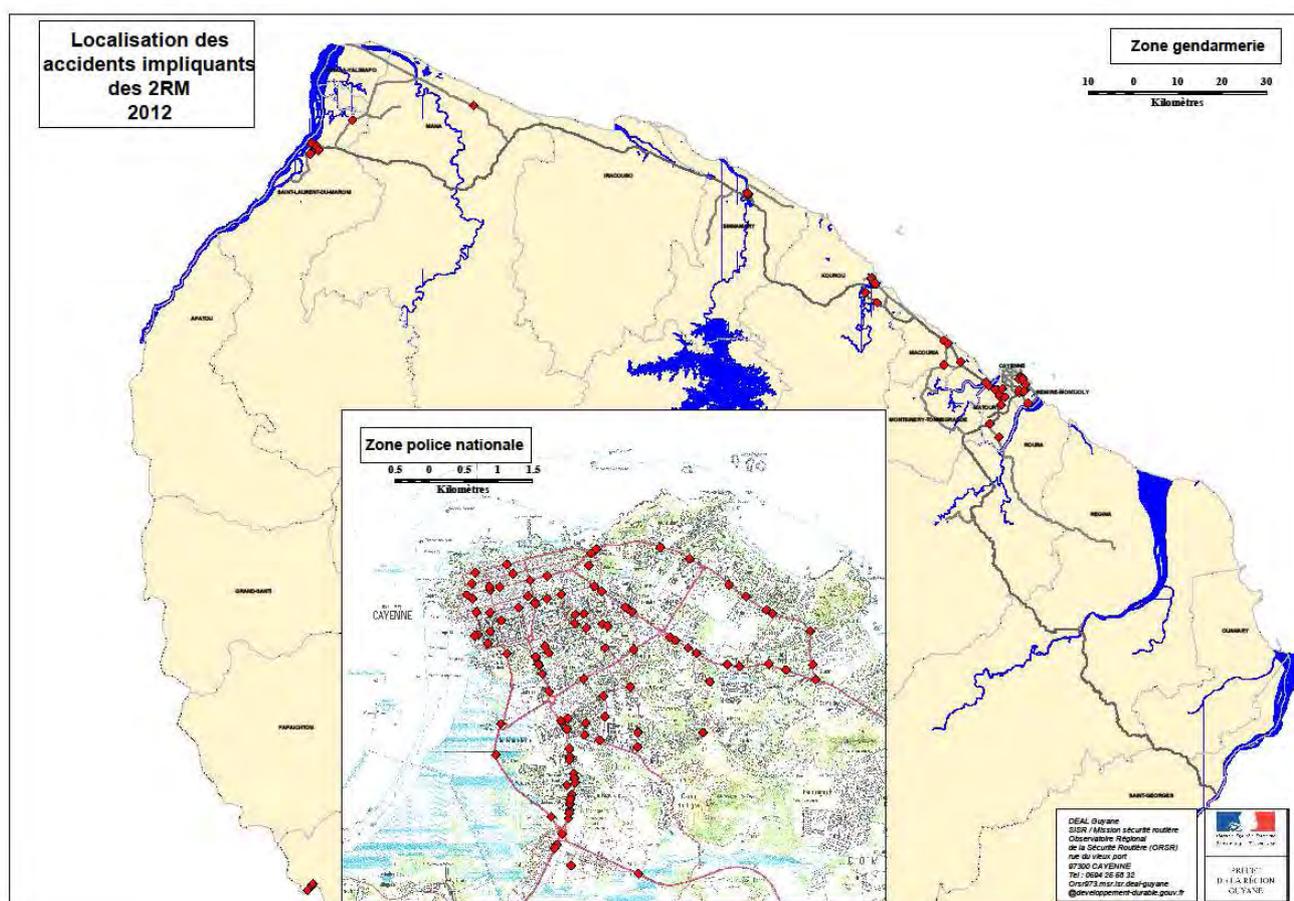
M. WAYA Richard, DEAL

M. LHUERRE Laurent, Conseil Général

Localisation des accidents de deux roues motorisés de 2012

Sur l'ensemble de la Guyane, les deux roues motorisés sont impliqués dans 178 accidents sur les 296 accidents de l'année 2012, soit dans 60% des accidents, provoquant le décès de 13 usagers et l'hospitalisation de 114 blessés sur 221.

