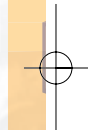
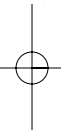


Document Général d'Orientations

Département Guadeloupe







SOMMAIRE

INTRODUCTION

P4

Le DGO : une vision programmée et concertée au service d'objectifs concrets ambitieux

- Le contexte national
- L'élaboration du document en Guadeloupe

LA DETERMINATION DES ENJEUX EN GUADELOUPE

P6

- Bilan entre 2003 ET 2008

PARAMETRE DE L'ACCIDENTOLOGIE

P7

- Répartition par type de réseau du nombre d'accidents et de tués
- Mode de transport utilisé
- Age et sexe
- Les causes

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

P15

- Les comportements à risques
 - Equiperment de sécurité
 - L'alcool et les stupéfiants
 - La vitesse
- Les publics vulnérables
 - Les jeunes
 - Les 2 roues
 - Les piétons
- Aménagements
 - La sécurité routière dans les documents administratifs
 - Améliorer les infrastructures
- Gouvernance

PARTENAIRES

P20

INTRODUCTION

Le DGO : une vision programmée et concertée au service d'objectifs concrets ambitieux

Le contexte national

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 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 de deux roues.

Chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son DGO, les orientations d'actions permettant de faire reculer le nombre de victimes et de réaliser les objectifs fixés.



L'élaboration du document en Guadeloupe

La lutte contre l'insécurité routière requiert une vision large, déclinées par des actions cohérentes et pérennes et portée par tous les acteurs responsables. Sous l'égide du directeur de cabinet du préfet, chef de projet sécurité routière, une concertation fructueuse a été engagée avec l'ensemble des partenaires afin de se donner les moyens d'une véritable politique pour faire reculer le nombre de victimes sur les routes. Collectivités territoriales, associations, assureurs, services de l'Etat, tous se sont donc mobilisés au sein d'un comité de pilotage animé par la préfecture pour réfléchir aux différentes actions de prévention, de formation, de communication et de répression susceptibles d'obtenir des résultats tangibles et durables. Les travaux de ce comité se sont appuyés sur une étude d'enjeux réalisée par les services de l'Observatoire départemental de sécurité routière (DDE) et qui a clairement fait apparaître les spécificités de l'accidentologie en Guadeloupe. Des chefs de file ont ensuite approfondi la réflexion sur différents points et formulé des propositions.

Sur la base de ce diagnostic et des propositions présentées par les différents chefs de file, il a été décidé de retenir plusieurs grandes orientations d'actions pour la période 2008-2012, regroupées dans les ensembles suivants :

- Les comportements à risques ;
- Les publics vulnérables ;
- Les aménagements et les équipements de sécurité ;
- L'animation et la gouvernance de la politique de sécurité routière.

Le document ainsi constitué a valeur d'engagement et de feuille de route pour l'ensemble des partenaires pour la période qui s'ouvre.

Ses grandes orientations d'actions ont vocation à être déclinées et évaluées dans le cadre de plans annuels, les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

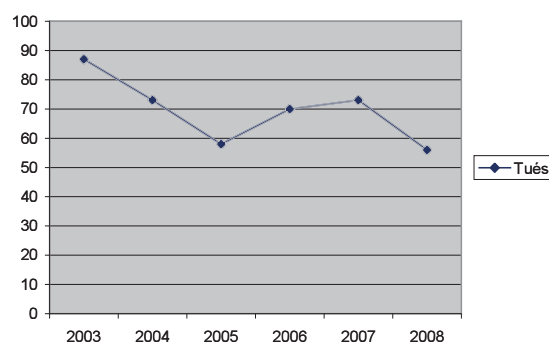
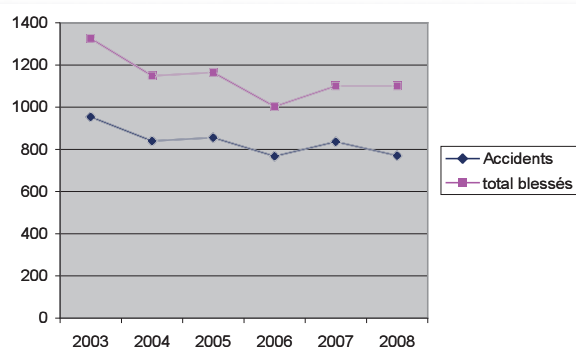


LA DETERMINATION DES ENJEUX EN GUADELOUPE

BILAN ENTRE 2003 ET 2008

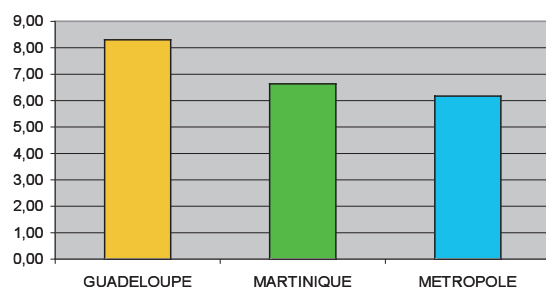
	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Victimes
2003	954	87	251	1075	1413
2004	840	73	197	952	1222
2005	855	58	313	851	1222
2006	767	70	336	667	1073
2007	836	73	328	772	1073
2008	779	56	371	749	1176

