



DOCUMENT GENERAL

D'ORIENTATIONS

2008 – 2012

Préambule

*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, les directives nationales mentionnent que des mesures doivent être prises pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, afin de diviser par trois le nombre de jeunes tués, et par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues. Concrètement, ce nouveau défi devra se traduire, dans chaque département, par une réduction annuelle et continue du nombre de victimes d'environ 8%.

Dans ce contexte, j'ai souhaité que la collectivité départementale de Mayotte élabore son Document Général d'Orientations pour la période 2008 à 2012 pour définir les orientations d'actions de la politique de sécurité routière en vue de diminuer le nombre et la gravité des accidents, et ainsi atteindre les objectifs nationaux.

En réalisant un Document Général d'Orientations (DGO), nous associons l'ensemble des responsables institutionnels et autres partenaires locaux à partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent. L'objectif est de se mobiliser autour d'orientations communes en s'impliquant dans de véritables projets adaptés à la collectivité départementale et déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Les principaux acteurs en sont les responsables des administrations de l'Etat, les élus du Conseil général et 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 : La Caisse de Sécurité Sociale de Mayotte (CSSM) et la Caisse de retraite des Fonctionnaires de Mayotte (CRFM).

Sous ma responsabilité, ces acteurs auront en charge la définition et l'affichage de ces enjeux et des axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en oeuvre sur la période 2008 à 2012, 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.

Le Document Général d'Orientations tel que je l'ai souhaité constitue l'outil politique de programmation locale pour lutter contre l'insécurité routière. Il est essentiel pour qu'ensemble nous atteignons l'objectif national et contribuions à la sécurité de l'ensemble des Mahorais.

Le Préfet,

SIGNE

Denis ROBIN

Sommaire

1 - L'ACCIDENTOLOGIE A MAYOTTE DE 2002 A 2007	p.4
2 - L'ETUDE D'ENJEUX	p.10
3 - LES ENJEUX	p.12
4 - LES ORIENTATIONS D' ACTIONS	p.15
5 - LES RECOMMANDATIONS POUR LA REALISATION DES ACTIONS	p.19
6 - LES ANNEXES	p.21

1) L'accidentologie à Mayotte de 2002 à 2007

A) Point de situation sur les données statistiques à Mayotte :

La direction de l'équipement réalise chaque année un travail important en terme de comptage du trafic routier, tout autant qu'en terme d'exploitation des chiffres sur l'accidentologie à Mayotte. Il est en effet primordial de bénéficier d'informations précises et comparables couvrant la période à étudier pour proposer une analyse cohérente des événements.

Ainsi, dans le but de fournir des analyses pertinentes à la Commission de Sécurité Routière de la collectivité départementale de Mayotte et pour faciliter l'élaboration du Document Général d'Orientations pluriannuel et des Plans d'Action de Sécurité Routière annuels, **la Préfecture a décidé de conduire une action visant à uniformiser les données nécessaires aux statistiques¹.**

B) Rappels de quelques définitions :

Catégories d'accidents :

Accident corporel de la circulation routière : accident ayant provoqué au moins une victime, sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.

Accident mortel : accident dont résulte au moins un tué.

Accident grave : accident dont résulte au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

Catégories d'individus impliqués dans un accident corporel de la circulation routière :

Indemne : usager impliqué dans l'accident, non décédé, dont l'état ne nécessite aucun soin médical.

Victime : usager impliqué dans l'accident et non indemne.

Catégories de victimes :

Tué : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessé : victime non tuée.

Catégorie de blessés :

Blessé hospitalisé : blessé dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Blessé non hospitalisé : blessé hospitalisé moins de 24 heures ou dont l'état nécessite un soin médical.

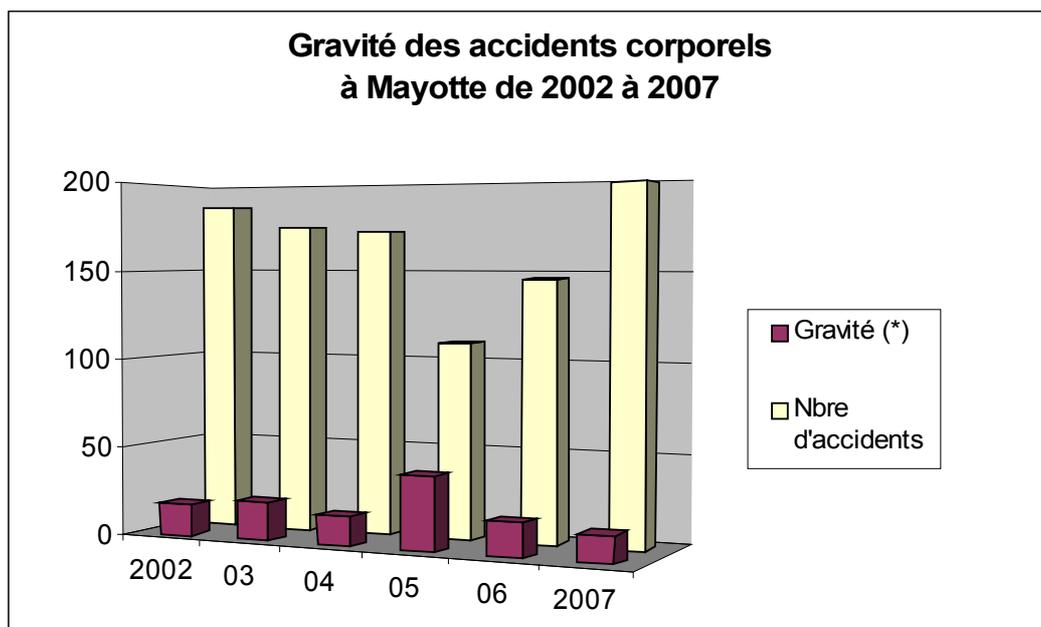
DISTINGUO DE COMPTABILISATION DES VICTIMES AVANT ET APRES LE 1^{er} JANVIER 2005* :

Date de modification	Tué	Blessé grave ou hospitalisé	Blessé léger ou non hospitalisé
Avant le 01/01/2005	Victime décédée dans les 6 jours	Victime dont l'état nécessite une hospitalisation de plus de 6 jours	Victime dont l'état nécessite une hospitalisation de moins de 6 jours
Après le 01/01/2005	Victime décédée dans les 30 jours	Victime dont l'état nécessite une hospitalisation de plus de 24 heures.	Victime dont l'état nécessite une hospitalisation de moins de 24 heures.

* Uniformisation du comptage au niveau européen.

¹ Cf. Annexe A : Modèle de fiche de renseignement proposée.

C) Les accidents : (Cf. Annexe B - Tableau 1)