Sur le territoire de la commune de Cayenne les deux roues motorisés sont impliqués dans 124 accidents sur les 183 accidents de l'année 2012 soit dans 68% des accidents dont la moitié en agglomération, (62) au sens du code de la route. On note une accumulation d'accidents sur la RD17 du giratoire Justin CATAYÉ au giratoire des maringouins.



1. Constat :

a) Il apparaît que le mauvais état des infrastructures et le manque de signalisation lisible et « cohérente », accroissent les risques d'accidents.

b) Par ailleurs, les zones de bouchon ou de ralentissement et les zones de centre ville, sont les lieux où beaucoup de conducteurs de deux roues adoptent des conduites dangereuses, à savoir : des slaloms entre les files de véhicules, des dépassements dangereux par la droite ou la gauche, l'utilisation de la bande cyclable ou de la voie réservée aux piétons...

c) Nous évoquons également dans ce domaine la non utilisation des équipements de sécurité, ou l'utilisation d'équipements non conformes.

d) Nous posons la question du relevé de l'information et de son cheminement jusqu'à la prise de décision, sachant que le gestionnaire de la voie diffère selon la classification de celle-ci.

2. Propositions d'orientation d'actions :

– Jeunes scolarisés:

En complément des actions sécurité routière ayant lieu dans les écoles, collèges et lycées, activer des campagnes d'information et de sensibilisation « poussées » dans les établissements scolaires, en lien avec le rectorat, afin d'améliorer les conditions de passage des attestations scolaires de sécurité routière, (ASSR) étape obligatoire au processus d'obtention du permis de conduire.

– Jeunes hors scolaire:

Information adaptée à toutes les populations issues de cultures différentes, par les tissus associatifs, maisons de quartier, personnes ressources(éducateurs, moniteurs centres aérés....) pour motiver les jeunes; recruter des IDSR issus des quartiers populaires.

Intégrer à la demande de nationalisation française, un volet Sécurité Routière(code de la route)

Informé par les médias, et particulièrement les réseaux sociaux.

Renforcer l'implication d'autres partenaires, notamment les concessionnaires/vendeurs; ils sont en première ligne pour informer et donner des conseils de sécurité. Vendre le casque avec le 2 roues motorisés; proposer les équipements non obligatoires(gants, blousons, chaussures...)

Il est nécessaire d'informer les utilisateurs des deux roues ou les personnes civilement responsables, des risques encourus en cas de manquement aux règles. Cet effort doit être mené en partenariat avec les assureurs.

Identifier, renseigner, mais aussi accompagner les parents dans la lutte contre le débridage des cyclomoteurs.

L'opération « 1 casque, 1 vie » est à renouveler : cette opération consiste à offrir une réduction d'achat d'un casque aux usagers qui n'en portent pas, avec contrôle a posteriori et sanction si récidive de non port du casque.

- Volet répression:

L'arsenal législatif et réglementaire existe.

Les forces de l'ordre possèdent maintenant 2 curvomètres permettant la détection des engins débridés; cela devrait permettre d'assainir en partie le parc des 2 roues non réglementaires.

Les jeunes trouvent apparemment facilement dans le commerce, des kits de débridage; il faut trouver leur source et sanctionner; voir s'il est possible de contrôler les concessionnaires et revendeurs sur leur stock de matériels.

Enjeu « Alcool »

Membres du groupe de travail :

Mme CHINON Claire, association 3 A G

M. MITCHELLE Mervil, association 3 A G

Mme FELIX Francesca, ville de Cayenne

Mme ACHILLE Mirella ,IDSR

Mme DUREUIL Marie-Françoise, IDSR

M. ADA Antoine, IDSR

M. OLRV, lieutenant-colonel de gendarmerie

M. FORT Olivier, gendarmerie

Évolution de la situation de 2010 à 2012

Accident avec usager dont le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,50gr/l

BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés (1)	dont BH (2)	G4
Année 2012	42	10	36	76	12	64	36	28.6
Année 2011	50	14	41	88	16	72	50	32.0
Année 2010	43	11	35	62	12	50	30	27.9
Variation 2012/2011	-8	-4	-5	-12	-4	-8	-14	
Evolution 2012/2011	-16.0%	-28.6%	-12.2%	-13.6%	-25.0%	-11.1%	-28.0%	

Au-delà des questions de sécurité routière, le groupe s'est attaché à proposer des orientations pour favoriser des changements de comportement de la population vis-à-vis de l'alcool en faveur de la sécurité routière.