Entre 2003 et 2008,
la moyenne est de 16 accidents,
1 tué et 22 blessés par semaine

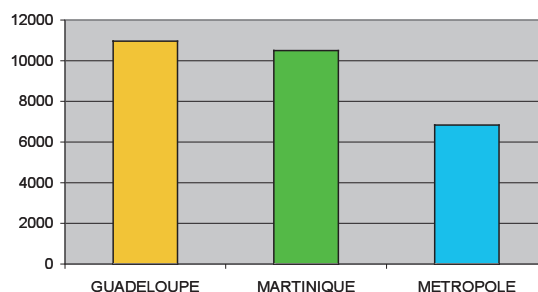


La Guadeloupe se caractérise par un nombre d'accidents et de blessés par habitant supérieur à la Métropole et la Martinique.

Tués pour 100 accidents



Accidents par million d'habitants

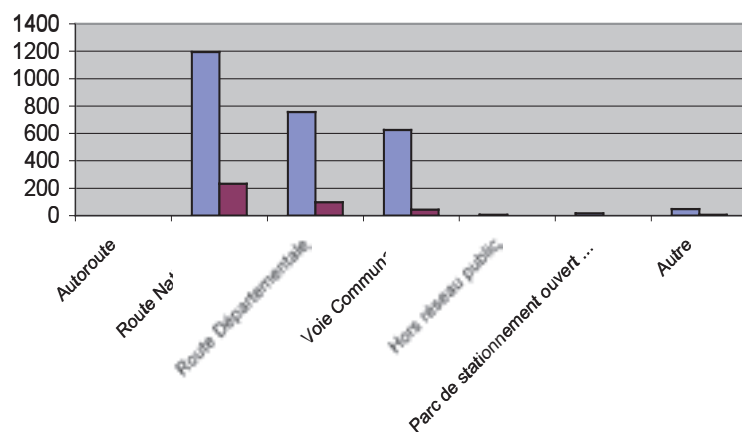


PARAMETRE DE L'ACCIDENTOLOGIE

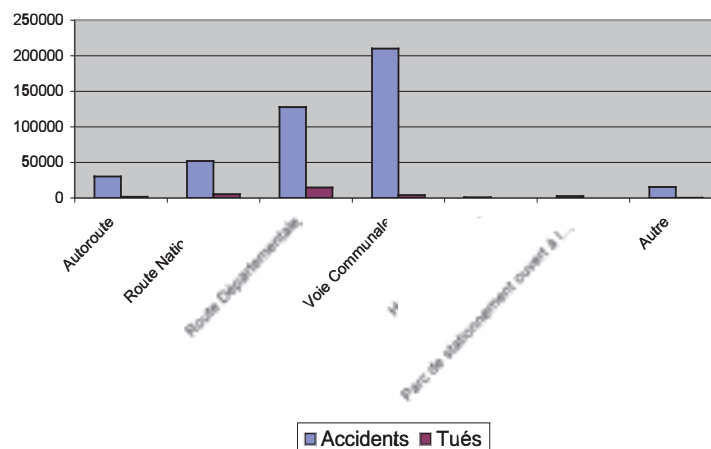
Répartition par type de réseau du nombre d'accidents et de tués

Le réseau national est presque deux fois plus accidentogène que les autres réseaux (RD et VC) de Guadeloupe contrairement à la métropole où la situation sur le réseau national et départemental est plus favorable.