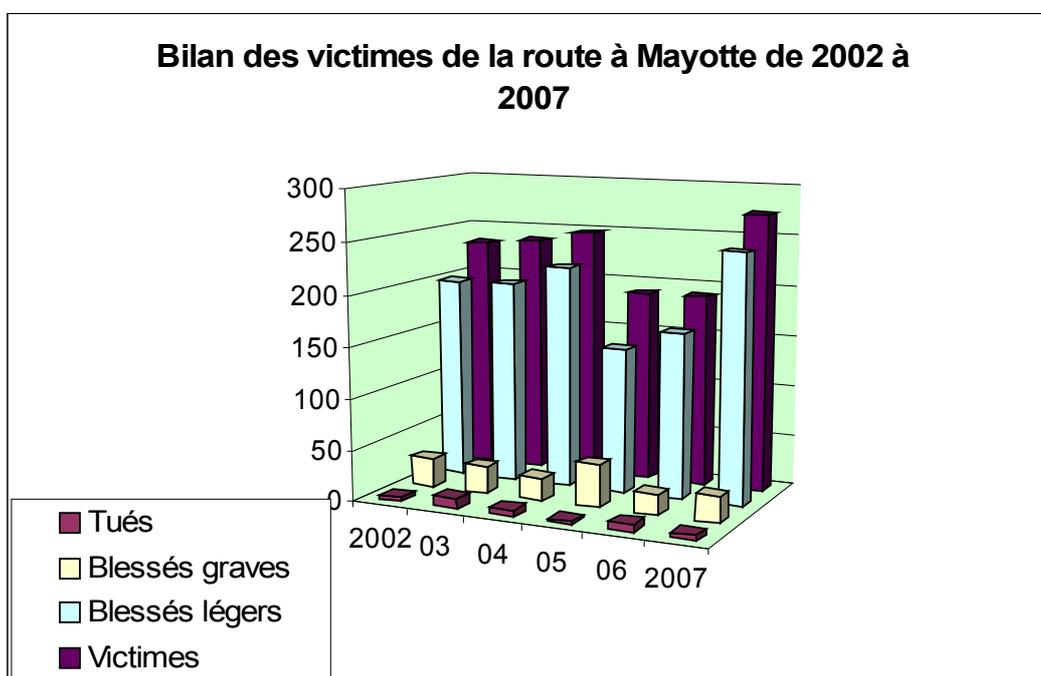


A partir de 2005, on note une augmentation du nombre d'accidents à l'inverse de la tendance constatée depuis 2002.

On assiste en 2006 et 2007 à une augmentation de 35% par an du nombre d'accidents.

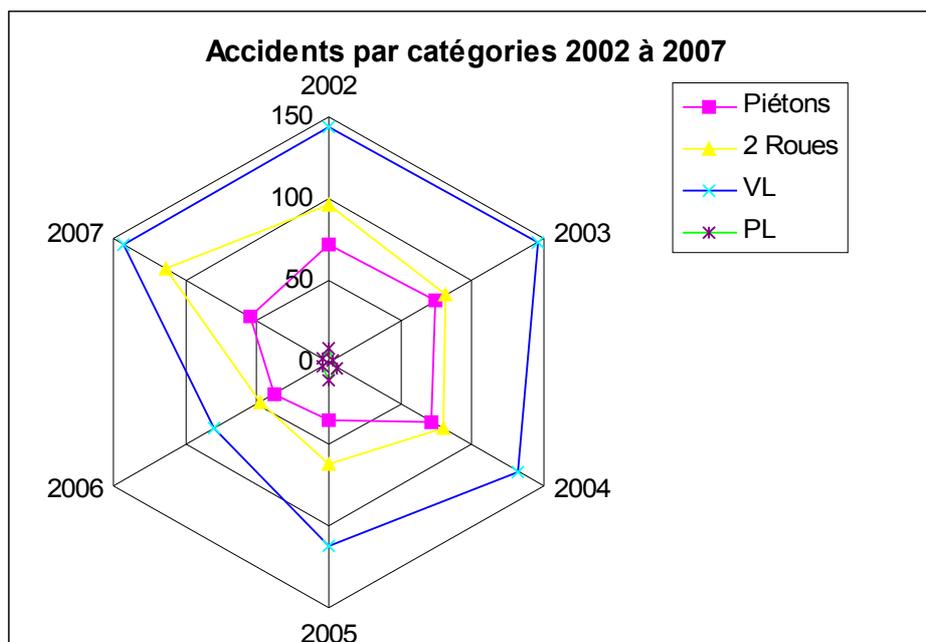
(*) Gravité = (nombre de tués et blessés hospitalisés x 100 / nombre de victimes)

D) Les victimes : (Cf. Annexe B - Tableau 3)

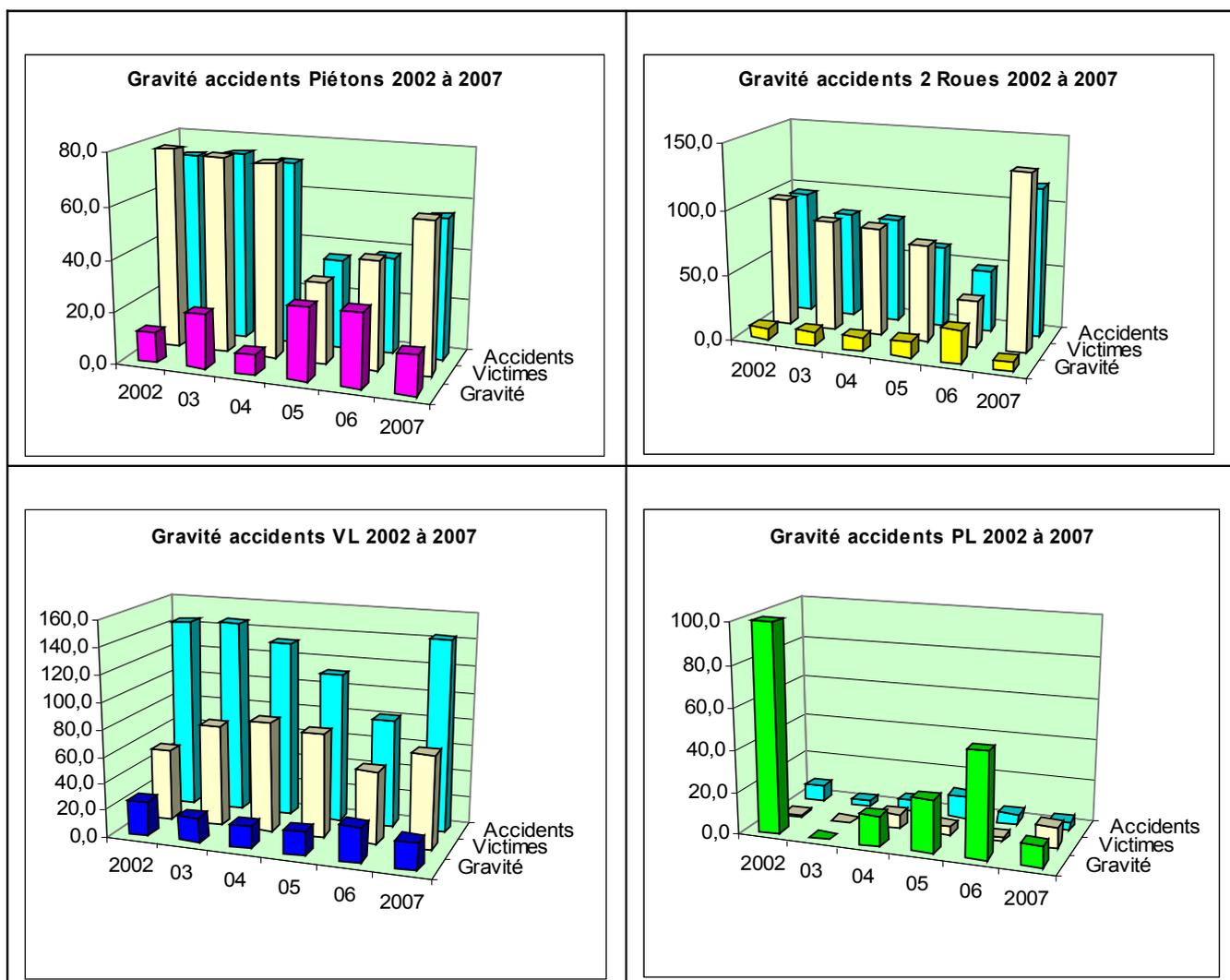


Une hausse du nombre de victimes est apparue en 2007, qui annule les baisses obtenues en 2005 et 2006 par rapport aux bilans antérieurs. Si le nombre de blessés graves et de tués demeure relativement stable (*respectivement de 20 à 30 blessés hospitalisés et moins d'une dizaine de tués par an sur l'ensemble de la période étudiée*), le nombre de blessés légers apparaît proportionnel au nombre d'accidents corporels, et se trouve donc en augmentation.