En Guyane, comme partout dans le monde, les jeunes représentent une part importante des victimes des accidents de la circulation : les moins de 25 ans représentaient en 2012, 22% des tués et 42% des blessés hospitalisés.

Au cours de ses actions de sensibilisation, la cellule sécurité routière a de nombreuses fois rencontré des jeunes d'une dizaine d'années ayant déjà consommé de l'alcool.

Rôle des parents dans l'alcoolisation des jeunes

D'après l'Atlas régional des consommations d'alcool 2005, les jeunes guyanais semblent, comme les antillais, « privilégier » la consommation d'alcool avec leurs parents (38%), à la maison ou chez des amis (45%) , ou encore en extérieur (21%), par rapport à d'autres contextes tels que les débits de boissons (12%) ou les discothèques (14%).

Par ailleurs, selon cette même enquête, 96% des jeunes guyanais de 17-18 avaient consommé de l'alcool au cours de leur vie. La première prise d'alcool se fait, en Guyane, très souvent dans le milieu familial.

D'après les membres du groupe de travail, la consommation d'alcool dans les familles serait de plus en plus banalisée et se ferait de plus en plus tôt. Le jeune âge des parents pourrait en être une des causes principales.

Des exemples douloureux pour une prise de conscience...

Des membres du groupe de travail ont cité en exemple des jeunes en métropole qui s'étaient investis pour lutter contre l'alcoolisme dans leur village suite au décès d'un de leur camarade.

Cet exemple est en parfaite cohérence avec le deuxième rapport du comité OMS d'experts des problèmes liés à la consommation d'alcool, qui considère que **les interventions réalisées par les pairs ou dans les communautés sont les plus à même de produire un changement des comportements durables.**

- lien direct et indissociable entre la lutte contre les conduites sous l'emprise d'alcool ou de produits stupéfiants et la lutte contre leur consommation ou usage ;

- la consommation d'alcool et l'usage de stupéfiants sont des phénomènes de société acquis au sein :

*de la famille ;

* du groupe auquel on souhaite s'identifier avec association de la notion de fête avec la consommation de ces produits.

- les réflexions portées concernent essentiellement les jeunes (collégiens - lycéens), très nombreux sur le département, futurs adultes mais surtout individus potentiellement plus réceptifs à l'éducation et à la formation.

L'objectif du groupe a été d'élaborer une « boîte à outils » dans laquelle il est possible de piocher des mesures. Ces dernières sont regroupées autour de 3 axes: prévention – répression – signalement/soins

2. Propositions d'orientation d'actions :

Au sein des établissements scolaires :

intervention : - d'IDSR ;

- d'accidentés de la route : témoignage de personnes meurtries dans leur chair et d'un âge le plus proche de l'auditoire afin d'accroître l'identification qui peut s'opérer – nécessité de recruter ces « témoins » afin de « systématiser » les actions ;

- d'enseignants ;

- de gendarmes (FRAD : formateur relais anti-drogue) selon les potentialités locales.

Mise en place de dispositifs « SAGES » (SAnctuarisation Globale de l'Espace Scolaire) : ce dispositif peut être mis ponctuellement en place autour des établissements présentant une sensibilité avérée (délinquance) – ce dispositif est en mesure de prévenir les actes délictueux (incitations à la consommation d'alcool des mineurs, vente de produits stupéfiants) et donc de participer à la protection des jeunes face à ces addictions. Le déploiement de ce type de dispositif doit faire l'objet d'une étude préalable et d'une concertation entre les différents acteurs ;

Participation d'associations (spectacles interactifs sur les thématiques considérées) ;

Médiatisation : sous forme de campagnes ou de reportages – nécessité au regard des contraintes budgétaires de sensibiliser les médias à cette cause afin que le coût de ces actions soit supporté par eux-même ; thème « la force est de résister » sous entendu la force de caractère se manifeste par le refus d'être addict ;

Actions en direction des établissements nocturnes et des commerces de proximité

□ Établissements nocturnes : sensibilisation sur leurs responsabilités pénales – sensibilisation à la cause – développement des « capitaines de soirée », recours à la reconduite des jeunes à domicile, présence d'éthylotests...