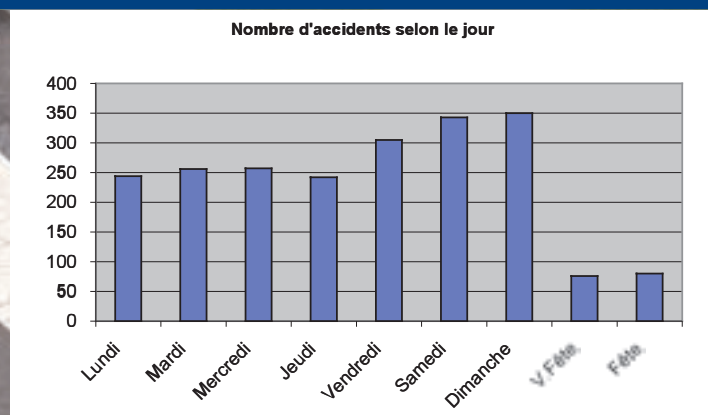
Guadeloupe



Métropole

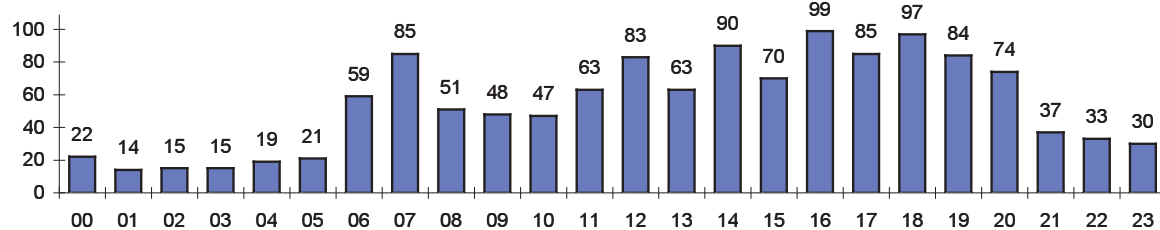


■ Accidents ■ Tués



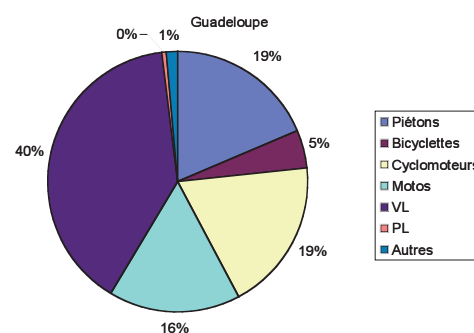
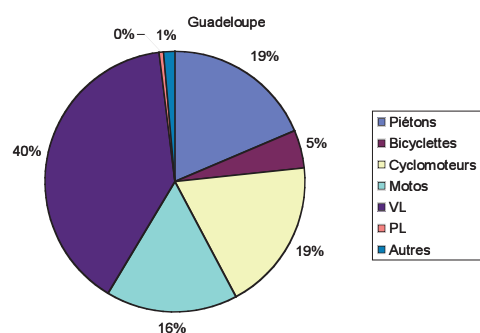
La répartition du nombre d'accidents dans la semaine ne fait pas apparaître de jours particulièrement accidentogènes même si le nombre d'accidents le samedi et le dimanche est légèrement supérieur à celui des jours ouvrés.

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



La répartition des accidents **selon** l'heure ne fait pas apparaître de pic net. On observe cependant un premier pic à **7h** qui se détache des autres, il correspond à l'horaire lié au trajet domicile-travail. Les autres **pics** se répartissent sur l'après-midi avec une légère différence aux alentours de **16h** et **18h** qui correspond également aux horaires travail-domicile.

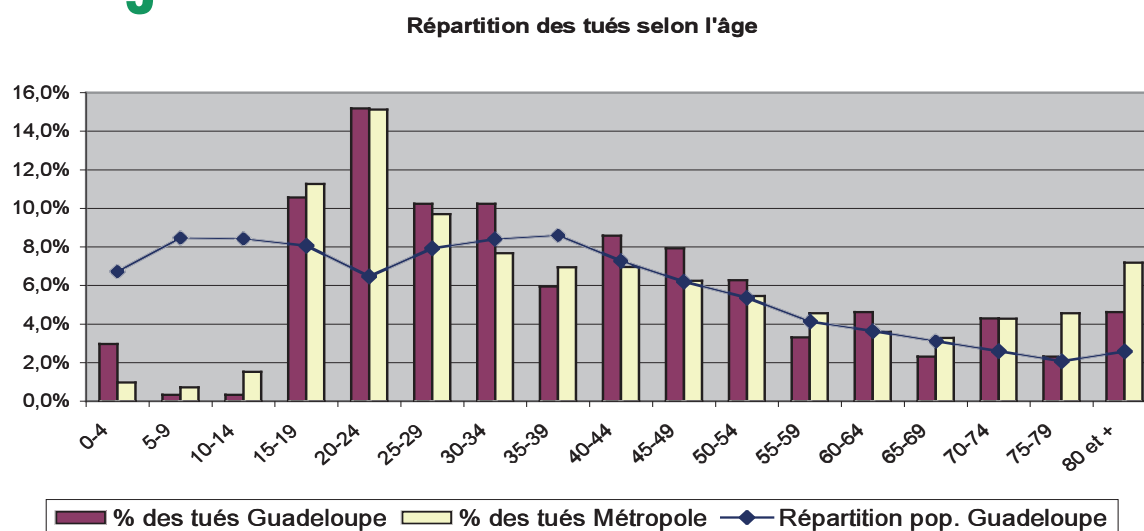
MODE DE TRANSPORT UTILISE



La répartition par mode de transport des tués sur les routes de Guadeloupe fait apparaître une sur-mortalité des piétons (19% contre 11%) et des deux-roues (40% contre 26%) par rapport à la métropole. Les usagers vulnérables (piétons et deux-roues) représentent ainsi près de 60% des tués en Guadeloupe contre 37% en Métropole, taux déjà très élevé en regard de leur faible présence sur la voie publique. Les piétons représentent un enjeu considérable en Guadeloupe, car les piétons en 2007 représentaient 22% des tués contre 15% en métropole. Plus de 60% des piétons tués traversaient la chaussée et étaient pour la majorité des personnes âgées.