E) Répartition des accidents par catégories de victimes : (Cf. Annexe B - Tableau 3)



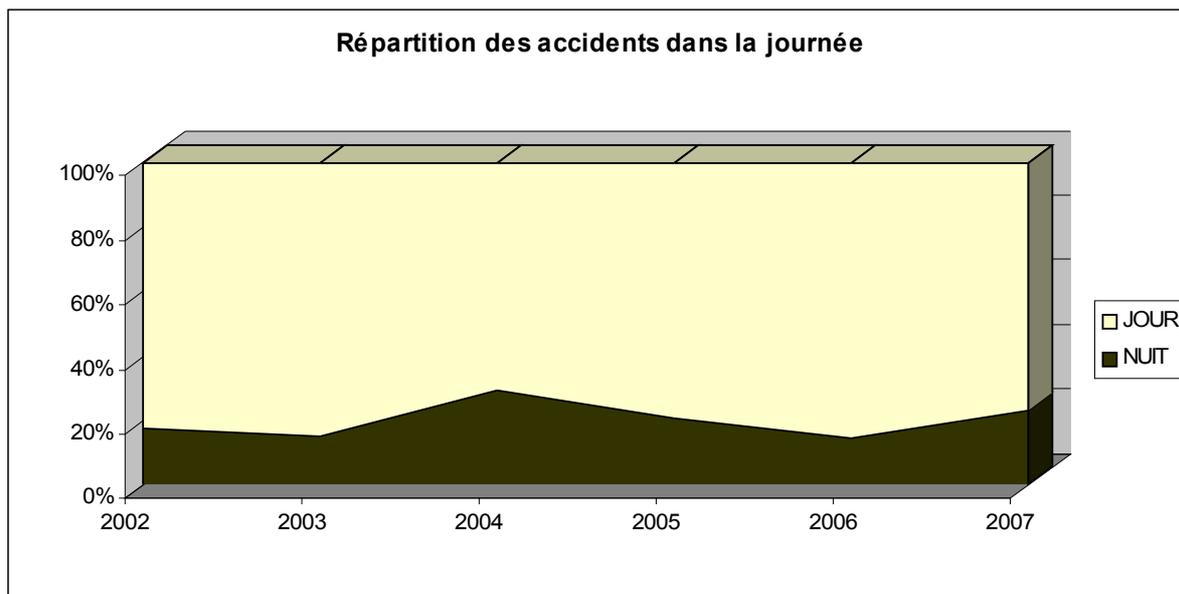
La catégorie des utilisateurs de véhicules légers (VL) est la plus impliquée dans les accidents routiers de ces six dernières années. Toutefois, elle totalise un peu moins d'occurrences que la somme réalisée à partir des catégories « Piétons » et « 2 Roues » réunies.



Après une baisse progressive et globale du nombre d'accidents et de victimes de 2002 à 2006, on assiste en 2007 à une importante hausse de ces paramètres.

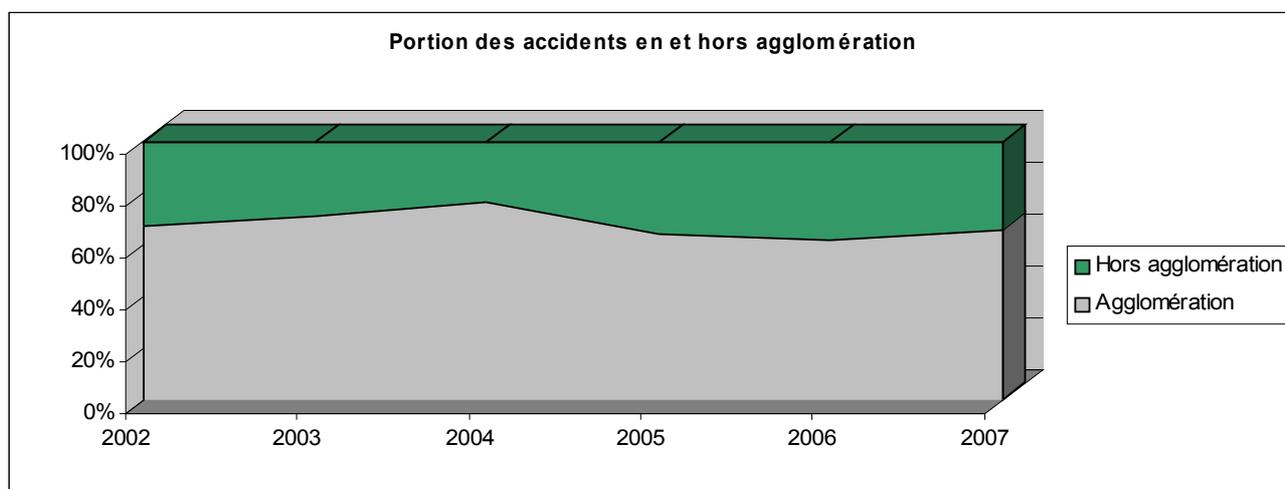
Le nombre de victimes est très significatif dans les catégories « Piétons » et « 2 Roues » où il avoisine, voire dépasse le nombre d'accidents, tandis que le nombre de victimes de la catégorie « Véhicules Légers » est deux fois moindre en moyenne que le nombre d'accidents correspondant.

F) Répartition temporelle des accidents : (Cf. Annexe B - Tableau 2)



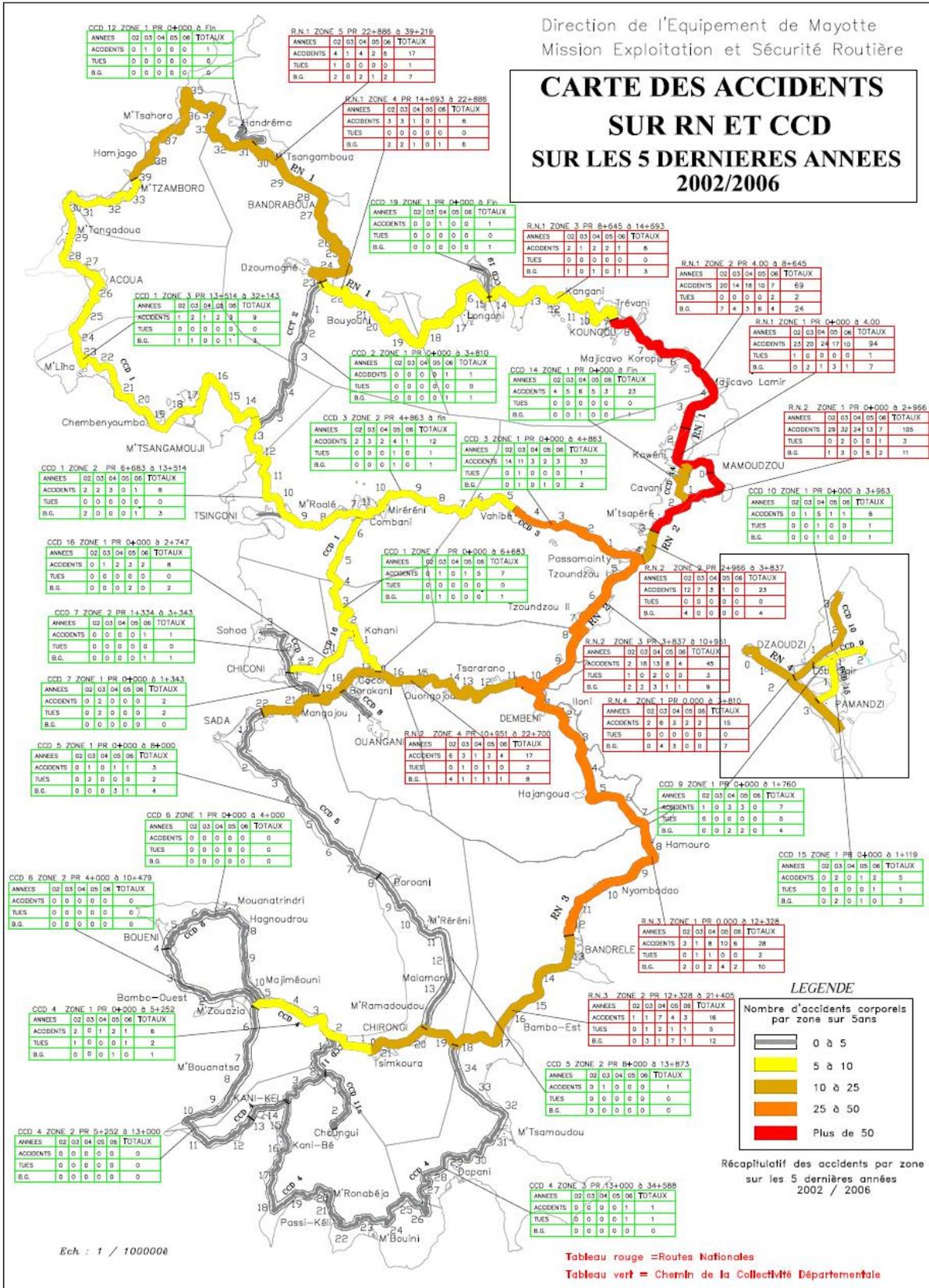
En moyenne 20% des accidents ont lieu de nuit et provoquent 25% des victimes touchées gravement, alors qu'il semble peut probable qu'un quart du trafic routier s'effectue la nuit à Mayotte.