□ Commerces : sensibilisation sur leurs responsabilités (envoi d'un courrier) – interdiction de vente d'alcool aux mineurs et de boissons alcoolisées réfrigérées – sensibilisation des forces de l'ordre (Polices Municipales notamment) sur le respect des arrêtés municipaux) ;

Lutter contre la déscolarisation et ses conséquences (jeunes en déshérence...) ;

A décliner chaque année dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Sensibilisation des parents sur leurs responsabilités (devoirs parentaux) ;

A décliner chaque année dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Mise en place de médiateurs, animateurs, intervenants... dont le rôle est d'identifier les problèmes et de sensibiliser les acteurs idoines (services sociaux, forces de l'ordre...).

3. Répression

Mise en place du dispositif SAGES (volet préventif et répressif) ;

Mise en place de mesures complémentaires pénales (obligation de suivre un stage pour les conducteurs pris sous l'emprise de stupéfiants ou d'un état alcoolique) – à voir avec le parquet mais également les structures en capacité d'effectuer cette formation ;

- Veiller au respect des arrêtés pris localement (Cf. § précédent) ;

- Cibler les contrôles effectués (concerne les FO)

4. Signalement – soins

- Bénéficiaire d'un point d'écoute pour les jeunes dans les établissements scolaires (infirmierie – assistante sociale...);
- Développer en guyane les capacités curatives pour les personnes addictives – s'assurer d'un suivi efficient ;
- Protéger les mineurs avec placement pour les enfants fragilisés (parents alcooliques...).

5. Conclusion

- Ces éléments constituent des axes de réflexion en mesure d'améliorer une situation encore très perfectible. Ils convient que les actions déclinées annuellement par le PDASR soient menées et coordonnées entre les différents acteurs dans un but d'efficience.

Enjeu « vitesse »

Membres du groupe de travail :