AGE ET SEXE

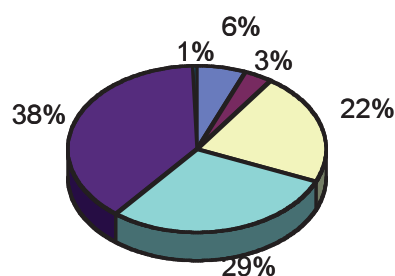
Répartitions des tués selon L'âge



Le tranche d'âge la plus touchée dans les accidents mortels est la 15-24ans : 25,7% des tués sont des jeunes de 15-24 ans, alors qu'ils ne représentent que 14,5% de la population.

50% des enfants tués de la tranche 0-4ans n'avaient pas de siège auto.

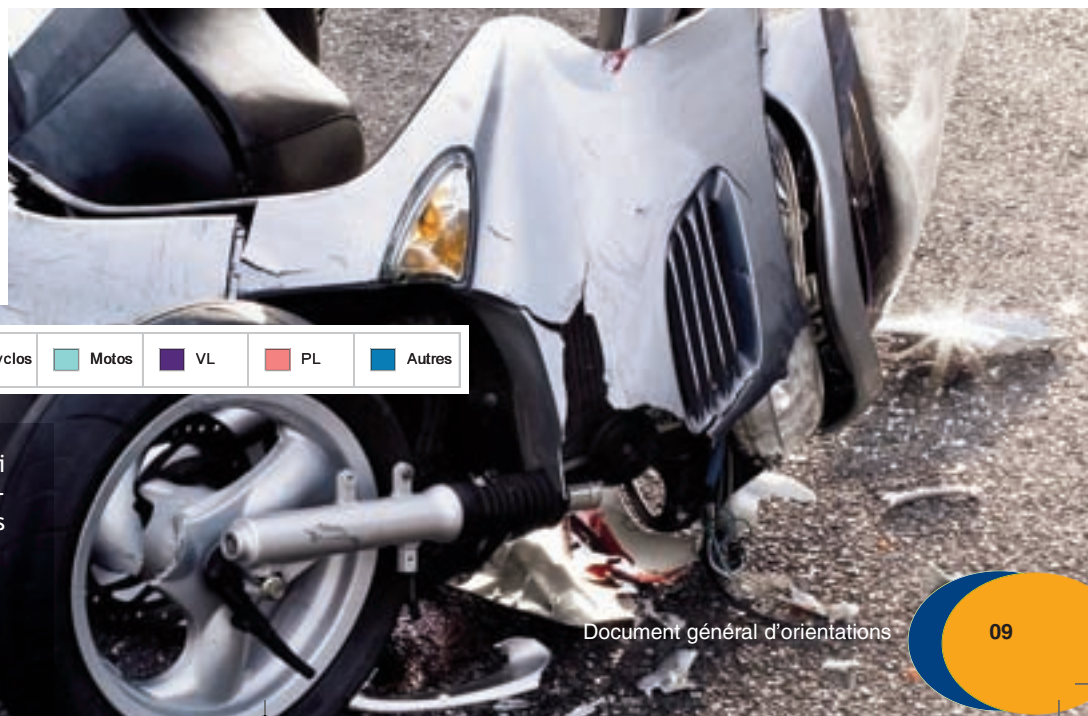
Répartition selon le mode de transport des 15-24 ans



Catégories d'usagers

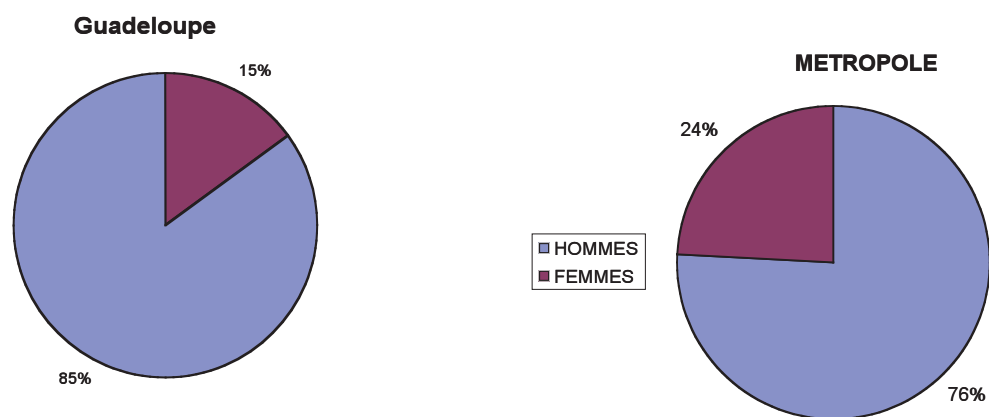
■ Piétons ■ Bicycl. ■ Cyclos ■ Motos ■ VL ■ PL ■ Autres

En Guadeloupe, les plus touchés parmi ces jeunes de 15-24 ans, sont les utilisateurs d'un deux-roues motorisés. Ils représentent 51% des tués.