G) Répartition géographique des accidents : (Cf. Annexe B - Tableau 2)



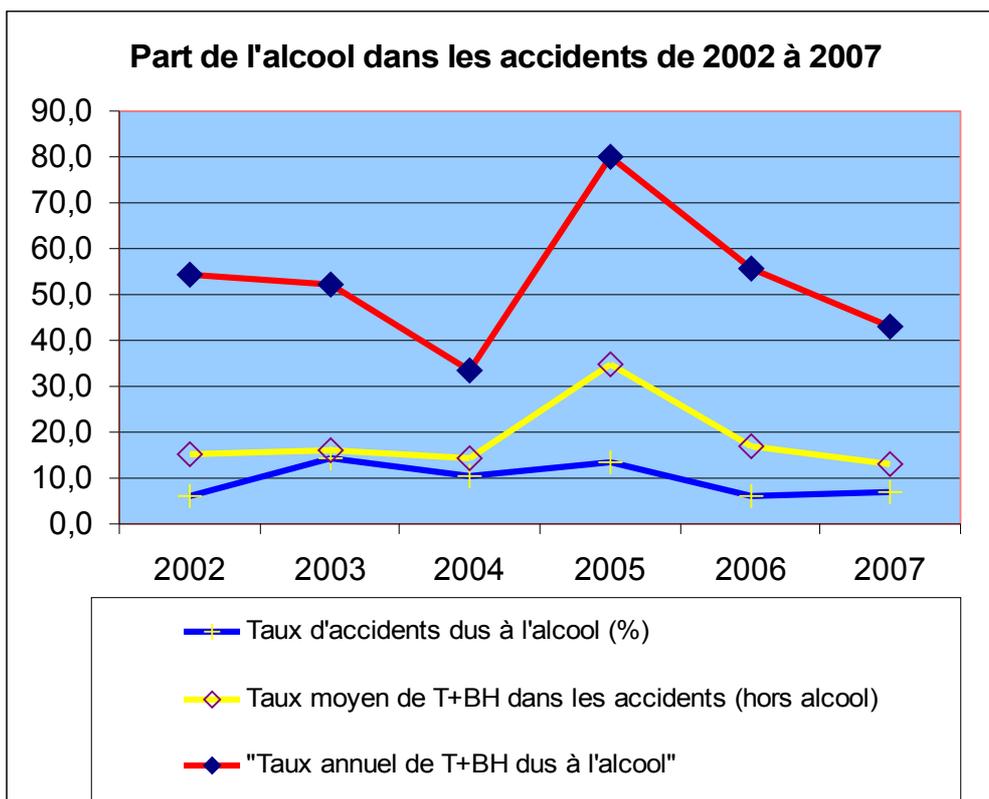
Entre 60 et 70% des accidents ont lieu en agglomération, la plus importante de Mayotte étant la commune de MAMOUDZOU. Ces faits sont à rapprocher de la forte proportion d'accidents constatée par l'étude menée sur la période 2002 - 2006, entre les communes de M'TSAPERRE et TREVANI sur l'axe RN2 et RN1, comme le montre la carte ci-dessous.

CARTE DES ACCIDENTS SUR RN ET CCD SUR LES 5 DERNIÈRES ANNÉES 2002/2006



La portion RN2-RN1 entre M'TSAPERERE et TREVANI supporte un flux de véhicules et un taux d'accident par kilomètre comparable à celui de la CCD14, pour autant les accidentés graves (tués et blessés hospitalisés) y sont quatre fois plus nombreux que sur la CCD 14 pendant la période allant de 2002 à 2006.

H) Bilan des accidents dus à l'alcool : (Cf. Annexe B - Tableau 4)



Alors qu'en moyenne (*sauf 2005*) les accidents corporels ne provoquent qu'une victime grave pour 5 accidents, les accidents dus à l'alcool induisent proportionnellement 2 à 3 fois plus de victimes graves.

Les accidents dus à l'alcool sont 2 à 3 fois plus graves que les accidents provoqués par d'autres causes.

2) L'étude d'enjeux

A partir de l'accidentologie développée au chapitre précédent, nous ferons ressortir dans les paragraphes suivants les enjeux possibles et les éléments permettant par la suite de les hiérarchiser en fonction de leur gravité et de leur niveau de risque relatif.

A) Définition :

Un enjeu est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associé 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.

B) Argumentaire technique permettant les choix et la hiérarchisation des enjeux :

Comme précisé dans le paragraphe A) du chapitre précédent, les données disponibles ne permettent pas d'aborder actuellement l'ensemble des domaines comportant un intérêt dans l'étude des paramètres de l'insécurité routière. Par exemple, la corrélation entre les accidents, les jours de la semaine, les heures de la journée ou les mois de l'année n'est pas disponible. De même la répartition des victimes selon leur âge et leur sexe, ou encore le regroupement des accidents en fonction de leurs causes n'est pas actuellement réalisables hormis pour l'alcool, et dans une moindre mesure pour la vitesse.

Toutefois, les tableaux présentés dans le chapitre « Accidentologie à Mayotte entre 2002 et 2007 », mettent en évidence les facteurs que l'on sait identifier comme les plus accidentogènes ou encore comme les comportements dangereux jugés en plus forte évolution.

1) Point de situation sur le trafic routier à Mayotte et les objectifs nationaux :

Le parc des véhicules étant en constante hausse sur Mayotte, c'est fort logiquement qu'un phénomène de saturation apparaît aux heures de pointe à MAMOUDZOU et aux abords des quais des barges. Les ralentissements qui en découlent incitent par conséquent une partie de la population active à privilégier l'utilisation du cyclomoteur ou de la moto à celui de l'automobile, ceci afin de ne pas perdre un temps précieux, ou encore de profiter de l'impression de liberté que les « 2 roues » confèrent à leurs usagers. Ces nouveaux pilotes de « 2 roues » viennent s'ajouter à ceux moins fortunés ou n'ayant pas accédé au permis en raison de la barrière linguistique. Ne possédant que ce type de véhicule pour tout moyen de locomotion, il n'est pas rare qu'ils les chargent à outrance lors des trajets quotidiens. Ils s'ajoutent aussi aux jeunes usagers, en attente d'une situation meilleure et de l'acquisition d'un véhicule carrossé, qui expérimentent leurs réflexes parés d'un simple casque pour seule protection.