M. ACHOUN Daniel, police nationale, IDSR

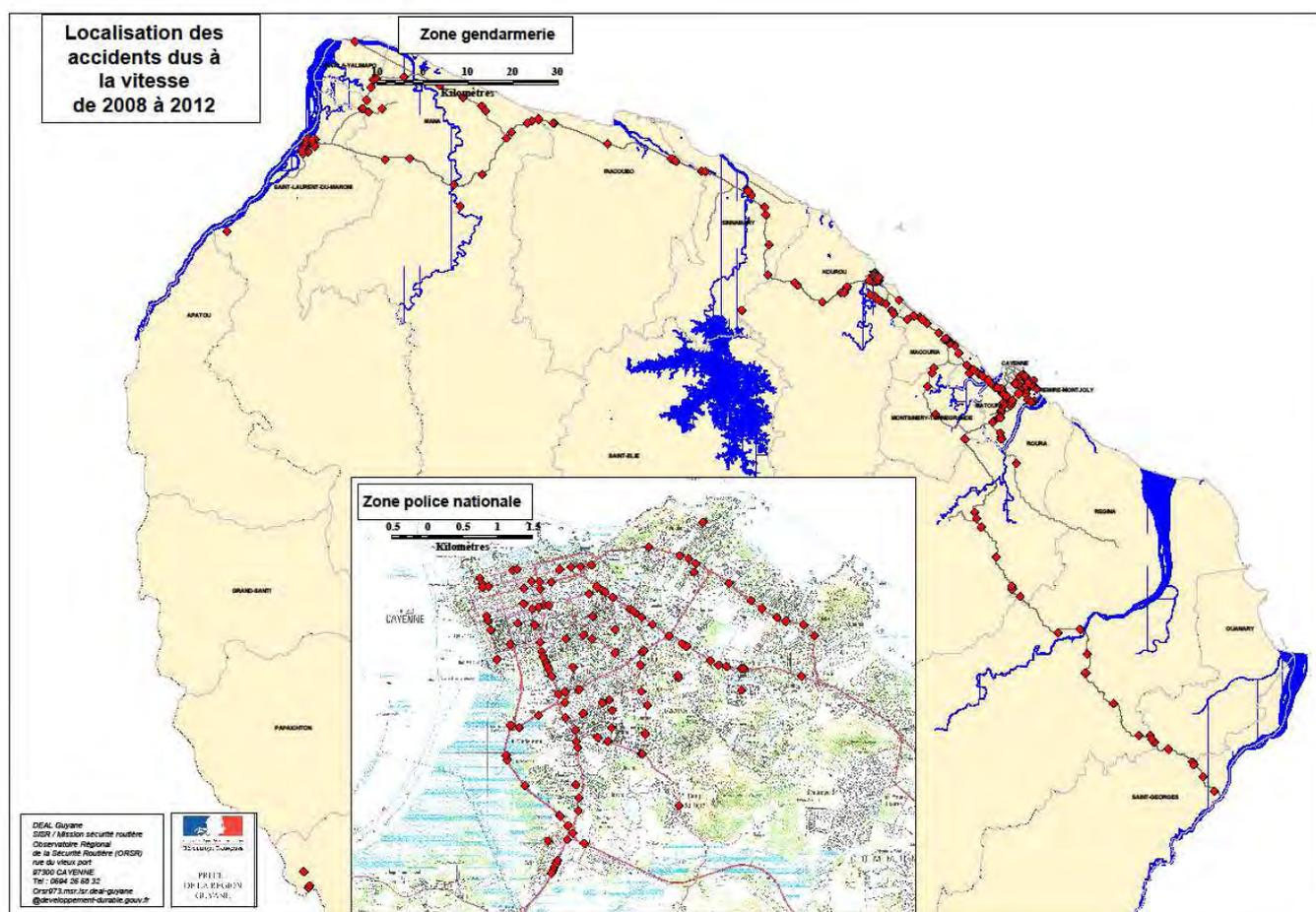
M. CASCA Guy, IDSR

Mme BLEZES Joël, IDSR

M. IBOS Joël, enseignant de la conduite automobile

M. SELIGNY Patrick, police municipale de Macouria, IDSR

Localisation des accidents dus à la vitesse de 2008 à 2012 :

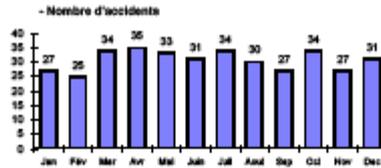


Répartition dans le temps des accidents de 2008 à 2012 dont une des causes est la vitesse :

REPARTITION DES ACCIDENTS DUS A LA VITESSE DANS LE TEMPS de 2008 à 2012

- Selon le mois

	Nombre	G4	Nbre moy / 5a
Janvier	27	3,7	
Février	25	36,0	
Mars	34	14,7	
Avril	35	20,0	
Mai	33	9,1	
Juin	31	3,2	
Juillet	34	26,6	
Août	30	6,7	
Septembre	27	25,9	
Octobre	34	17,6	
Novembre	27	14,8	
Décembre	31	35,5	

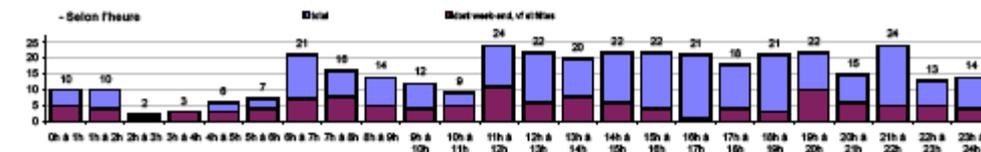


- Selon le jour de la semaine

	Nombre	Acc/J	G4	Nbre Jours
Lundi	44	0,2	11,4	241
Mardi	40	0,2	12,5	251
Mercredi	55	0,2	20,0	247
Jeudi	46	0,2	17,4	244
Vendredi	61	0,2	26,2	248
Samedi	64	0,3	17,2	237
Dimanche	44	0,2	18,2	241
V Fête	7	0,1	0,0	54
Fête	7	0,1	14,3	64



Acc / J = Nbre accid. / Nbre de jours d'un même type



G4 : indice de gravité correspondant au nombre de morts pour 100 accidents

1. Constat :

Pour la période de 2008 à 2012, les accidents dont une des causes est la vitesse surviennent principalement en avril, (35 accidents) mars, juillet et octobre, (34) mai (35) puis juin et décembre. (31)

Les samedi,(64 accidents) vendredi,(31) et mercredi (55) sont les jours les plus accidentogènes.

Les heures entre 11H00 et 12H00 (24 accidents)et entre 21H00 et 22H00 (24) génèrent le plus d'accidents dus à la vitesse.