Répartition selon le sexe

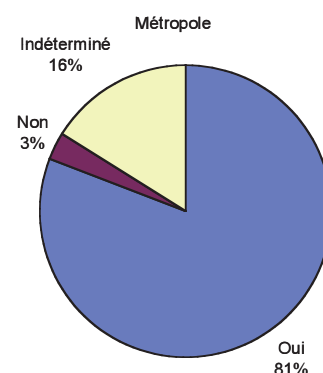
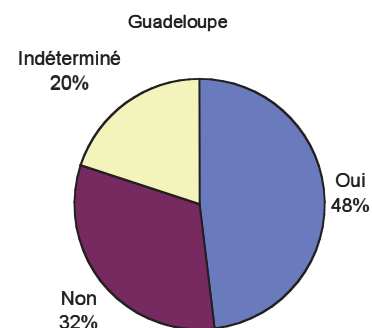


La répartition des tués selon le sexe montre que les hommes en Guadeloupe sont de loin les plus exposés, d'avantage encore que ceux de la métropole.

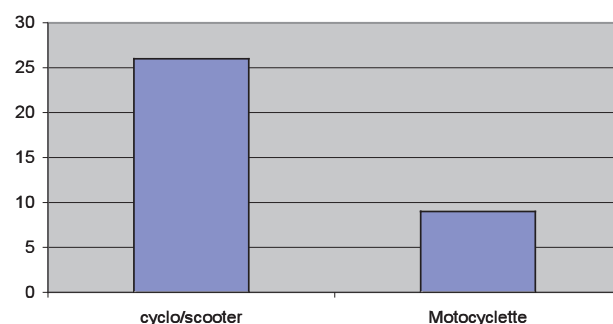
LES CAUSES

Le non-port de la ceinture de sécurité

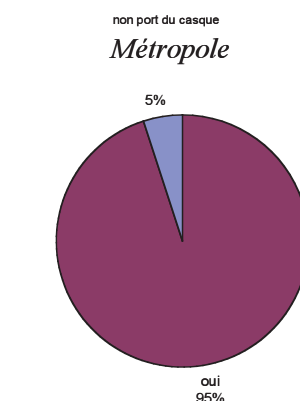
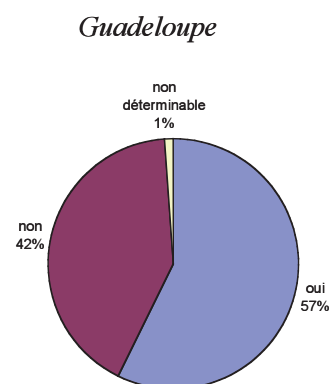
En Guadeloupe, à peine 50% des usagers impliqués dans des accidents mortels portent la ceinture de sécurité, contrairement à la métropole dont le taux de port est supérieur à 80%.



Le non-port du casque



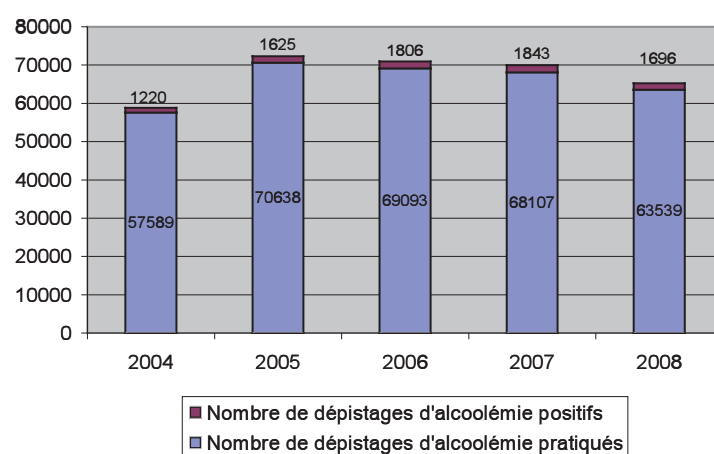
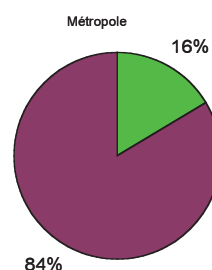
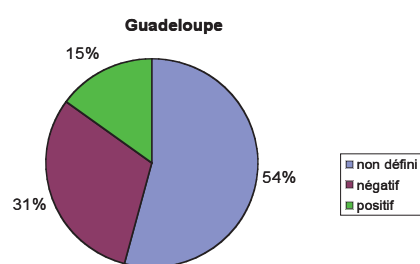
Alors qu'en Métropole le port du casque est globalement bien respecté avec un taux de 95%, ceci est loin d'être le cas en Guadeloupe, avec un taux seulement de 57% constaté lors des accidents mortels. Les usagers de cyclomoteurs ou scooter sont plus particulièrement concernés.