Pour autant l'augmentation du nombre des « 2 Roues » ne fluidifie pas le trafic routier. Le nombre de véhicules semble avoir atteint, si ce n'est dépassé la capacité d'absorption du réseau routier mahorais, de son plan de circulation et de ses aménagements urbains.

Il découle deux réflexions de cette première observation :

- la première : il faudrait sans attendre répondre à la question « **Quel type de circulation souhaitez-vous pour Mayotte ?** ». Les éléments de comparaison étant connus (*Tahiti ou La Réunion pour Grande Terre et l'île de Bréhat, d'Yeu ou encore Belle-île pour Petite Terre*), cette problématique mérite un débat de fond entre l'ensemble des parties impliquées, Etat, élus et associations professionnelles, pour définir les choix liés au développement de l'île et au respect de son environnement.

- la seconde : il faut dans l'immédiat **prendre en compte l'ampleur du trafic des « 2 roues »** et tenter de diminuer le nombre des accidents les impliquant. En effet, c'est au travers de la politique de sécurité des « 2 roues » que l'on peut atteindre rapidement et sans doute durablement une majeure partie des objectifs nationaux (par exemple, la diminution de 8% par an du nombre des victimes de la route).

2) Evolution annuelle du nombre d'accidents corporels :

Après une baisse sensible de 2002 à 2005, une **hausse de 36% des accidents corporels** et une **augmentation de 47 % du nombre de blessés** (hospitalisés ou non) sont enregistrées entre 2006 et 2007. Même si l'on note une baisse des décès sur la route (5 en 2007 pour 8 l'année précédente), la variation de - 37% n'est pas très significative en raison du faible nombre de victimes auxquelles elle s'applique.

On remarque aussi que **près d'un accident sur cinq survient la nuit entre 2002 et 2007**, alors que le trafic routier est relativement faible dans ce créneau horaire.

3) Causes majeures d'accidents au cours des 6 dernières années :

La vitesse (très souvent inadaptée) et **l'alcool** sont les deux causes majeures d'accidents à Mayotte.

En effet, la proportion d'accidents liés à la **vitesse** est en nette augmentation : 24% en 2006 et 39% en 2007. Cette évolution s'accompagne d'une croissance proportionnelle du nombre des tués et des blessés hospitalisés 36% en 2006 et 60% en 2007.

Concernant les accidents dus à **l'alcool**, leur proportion est stable et tout juste inférieure à 10% en 2006 et 2007. L'alcool occasionne toutefois de l'ordre de 20% des « Tués et Blessés Hospitalisés ».

A eux seuls, la vitesse et l'alcool ne représentent pas 50% du total des accidents, mais engendrent jusqu'à 80% des tués et blessés de la route.

La surcharge des poids lourds (phénomène très majoritaires pour ce type de transport à Mayotte) est un facteur majeur de la détérioration des chaussées, qui se trouve de facto amplifiée par l'augmentation du trafic. Ces détériorations incitent les usagers à adopter des comportements dangereux pour éviter les obstacles ainsi créés sur la route. Il est donc indispensable d'entreprendre des actions en direction des sociétés de transport fautives.

L'état des véhicules toutes catégories confondues est un facteur à ne pas négliger dans la réflexion initiée au travers de ce document. Même sans l'étayer statistiquement, fautes de données capitalisées sur le sujet, chacun peut être témoin des « 2 Roues » circulant de nuit sans phare ni catadioptré, des automobiles aux feux borgnes ou qui dégagent des fumées d'échappement épaisses et nauséabondes. Si le contrôle des organes de sécurité des « 2 Roues » est principalement laissé à l'appréciation des forces de police, l'état des véhicules légers et lourds est soumis aux organismes agréés pour le contrôle technique. Ces derniers sont placés sous la surveillance de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement de La Réunion, qui possède une antenne à Mayotte depuis 2007, et n'a pas encore effectué de mission de surveillance sur l'île. Fin 2008, une mission visera à certifier le centre de contrôle Poids Lourds agréé en 2007 et devrait permettre de faire un premier point sur le fonctionnement des centres de contrôle technique Véhicules Légers.

Selon les observations des forces de l'ordre, le phénomène des **défauts de permis ou d'assurance** parmi des usagers de la route à Mayotte va en s'amplifiant et contribue à l'insécurité routière.

4) Catégories d'usagers les plus vulnérables :

Si les automobiles sont le plus souvent impliquées dans les accidents corporels (45%), les victimes les plus exposées restent les cyclomotoristes (33%) et les piétons (17%).

Concrètement lorsqu'un piéton, un cycliste, ou un cyclomotoriste est impliqué dans un accident corporel, il en ressort blessé dans 99% des cas. Lorsqu'il s'agit d'un motard, ce même ratio s'élève à 75% tandis que pour un automobiliste il atteint 50%.

5) Zones géographiques les plus accidentogènes :

On l'a vu précédemment, près de 2 accidents sur 3 ont lieu en agglomération, mais comme l'année 2007 l'illustre, ce n'est pas en agglomération que l'on relève les accidents les plus graves.

L'étude abordée supra (§1.G) et mettant en perspective la portion RN2 – RN1 entre M'TSAPERE et TREVANI par rapport à l'ensemble du réseau routier mahorais tend à montrer que ce segment est le plus sensible de l'île.

3) Les enjeux

Dans ce chapitre les enjeux sont présentés dans l'ordre hiérarchique des priorités et, lorsque c'est possible, accompagnés des statistiques permettant de comparer le niveau localement atteint par ce paramètre d'accident au regard du référentiel national.

A) Enjeu n°1 : Les comportements à risques (alcool, vitesse, surcharge des Poids Lourds, etc.)

Pour l'individu qui les adopte, chacun de ces comportements est supposé fournir une sensation de dépassement de ses limites habituelles (désinhibition, puissance, transgression des règles communes, etc.) et donne l'impression d'être au-dessus du lot tant sur le plan personnel que professionnel. Mais c'est bien au détriment de la collectivité que ces pratiques s'exercent.

La vitesse, en provoquant un sentiment de domination et d'impunité, amène le conducteur à occulter les risques liés à l'infrastructure, la météorologie ainsi qu'aux autres utilisateurs de la route. **La vitesse**, plus souvent inadaptée qu'excessive, est le principal facteur de gravité des accidents à Mayotte. Elle concerne tous les publics et se trouve en cause dans près de **40% des accidents** de la collectivité départementale.

L'alcool, en s'installant chez l'individu selon un schéma d'accoutumance équivalent à celui d'une drogue, peut générer, au-delà du risque routier, des risques d'autant plus graves sur la santé des consommateurs que l'habitude d'en absorber a commencé tôt. Si ce phénomène concerne l'ensemble des usagers, à Mayotte comme en métropole les jeunes constituent malheureusement le cœur de cible, puisque c'est en proportion le deuxième facteur d'accident. On note qu'il se maintient comme second facteur de gravité des accidents tout en demeurant relativement **constant** sur les six dernières années, avec **10% de part d'accidents et 20% des tués et blessés graves**. *En métropole, l'alcool est à l'origine de 10,5% des accidents corporels et de 29% du nombre de tués sur la route en 2007.*

Les véhicules en surcharge, n'étant dès lors plus en mesure de fournir les mêmes performances (freinage, braquage, etc.) en raison de l'inertie emmagasinée, sont non seulement dangereux pendant leurs déplacements, mais en plus détériorent la chaussée par la pression trop importante et souvent répétée qu'ils exercent sur sa structure. A Mayotte, les intempéries occasionnées par la saison des pluies favorisent ces détériorations, qui à l'usure généreront des pannes sur les véhicules, ainsi que des manœuvres d'évitement irresponsables.

Quelles que soient les conditions météorologiques et d'infrastructure routière, les usagers de la route sont tout autant responsables de leurs excès de vitesse, que du nombre de verres d'alcool absorbés avant de prendre le volant, ou du choix de prendre place à bord d'un véhicule dont le conducteur aurait dépassé le taux d'alcoolémie autorisé.