Les victimes des accidents dont une des causes est la vitesse sont essentiellement les automobilistes (36 tués) et les cyclomotoristes. (13 tués) et les motards. (10 tués)

La tranche d'âge de 18 à 24 ans est la plus affectée. (21 tués pour une tranche d'âge de 7 ans)

La tranche d'âge de 25 à 34 ans est également affectée. (17 tués pour une tranche d'âge de 9 ans)

Une analyse plus fine de la tranche d'âge comprise entre 18 et 59 ans permet la répartition suivante :

de 18 à 20 ans : 9 tués

de 21 à 24 ans : 12 tués

de 25 à 34 ans : 17 tués

de 35 à 44 ans : 7 tués

de 45 à 59 ans : 9 tués

2. Orientations générales

En préambule, le groupe de travail regrette l'abandon du programme «Agir»; ce programme consistait en l'analyse des accidents de la route, par un groupe de spécialistes-psychologue, médecin, gestionnaire de voirie, IDSR- pour pouvoir en tirer les causes et définir des actions ou des aménagements à effectuer.

Comme pour les autres enjeux, la clé de la prévention se trouve dans l'information, la communication, donc le groupe préconise les campagnes d'affichage, la fabrication de spots vidéos courts, adaptés à la population locale, acteurs, langage.

- Les conséquences de la vitesse sur la route doit être intégrée aux programmes scolaires, notamment les mathématiques, sous forme d'exercices incluant les distances de freinage, d'arrêt.
- Identifier les zones accidentogènes, étudier les causes d'accident et surtout, y apporter les solutions « adéquat »
- Répertorier les zones 30: ces zones ne sont pour la plupart, pas des vraies zones 30; en effet, ces zones sont encadrées par des normes spécifiques et bien précises, qui font que l'automobiliste doit ralentir instinctivement, de par l'environnement dans lequel il circule.
En Guyane, ce n'est pas le cas, ce sont seulement des limitations de vitesse à 30km/h, mais qui ne sont pas crédibles, de par les aménagements existants.
- Lutte contre le débridage et les tirages 2 Roues motorisés : on rejoint ici les thèmes abordés par le groupe de travail 2RM. Il faut accentuer la répression par des contrôles ciblés, aux heures sensibles et lieux stratégiques.
- Les contrevenants pourraient être obligés d'effectuer des stages d'information, dans les établissements hospitaliers, services d'urgence, pour réaliser les conséquences de la vitesse et plus largement des accidents de la route. Est-ce possible pénalement?

Enjeu « piétons et cyclistes »

Membres du groupe de travail :

Mme DONDON Ghislaine, enseignante , IDSR

M.MINDJOUK Alain, IDSR

M. ELOI Alex, CEMEA

M. PONET Armand, mairie de Matoury

1. Constat :

Les piétons et cyclistes sont les usagers vulnérables

Toutes les tranches d'âge sont concernées.

Les accidents les impliquant sont concentrés dans les agglomérations et notamment sur l'île de Cayenne.

Les causes principales en sont:

- le comportement de ces usagers, non-port du gilet jaune donc non visibles, alcoolémie, circulation à contre sens, traversées de route sans précaution, passager sur guidon...
- le non-respect ou la méconnaissance du code de la route, passages aux feux rouges, sens interdits, contre-sens...
- l'état des infrastructures
- les intempéries

2. Propositions d'actions :

Évidemment, l'Éducation Nationale a encore un rôle important à jouer dans ce secteur, pour les jeunes.

L'ASSR 1 et 2, est enseignée et obtenue lors des passages en classes de 5ème et 3ème.

Ces attestations sont la concrétisation de l'apprentissage du code de la route chez les jeunes; ceci conditionne donc en grande partie leur comportement sur la route; c'est donc une étape très importante et essentielle pour l'évolution de ces usagers de la route.

Ces attestations sont donc à prendre très au sérieux et ne doivent pas être délivrées à la légère, mais doivent être le résultat d'un travail et d'une assimilation sur le code de la route et les dangers de la circulation routière.

- Des actions pourraient être menées lors de manifestations sportives, sous la forme de village sécurité routière, dans les centres de loisirs pour enfants.

- Lors d'actions sécurité routière, rappeler et insister sur le fait qu'un piéton et un cycliste doit respecter le code de la route comme tous les autres usagers; il ne bénéficie d'aucune dérogation, voir feux rouges, sens interdits...