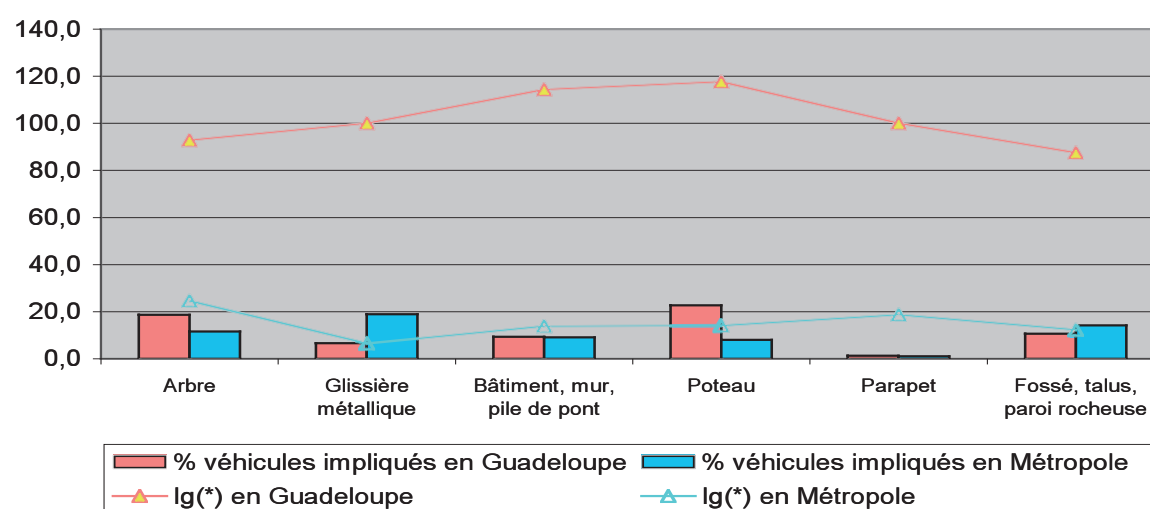
L'ALCOOL

Répartition des tués avec dépassement légal d'alcoolémie

Compte tenu du trop grand nombre de tués pour lesquels le taux d'alcoolémie n'est pas défini, il est difficile de faire une comparaison avec la métropole. Cependant, on peut noter que le nombre de dépistages positifs reste stable sur les 5 dernières années.



LES OBSTACLES FIXES



D'une manière générale, la gravité des accidents en Guadeloupe est largement supérieure à la métropole. Au cours des 5 dernières années, c'est contre les poteaux et les arbres, que l'on enregistre le plus grand nombre de véhicules impliqués. Les accidents contre poteaux représentent 28,6% des tués contre

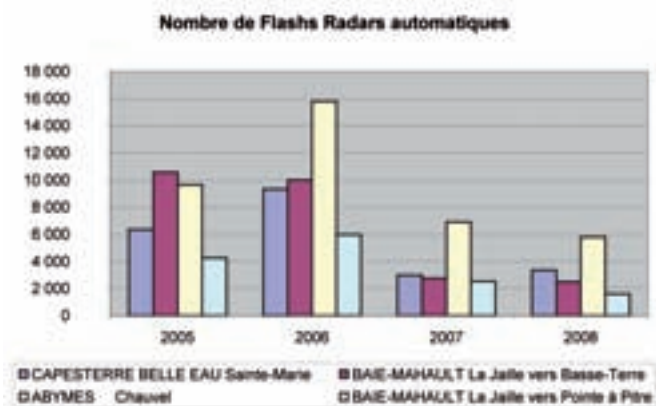
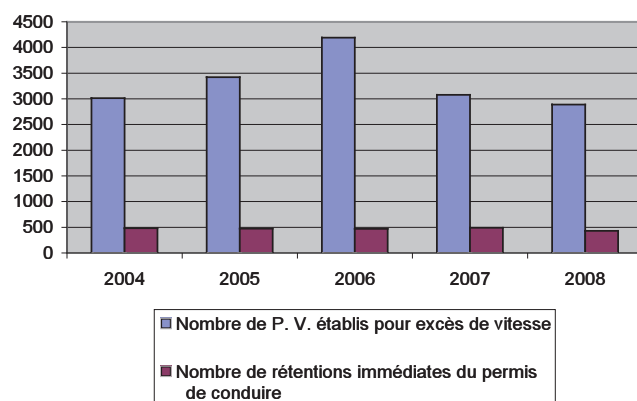
13,4% en métropole.