Ainsi, un plan de contrôle routier, ayant pour but de planifier des actions régulières de dissuasion et de répression pour l'ensemble des facteurs d'insécurité développés dans ce document, permettra aussi de limiter le phénomène croissant des défauts de permis ou d'assurance parmi des usagers de la route.

Au travers d'actions de sensibilisation et d'un plan de contrôle routier annuel, l'enjeu n°1 fixé pour la période 2008 – 2012 sera de briser la tendance à l'augmentation des accidents dus à la vitesse, tout en maîtrisant ceux liés à l'alcool et en rendant opérationnels les contrôles des transports terrestres au moyen de pese-essieux, afin d'atteindre un niveau proche ou inférieur à 60 accidents dus à la vitesse ou à l'alcool et à 15 « tués et blessés hospitalisés » par an au terme de la période.

B) Enjeu n°2 : La condition des usagers les plus vulnérables (Piétons, « 2 Roues », et les jeunes)

Avec près 50% d'implication dans les accidents corporels depuis 2002, les Piétons et les 2 Roues sont les usagers les plus vulnérables à Mayotte. Les 2 Roues sont plus particulièrement touchés avec un taux de victimes supérieur ou égal à 33% depuis 2002², et qui avoisine les 50% en 2007.

On retiendra qu'en 2007, Piétons et « 2 Roues » totalisaient près de 70% des victimes (tués, blessés hospitalisés et blessés non hospitalisés) avec moins de 50% d'usagers impliqués dans les accidents.

En 2007, la métropole a enregistré l'augmentation de 35% à 49% de la part des Piétons et « 2 Roues » dans le total des victimes (tués, blessés hospitalisés et blessés non hospitalisés) ainsi qu'une hausse de 6,1% des décès parmi ces deux catégories d'usagers.

Si l'infrastructure routière mahoraise, qui subit régulièrement les agressions climatiques, et les bouchons provoqués par la croissance du parc de véhicules n'offrent pas toujours des conditions de circulation satisfaisante pour les conducteurs de « 2 Roues », la réglementation leur impose tout de même de ne pas circuler sur la voie opposée, d'éviter de slalomer entre les véhicules et de limiter l'emport de marchandises à la capacité d'accueil de leur porte-bagages.

Quant aux jeunes, ils constituent ici plus qu'en métropole une population vulnérable, car l'insécurité routière est renforcée par l'écartèlement qu'ils subissent entre tradition locale au sein de la famille et mode occidentale plongés qu'ils sont dans une société consumériste et ultra-médiatisée.

A partir des conclusions attendues des prochaines enquêtes de Sécurité Routière³ et des actions d'amélioration de l'infrastructure, de sensibilisation des élus et des populations à risque, ainsi que grâce au contrôle des usagers, l'enjeu n°2 vise deux objectifs :

1) Réduire d'un tiers le nombre des « Piétons et 2 Roues » accidentés à Mayotte. L'objectif chiffré est donc de 125 victimes pour 110 accidents impliquant l'ensemble de ces deux catégories d'ici la fin 2012.

2) Poursuivre l'instruction des jeunes, vis-à-vis de l'insécurité routière.

C) Enjeu n°3 : La sécurité sur l'axe RN1 – RN2 entre TREVANI et M'TSAPERRE

Avec quatre fois plus de victimes gravement accidentées⁴ (tués et blessés hospitalisés) que toute autre portion de réseau comparable en fréquentation, le segment de la RN2 et RN1 menant de TREVANI à M'TSAPERRE représente le secteur routier le plus dangereux de l'île. En effet, cette zone concentre 50% des accidents en 2007 avec un trafic 1,5 à 10 fois supérieur aux autres secteurs de Mayotte. Le taux d'accident par kilomètre et par an y est de 4,45 sur la période 2002 à 2006, et comparable à celui de la CDD 14. Mais cette dernière n'a enregistré qu'un blessé hospitalisé, tandis que sur les parties de RN1 et RN2 concernées on dénombrait 6 morts et 42 blessés hospitalisés.

Les enquêtes planifiées dans le PASR 2008 ont pour but d'étudier plus particulièrement les accidents qui s'y sont produits ces dernières années. Ainsi, l'enquête du CETE Méditerranée pourra se focaliser sur les accidents de « 2 Roues » et l'enquête ECPA se verra confier l'analyse des causes d'accidents toutes catégories de véhicules confondues sur cet axe, en prenant en compte un nombre de paramètres plus étendu que celui actuellement répertorié.

On peut imaginer que les IDSR de Mayotte pourront efficacement concourir à cette enquête ECPA, en contactant les anciennes victimes pour compléter les éléments qui manqueraient au regard de la fiche de renseignement proposée en annexe 1 et/ou en regroupant les données issues des comptes-rendus d'accident des forces de l'ordre.

² Sauf en 2006.

³ ECPA, CETE ou Autres.

⁴ Cf. Annexe C, pour le calcul de ce ratio.

Les résultats qui en seront tirés permettront de classer les accidents par typologie et fréquence, voire de dresser une carte des accidents, puis de prendre les mesures qui s'imposent sur le plan de l'infrastructure et de la réglementation pour atteindre l'objectif présenté ci-dessous.

L'enjeu n°3 qui est fixé sur l'axe RN1 – RN2 entre M'TSAPERÉ et TREVANI est d'y diminuer de moitié le taux d'accident par kilomètre et par an d'ici 2012, afin d'atteindre un niveau de sécurité comparable à celui d'autres axes de Mayotte.

D) Enjeu n°4 : La sécurité des usagers la nuit.

La fréquentation des routes la nuit est un problème récurrent à Mayotte tant en zone urbaine, qu'en rase campagne. Au début de la période étudiée, le flux routier nocturne s'élevait à 15% du total environ et il semble qu'il n'ait guère varié.

A l'identique de la journée, les aléas et les rencontres y sont nombreux, du fait de la présence occasionnelle des animaux de basse-cour ou de lémuriens et aussi des piétons et cyclistes bien souvent peu voyants du fait d'une quasi absence d'éclairage public sur l'île.

Les campagnes médiatiques de sensibilisation, que l'on souhaite relayer par les associations et les élus locaux, ainsi que la réglementation en vigueur (port des gilets rétro-réfléchissants, organe de sécurité des véhicules) seront les leviers de l'enjeu n°4, qui visera à ramener le nombre de victimes sur les routes la nuit en proportion égale avec son nombre d'accident.

4) Les orientations d'actions

Les orientations d'actions développées dans ce chapitre décrivent les pistes qui pourront être déclinées en actions dans le cadre des Plans d'Actions de Sécurité Routière (PASR) de la période 2008 à 2012. Ces orientations sont exprimées dans les domaines de l'infrastructure, de l'éducation et de la prévention, de la formation, de l'information et la communication et enfin du contrôle et des sanctions.

A) Les comportements à risques (alcool, vitesse, surcharge des Poids Lourds, etc.)

Il s'agit de faire prendre conscience au public de la spirale négative générée par la vitesse et l'alcool et chaque fois que possible d'intervenir pour le sensibiliser et le dissuader de poursuivre ces pratiques :

- La vitesse met en danger la vie des personnes n'adaptant pas leur conduite aux conditions de circulation ainsi que celle des autres usagers de la route, en confortant le contrevenant dans son sentiment de puissance et d'impunité chaque fois qu'il prend des risques.
- L'alcool peut avoir initialement différentes causes (étape initiatique des jeunes adultes, difficultés d'ordre personnel ou professionnel, etc.), qui se transforment à l'usage en habitude de consommation, accompagnée de l'impression que l'effet physiologique induit sur la personne est de plus en plus négligeable. Ce phénomène d'accoutumance conduit alors le consommateur à augmenter sa dose quotidienne ou à devenir moins prudent. Dans les deux cas, il met là encore sa vie et celle d'autrui en danger.