- Il faudrait hausser le ton des campagnes d'affichage, c'est-à-dire les alimenter d'images «chocs», montrer la réalité des accidents de la route , et non communiquer par sous-entendus; il faut être plus concret. Bien sûr, ces campagnes devront être adaptées à la diversité de la population Guyanaise.

- Il ressort aussi des débats au sein du groupe de travail qu'il existe un sentiment d'impunité de ces usagers de la route; l'impression est que les forces de l'ordre ne les ciblent pas assez.(voir la visibilité la nuit, pas d'éclairage, contre-sens....)

Enjeu « infrastructures »

Membres du groupe de travail :

Mme HIDAIR Laura, enseignante de la conduite, IDSR

M. BELLEMARE David, Association des Maires de France

M. DIMANCHE Alain, Conseil Général

M. MONTGENIE Eric, mairie de Saint Georges

M. VOLMAR Joël, IDSR

1. Constat :

- Insuffisance de cohérence globale concernant les panneaux (limitation de vitesse, passage piéton).
- Ne pas multiplier les informations non réglementaires qui peuvent entraîner une confusion d'information, notamment la publicité.
- déficience de l'infrastructure entraînant souvent la mise en danger du piéton (accotement pas praticable)
- problèmes de circulation (bouchons) qui excèdent le conducteur entraînant des comportements agressifs.
- Manque de desserte des transports urbains entraînant le piéton à utiliser des voies qui ne lui sont pas adaptés.
- Incivilités
- Manque flagrant d'éducation routière du piéton qui le conduit à prendre des risques



- Constat de remonté régulière de cyclistes en contresens sur leur bande cyclable au bord des écoles.
- Passage piéton non utilisés

Causes des Tués

- Non-visibilité du piéton
- Piéton fauché sur des parcours habituels, danger inexistant aux yeux du piéton associé au manque de vigilances des autres usagers de la route.

2. Orientations d'actions retenues

Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur la prise en compte de la sécurité routière et la notion de cohérence globale, dans les projets d'aménagements des voiries et espaces publics :

- Voie cyclable à double sens
- Travailler sur la cohérence des limitations de vitesse afin d'améliorer la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière.
- Approfondir la connaissance des vitesses pratiquées sur les réseaux routiers
- Favoriser la concertation des usagers non motorisés lors de la conception des aménagements
- Évaluer l'efficacité des aménagements de sécurité à l'usage des non motorisés.
- Mise en oeuvre par les gestionnaires de voiries d'une politique d'entretien des aménagements cohérente avec une pratique du deux-roues et les voies praticables pour les piétons.
- Favoriser l'aménagement de voie partagée.
- Une Solution déjà adoptée: un arrêté temporaire durant la période juillet août réglementant le stationnement côté plage partant de l'Auberge des Plages au Fort Diamant.
- Travailler sur la visibilité et la lisibilité de la signalisation routière et des aménagements
- Positionnement des passages piétons dans l'alignement de l'arrivée du piéton.

Autres orientations :

- -Éduquer les scolaires à l'utilisation du nouvel aménagement proche de leur établissement.
- Médiatiser un nouvel aménagement ainsi que son fonctionnement principal.
- Prévoir des liaisons entre les axes routiers pour fluidifier le trafic (passage accès Chatenay vers Baduel en passant par la cité Clives.

Enfin, l'ensemble de ces orientations doit s'accompagner d'une répression sans réserve des comportements générateurs d'accidents, appliquée à l'ensemble des usagers.

VI Remerciements,

Grâce à l'effort conjugué de tous les acteurs de la Sécurité Routière, le présent Document Général d'Orientation sera notre outil de référence pour atteindre les objectifs départementaux déclinés dans les cinq enjeux retenus sur la période 2013-2017.

Sur le terrain tous les jours, les Intervenants Départementaux à la Sécurité Routière, s'impliquent, s'investissent bénévolement, dans des actions de prévention et de sensibilisation.

Nous devons aussi remercier les collectivités locales, puisque à ce jour, nombre d'entre elles qui ont été sollicitées ont nommé un référent Sécurité Routière pour une meilleure collaboration et un partenariat efficient, avec les services de l'État.

Enfin, nous insistons plus particulièrement sur l'engagement du secteur associatif, qui, à travers le PDASR (plan Départemental d'Actions à la Sécurité Routière), favorise la mise en œuvre d'actions qui permettent de toucher un très large public.