En revanche, c'est dans les accidents contre poteaux (117,6) mais également les bâtiments, murs, piles de ponts (114,3), que l'on retrouve les valeurs les plus élevées de gravité pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes, avec un total de 70 tués.

LA VITESSE



Globalement, le nombre de rétentions immédiates du permis de conduire pour excès de vitesse reste stable.



LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

LES COMPORTEMENTS A RISQUES

Les données de l'accidentologie en Guadeloupe font 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, conduites en état d'ivresse, portable au volant, vitesse, non-respect du code de la route, absence d'équipements de sécurité : il faut agir sur les comportements pour réduire tous ces facteurs aggravants de l'accidentologie



EQUIPEMENTS DE SECURITE

- L'enjeu du port du casque doit être traité comme l'enjeu principal dans le cadre de l'examen ASSR et de la formation du BSR ;

- Mener une politique active de communication se donnant pour ambition de toucher tous les publics, y compris les cibles plus délicates à atteindre comme les jeunes déscolarisés ou les personnes âgées ;

- Mener des actions spécifiques sur les équipements de sécurité pour les enfants en impliquant les distributeurs

- Conduire une politique de verbalisation systématique.

- Sensibiliser les milieux professionnels

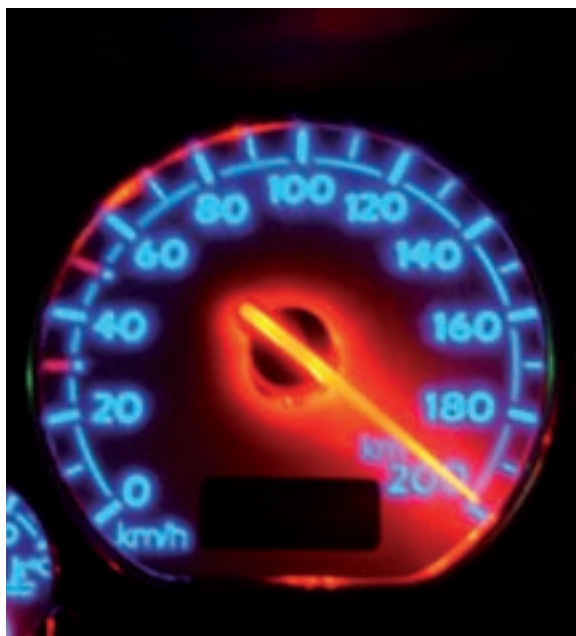


L'ALCOOL ET LES STUPEFIANTS

- Mieux informer la population sur les risques de 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 optimale 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 mortalité locale inhérente à l'alcool.



LA VITESSE



- Sensibiliser les différents publics concernés sur les conséquences de la vitesse, notamment dans les milieux scolaires et professionnels ;
- Mettre en place un observatoire de la vitesse, pouvant être intégré dans un Observatoire de la 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 contrôles sur les zones stratégiques, appuyée sur le déploiement de nouveaux radars automatiques ;
- Mutualiser les moyens techniques de simulation afin de faciliter la prise de conscience des plus jeunes ;
- Développer des parcours de soins et des stages obligatoires et payants, visant spécifiquement les personnes présentant une fragilité à l'usage de produits licites ou illicites.

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 2 roues, mais aussi les personnes âgées, souvent à pied. Une politique efficace de sécurité routière doit comprendre une action adaptée et ciblée. L'enjeu des jeunes est particulièrement décisif puisqu'il s'agit de former les futurs usagers de la route.

LES JEUNES

- Impliquer les jeunes dans la réalisation d'études sur la sécurité routière et les comportements ;
- Améliorer la formation des partenaires, des enseignants ;
- Améliorer la coordination des actions dans les écoles ;
- Utilisation d'un simulateur deux-roues dans les établissements scolaires
- Promotion du BSR et de la conduite accompagnée en insistant sur les gains financiers d'une telle démarche ;
- Mise en place d'actions avec les médias et associations en contact avec les jeunes pour toucher ceux qui sont déscolarisés ;
- Choisir une communication adaptée ;
- Favoriser l'accès au permis de conduire aux personnes maîtrisant mal la langue française.



LES 2 ROUES

- Mettre en place une piste routière qui servirait notamment de perfectionnement à la conduite ;
- Inciter les auto-écoles à passer l'agrément pour le passage du BSR ;
- Sensibiliser les jeunes en milieu carcéral ;
- Mettre en place, dans les communes, des conférences débats pour toucher les personnes âgées ;
- Inciter les concessionnaires à promouvoir les équipements de sécurité ;



LES PIETONS

- Rappeler aux piétons, notamment âgés, 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 notamment la nuit
- Sensibiliser sur les conditions de déplacement du piéton sur chaussée routière en sécurité
- inciter à la réalisation d'étude globale sur l'ensemble des déplacements piétonniers en partenariat avec les collectivités territoriales.