Infrastructure :

- Engager des actions de la Direction de l'Équipement visant à améliorer la sécurité des routes. En particulier en terme de signalisation (croisements, écoles, etc.), de régulation des vitesses en agglomération (cassis, etc.) et de suppression ou protection des obstacles situés en bordure des routes (couverture des caniveaux, amélioration des accotements, etc.).

Education/Prévention

- Développer et systématiser la sensibilisation aux dangers de l'alcool dans le milieu scolaire, notamment concernant les boissons destinées aux jeunes, qui mélangent alcool fort et sirops ou sodas, en s'appuyant sur les relais locaux (maisons des jeunes, mairies et associations locales).
- Encourager les opérations de prévention dans les établissements de nuit (bars et discothèques), notamment avec le renforcement d'actions d'information sur les risques liés à la conduite sous l'emprise de l'alcool et par des promotions sur les consommations non alcoolisées.
- Promouvoir la mise en place de véhicules pour raccompagner les conducteurs en état d'ébriété, lors des soirées festives (week-ends, événements populaires, etc.).
- Intensifier la sensibilisation aux risques relatifs à la consommation d'alcool en milieu professionnel, notamment dans les plans de prévention du risque routier (PPRR), où les administrations comme les sociétés privées peuvent développer un chapitre « alcool ».

Formation :

- Systématiser, en liaison avec le vice rectorat et les établissements scolaires, les formations visant à améliorer la connaissance du code de la route et à donner aux élèves un comportement plus citoyen.
- Mettre à disposition de l'ensemble des établissements de la collectivité départementale les outils pédagogiques (piste d'éducation routière, etc.) qui ont été créés.
- Entreprendre des formations de mise à niveau des connaissances du code de la route par le biais du plan de prévention du risque routier (PPRR) des entreprises et des administrations.
- Travailler avec les professionnels au contact des publics visés (médecins, enseignants de la conduite et associations)

Information/Communication :

- Diffuser les supports de communication et d'auto-test lors des événements festifs (concerts, fêtes annuelles, soirées durant le week-end, etc.).
- Soutenir les organisations de soirées prônant une meilleure sécurité pour les jeunes au travers de campagnes de prévention de type « La vitesse ou la vie ».

Contrôle/Sanctions.

- Déployer des contrôles, lors des fins de semaines ainsi qu'à l'occasion de manifestations festives, à proximité des établissements de loisirs et durant la semaine à proximité des zones industrielles.

B) La condition des usagers les plus vulnérables (Piétons et « 2 Roues », et les jeunes)

Les usagers les plus vulnérables sont avant tout ceux qui ne bénéficient pas de la protection d'une carrosserie lors de leurs déplacements sur la route, mais aussi ceux qui voient régulièrement leur espace de circulation confisqué par d'autres usagers⁵.

Infrastructure :

- Systématiser les trottoirs dans les agglomérations, ainsi que des espaces piétons.
- Organiser la réflexion sur le thème des pistes cyclables.
- Réaliser des parkings en nombre suffisant dans chaque agglomération afin de libérer les rues des véhicules garés sur les trottoirs et en double file.
- Mettre en place des stations de taxi ou de bus, permettant aux transports en commun de prendre en charge et déposer leurs passagers sans gêner le trafic.
- Réaliser ou rafraîchir les marquages des passages pour piétons.
- Mettre en place les signalisations de prévention et ralentir la vitesse aux abords des points de concentration des usagers (établissements scolaires, accès aux marchés, accès aux barges et amphidromes).

Education/Prévention

- Poursuivre la réalisation des opérations de sensibilisation en milieu scolaire telles que le « Permis Piétons » et les Attestations Scolaires de Sécurité Routière (ASSR), en ouvrant le plus possible l'accès aux infrastructures de type « piste d'éducation routière ».
- Réitérer les opérations de sensibilisation sur l'entretien des organes de sécurité des « 2 Roues », auprès des adolescents en milieu scolaire.
- Réaliser des enquêtes (CETE ou autres) sur les accidents de « 2 Roues ».

Formation :

- Rappeler, par le biais du vice-rectorat et des établissements scolaires, quels sont les organismes de formation qui délivrent des Brevets de Sécurité Routière (BSR) au profit des adolescents souhaitant conduire des cyclomoteurs.
- Rappeler quels organismes sont agréés en tant qu'établissement d'enseignement de la conduite pour le passage des permis 2 Roues motorisés de plus de 50cm³ et à partir de 16 ans.

Information/Communication :

- Entreprendre une communication forte en direction des usagers de « 2 Roues » pour leur faire comprendre l'intérêt d'un comportement responsable (pas de slalom, bonne visibilité, vitesse modérée).
- Sensibiliser rapidement les conducteurs de véhicules autres que « 2 Roues » qui, pour la plupart, ne connaissent pas les conséquences d'une collision avec un usager piéton ou « 2 Roues » et ne sont pas toujours conscients de mettre en danger la vie des plus vulnérables lorsqu'ils stationnent sur les trottoirs ou sur le bas-côté.

⁵ Le piéton voit son espace de circulation confisqué dès lors que les voitures stationnent sur les trottoirs. Les 2 Roues ont le même sentiment quand les bouchons ou les travaux bloquent un axe et les contraignent à trouver un espace de liberté, accessible par la manoeuvrabilité et le faible encombrement de leur engin, sur la voie de circulation opposée.

- Rappeler régulièrement que le plan de contrôle routier est aussi mis en place pour bannir les comportements mettant en danger la vie des piétons et des cyclistes.

Contrôle/Sanctions.

- A l'occasion de patrouilles, faire des rappels aux usagers les plus vulnérables sur les mesures de prudence.
- Déployer des contrôles, notamment en agglomération et à proximité des regroupements d'usagers (établissements scolaires, marchés, manifestations festives) pour s'assurer du bon comportement des usagers de la route.
- Contrôler le bon affichage des taux de réussite des autos ou motos-écoles de l'île.

C) La sécurité sur l'axe RN1 – RN2 entre TREVANI et M'TSAPERÉ

Si le modèle de fiche de renseignement (proposée en annexe A) a pour but de mieux cerner d'ici quelques temps l'ensemble des facteurs expliquant les causes de l'insécurité routière à Mayotte, il demeure nécessaire de réagir immédiatement pour tenter de limiter le nombre d'accidents et de victimes sur les axes les plus exposés. C'est pourquoi, il est proposé de mener une Enquête Comprendre Pour Agir (ECPA) sur la portion de route nationale menant de TREVANI à M'TSAPERÉ. Ses conclusions ou d'autres explications acquises par ailleurs doivent permettre d'initier des réactions dans les domaines suivants :

Infrastructure :

- A déterminer au vu des conclusions d'enquêtes qui seront réalisées sur les zones réputées accidentogènes ou à étudier suite aux propositions du public⁶ auprès d'une future commission consultative d'usagers pour la signalisation routière.

Education/Prévention

- Mener un groupe ou des groupes de travail entre administrations ou organismes concernés par l'usage de la route à Mayotte, pour répondre à la question « quelle circulation à Mayotte ? » et au minimum prendre des mesures permettant l'allègement du trafic (notamment aux heures de pointe : embauche et sortie du travail), des manœuvres sécurisées pour la dépose et la prise en charge des clients par les transports organisés (taxis, transports en communs, etc.), la sécurité des piétons et 2 Roues, voire en prenant en compte les comportements d'une partie de la population qui certains soirs fréquente les bars puis les discothèques.
- Réaliser des enquêtes ECPA sur d'autres zones jugées accidentogènes.

Formation :

- Former les acteurs locaux des municipalités, des administrations, des entreprises et du monde associatif aux actions de sécurité routière⁷ définies au plan national et local en créant, puis en s'appuyant sur le réseau qui les relie au « Chef de Projet Sécurité Routière » de la préfecture.