VII-Annexes

Les associations et services spécialisés dans la prévention des conduites addictives

Les structures spécialisées de soins et de prévention en addictologie

Associations spécialisées dans la prévention et la lutte contre l'alcoolisme

Comité Guyanais de Prévention de l'Alcoolisme

✉ 45 rue Vermont Polycarpe
BP 868

97339 CAYENNE Cedex

☐ 0594 30 02 06

☐ 0594 30 37 63

@ cgpa@wanadoo.fr

Alcool Assistance Guyane

✉ 1 rue Gonfolo – Balata Ouest
97351 MATOURY

☐ 0694 92 22 58

☐ 0594 35 70 09

@ alcool.assistance973@orange.fr

Association Bon Espoir de l'Ouest Guyanais

✉ 9 rue des orchidées
97320 ST LAURENT DU MARONI

☎ 0694 45 33 48

Association In'pact

□ 28 rue du lieutenant Colonel Chandon
97320 SAINT LAURENT DU MARONI

□□ 0594 34 10 04

@ ass.inpact@wanadoo.fr

Equipe Mobile de prévention

□ 0694 22 40 21

@ emp973@hotmail.com

Policiers Formateurs Relais Anti-drogues

☎ *Compagnie de CAYENNE :*
BTA Régina : Adjudant-chef ROLLAND 05 94 28 09 07
BTA Cayenne : Adjudant NODIN 05 94 31 08 91

☎ *Compagnie de KOUROU :*
BTA Macouria : Adjudant-chef BASILE 05 94 38 88 68
BR de Kourou : Adjudant BESNARD 05 94 22 00 96

Centres de Soins Spécialisés aux Toxicomanes (CSST)

Les centres de soins spécialisés aux toxicomanes (CSST)

- *peuvent réaliser des formations en faveur des enseignants, des éducateurs sportifs, des animateurs, etc.*
- *assurent également les soins aux personnes qui souhaitent arrêter de consommer ou retrouver une maîtrise de leur consommation.*

CSST de CAYENNE (géré par le CHAR)

📄 76 rue Justin Catayée

97300 CAYENNE

☎ 0594 35 13 80

📠 0594 35 37 57

@ richardmilot@yahoo.fr

CSST Akati'j

📄 7 rue des atipas

BP 317

97378 KOUROU Cedex

☎ 0594 32 10 79

📠 0594 32 25 83

@ es.jeanneau@wanadoo.fr

CSST de l'Ouest (géré par le CHOG)

📄 28 rue du lieutenant Colonel Chandon

97320 SAINT LAURENT DU MARONI

☎ 0594 34 10 04

📠 0594 35 37 57

@ csst.ouest@wanadoo.fr

LISTE DES SIGLES ET DEFINITIONS

- A
 - ATB (Accidents, Tués, Blessés)
 - APER (Attestation Professionnelle Éducation Routière)
 - ASSR (Attestation Scolaire de Sécurité Routière)
 - ASR (Attestation de Sécurité Routière)
- B
 - BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels)
 - BSR (Brevet de la Sécurité Routière)
- C
 - CFA (Centre de Formation des Apprentis)
 - CISR (Comité Interministériel de la Sécurité Routière)
 - COPIL (Comité de Pilotage)
 - CMSR (Chargé de Mission Sécurité Routière)
 - CP (Chef de Projet)
 - CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement)
 - CNRACL (Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales)
- D
 - DEAL (Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)
 - D.G.O (Document Général d'Orientation)
 - DSCR (Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière)
- E
 - ECPA (Enquête Comprendre Pour Agir)
 - Étude SAM (Étude Stupéfiants Accident Mortel)
- I
 - IAL (Indice Accidentologie Local)
- M
 - MEEDDE (Ministère de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie)
 - MSA (Mutualité Sociale Agricole)
- O
 - ODSR (Observatoire Départemental de la Sécurité Routière)

- ODSR (Observatoire Départemental de la Sécurité Routière)
- ORSR (Observatoire Régional de la Sécurité Routière)
- ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière)
- P
 - PPRR (Programme de Prévention des Risques Routiers)
 - PASR (Pôle Animation Sécurité Routière)
 - PDASR (Programme Départemental d'Action à la Sécurité Routière)
- S
 - SIMALC (SIMulateur de consommation d'ALCool)