AMENAGEMENTS

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 toute sa place dans les projets d'urbanisme de demain et que les choix futurs se placent sous le signe d'un partage cohérent et harmonieux de la route.

LA SECURITE ROUTIERE DANS LES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

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

AMELIORER 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 ;
- Sécuriser les routes existantes par des aménagements adaptés ;
- Traiter les obstacles latéraux en sensibilisant les concessionnaires EDF et France Télécom sur l'implantation de leurs poteaux ou transformateurs.
- Cartographier de façon précise les zones accidentogènes ;
- Assurer la cohérence des limitations de vitesse et améliorer la signalétique afin notamment de bien identifier l'espace urbain ;
- 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

SIGNATURES

GOUVERNANCE

Le DGO 2008-2012 est le fruit d'une large concertation qui reflète la diversité d'une société moderne. L'efficacité des actions qui en découleront sera liée à la capacité à faire vivre ensemble ces choix en s'appuyant sur des données statistiques toujours plus pointues, en évaluant avec rigueur les actions menées et en utilisant toutes les ressources d'une communication moderne.

Le DGO est un outil de programmation qui trouvera sa déclinaison opérationnelle dans la production annuelle des Plans d'actions départementaux de sécurité routière (PDASR).

- Renforcer les capacités d'analyse sur les données accidentologiques : 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;
- Evaluer les actions menées, qui doivent se fixer des objectifs précis ;
- Communiquer pour jouer de l'effet multiplicateur de la médiatisation des actions.

- Préfet de la Guadeloupe



Nicolas DESFORGES

- Président du Conseil Régional



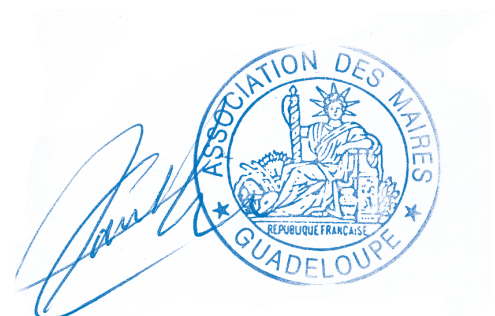
Pour le Président
Christian JEAN-CHARLES
Vice Président du Conseil Régional de la Guadeloupe

- Président du Conseil Général



Pour le Président
Pierre REINETTE
Directeur Général des services

- Président de l'association des Maires



René NOEL

PARTENAIRES

Sont intervenus dans la rédaction du Document général d'Orientations 2008-2012

Service de l'Etat

M. Pascal GAUCI, Directeur de Cabinet
 M. Fabrice BRETECHE, stagiaire de l'ENA.
 M. Jean-Marie TERRAC, Rectorat
 M. Lucien RECHAL, D.D.J.S
 Capitaine Patrice BEAUTEMPS, Gendarmerie EDSR.
 M. Patrick CARON, POLICE NATIONALE.
 Mme M. Line DANGLADES, D.S.D.S.
 Mme Céline VIGNIER, Substitut de P-à-P
 M. Daniel BARRERE, chef du STES, DDE.
 Mme Agnes LARIFLA, DDE
 M. Alain REUGE, DDE/SECURITE ROUTIERE
 M. Aldric N'GUYEN VAN-KY, DDE/SECURITE ROUTIERE
 M. Patrick QUINCY, Procureur de la République.
 M. Jean-Michel PRETRE, Procureur de la République de P-à-P.

Collectivité territoriales

Mme Josette OTTO-AZINCOURT, Maire Adjoint de Trois Rivières.
 M. Manuel BEELMEON, SDIS.
 M. Bertrand MAZUR, DGA Région.
 M. Pierre BONNEAU, Directeur de Routes de Guadeloupe.
 M. Franck BIPAT, Routes de Guadeloupe.
 M. Michel ANTOINE, Conseil général SDRPA.
 M. Guy GEORGES, Conseiller général.

Acteurs de la sécurité routière

Mme Judith LABORIEUX, Chargée de mission Pôle Animation SR Antilles Guyane.
 M. Gérald COLONNETTE, Chargé de mission Pôle Animation SR Antilles Guyane.
 M. Philippe DE LA REBERDIERE, Chef sécurité et entretien des Routes Régionales.
 M. Bernard GOUILLON, CGSS-DRP.

Associations

M. Guy CORNET, Président de l'association Prévention MAIF.
 M. Paul FORTUNE, Président de l'association Les Anges gardiens des nuits blanches.
 M. Raymond MAXIMIN, Président de la Prévention routière.
 Mme Virginie LESI, GMF ASSURANCES,
 M. Thierry VADIMON, Président de l'association NIELS.
 M. Flavien FERRANT, Président de l'association Protection routière.