Information/Communication :

- Réaliser des rappels au sein des associations sportives et par le biais de la Direction de la Jeunesse et des Sports concernant la sécurité des transports d'équipes lors des rencontres sportives opérées sur l'île.

Contrôle/Sanctions.

- Déployer des contrôles, sur les axes ou sur les points sensibles afin d'effectuer les contrôles nécessaires concernant les organes de sécurité des véhicules (éclairage, ceintures, etc.) et le comportement des conducteurs (vitesse, alcoolémie, usage de téléphone mobile, etc.).

⁶ Par le biais d'Internet, sur le site de la préfecture – partie Sécurité Routière.

⁷ Nature et objectifs des documents et des instances de concertation de la Sécurité Routière à Mayotte, organisation existante et évolution attendue des structures de Sécurité Routière, partenariats et actions en cours ou à développer.

D) La sécurité des usagers la nuit

A Mayotte, si la nuit tombe tôt (entre 17h30 et 19h00 selon la saison) et peut s'avérer une contrainte dans les déplacements de ceux qui circulent après une journée de travail, elle ne gêne en rien le démarrage de l'activité matinale car les premiers commerces ouvrent après l'aube. On notera que durant le week-end et sous l'influence de la température plus clémente que la nuit offre, un public profite jusqu'au petit matin de ce moment de loisirs propice aux regroupements et aux manifestations festives. Toutefois, pour des raisons de développement, Mayotte ne bénéficie pas d'un éclairage public aussi important que dans les départements métropolitains ou certains autres DOM-TOM. Ajoutons à cela l'absence d'infrastructures systématiques dédiées aux piétons le long des axes (trottoirs, barrières de protection, ...) et on comprend que la sécurité d'un usager la nuit repose uniquement sur son comportement et sa visibilité par les autres usagers.

Infrastructure :

- Développer la réflexion des conseils municipaux autour des réalisations d'infrastructure nécessaires pour assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables (trottoirs, passages piétons, barrières, signalisation, pistes 2 Roues, plan de circulation, etc.).
- Dès que possible (*limite actuelle de la fourniture d'électricité*), installer et mettre en œuvre les éclairages publics au sein des agglomérations puis sur les points sensibles situés le long des axes de circulation.

Education/Prévention

- Sensibiliser les piétons, cyclistes et cyclomotoristes de Mayotte par le biais de leurs municipalités ou des associations locales, au fait qu'à la nuit tombée il est préférable :
 - de circuler avec des vêtements clairs ou équipés de bandes rétro-réfléchissantes⁸, à défaut de moyens lumineux,
 - d'emprunter les trottoirs ou les bas-côtés situés à gauche de la chaussée, pour être en mesure de réagir face à un éventuel automobiliste dangereux.
- Sensibiliser les conducteurs sur l'importance d'entretenir les équipements lumineux de leur véhicule (« Voir et être vu »), ainsi que sur l'emploi des différents modes d'éclairage à leur disposition (feux de position, feux de croisement, feux de route, anti-brouillards).

Formation :

- Conseiller les organisateurs de soirées au niveau des brigades gendarmerie et des mairies concernant la sécurité des usagers aux abords de leurs manifestations festives.
- Encourager les opérations de type 'capitaine de soirée', 'nez rouge' et autres « Soirées SAM ».
- Examiner avec intérêt les initiatives municipales ou privées, visant à offrir un circuit de taxi collectif entre les quartiers d'une agglomération et les établissements de nuit, et/ou entre les établissements de nuit d'une même ville.
- Conseiller aux municipalités possédant des transports collectifs, d'offrir un service de nuit durant le week-end ou à l'occasion de festivités publiques pour raccompagner les conducteurs en état d'ébriété.

Information/Communication :

- Réaliser des campagnes sur le thème « voir et être vu », sur les gilets rétro-réfléchissants et les triangles rendus obligatoires en 2008, en réutilisant et si possible en adaptant les messages des campagnes nationales sur les supports locaux.

Contrôle/Sanctions.

- A l'occasion de patrouilles, faire des rappels sur les mesures permettant d'assurer leur bonne visibilité aux autres usagers de la route.
- Déployer des contrôles, notamment sur les points sensibles et à proximité des regroupements d'usagers (établissements scolaires, marchés, zones commerciales ou industrielles, nœuds de communication, manifestations festives) pour s'assurer du bon comportement des usagers la nuit.

⁸ Exemple : démonstration avec 2 mannequins : l'un en vêtements sombres, l'autre en gilet rétro-réfléchissant.

5) Recommandations pour la réalisation des actions

Les recommandations sont multiples au vu des travaux à entreprendre, toutefois s'il fallait retenir une ligne de conduite pour l'ensemble des actions de la période 2008 à 2012, ce serait certainement celle qui nous lie au « nerf de la guerre » :

Se conformer aux directives découlant du dialogue de gestion des PDASR

A - L'implication de tous et en premier lieu des responsables locaux.

Le nouveau slogan de la Sécurité Routière étant « **Tous Responsables** », on ne peut guère passer sous silence la nécessité de l'implication des « élites », c'est-à-dire des personnes remarquables parmi la population de Mayotte. On compte parmi elles : les représentants de l'Etat (Administrations et fonctionnaires), les élus (Conseil municipaux et Conseil général), et les éléments moteurs de la société économique (Société et chefs d'entreprises) et sociale (les Associations).

Il conviendrait que la période qui débute permette de tisser un réseau « Sécurité Routière » à deux niveaux. Le premier que l'on pourrait qualifier d'institutionnel, car reliant les représentants d'administrations et les représentants d'élus, il servirait de colonne vertébrale au second. Le second bénéficiant au niveau local des informations nécessaires pour mener des actions à la mesure de ses moyens et s'adapter à un auditoire qu'il connaît bien pour le fréquenter souvent. Pour cela :

- la **désignation d'un représentant « Sécurité Routière »** dans chaque administration et chaque conseil municipal est indispensable. Celui-ci pourra être éventuellement formé, mais surtout devra se faire connaître⁹. A titre de repère, il est souhaitable que 40% des communes ou collectivités territoriales aient désigné un correspondant Sécurité Routière qui soit formé, d'ici la fin 2008. Le vice-rectorat et son réseau d'établissements et d'enseignants peuvent déjà être cités en exemple, puisque dès 2007 ils avaient proposé la réalisation de spots impliquant enseignants et élèves au profit d'une sensibilisation des jeunes aux dangers de l'alcool.

- la **participation aux instances de concertation** sur la Sécurité Routière doit être effective. Elle concerne d'une part la commission de sécurité routière de la collectivité départementale de Mayotte désignée par arrêté préfectoral et d'autre part les associations d'usagers qui ont un rôle important à jouer en terme de relais d'opinion et de sensibilisation.

- **l'initiative des particuliers doit relayer l'action de l'Etat :**

a) au travers des **projets de type AGIR ou LABEL VIE**. En 2008, il aurait fallu que 3 actions AGIR voient le jour au sein du Plan d'action de sécurité routière.

b) par des actions initiées dans le cadre de la **semaine de sécurité routière**. En 2008, l'évolution de 10% du nombre de responsables d'une action de la semaine de sécurité routière sera facilement atteinte.

c) en recrutant des **Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)**, qui seront au premier rang des relais de l'action de l'Etat.

d) en favorisant la création d'une commission consultative d'usagers pour la signalisation routière.

B - La communication.

La communication est une action transverse à l'ensemble des enjeux. C'est pourquoi une stratégie de communication adaptée à la société mahoraise permettra de mieux sensibiliser la population aux risques routiers. A cet égard, il conviendra de prendre en compte préalablement à toute action la place tenue dans la société mahoraise par les traditions orales, ainsi que la nécessité de communiquer en shimaore et shibushi pour servir le maximum de population.

⁹ D'une part à la préfecture, afin de recevoir les informations en terme de réglementation par exemple et d'autre part auprès de tous leurs administrés (panneau d'affichage des administrations et des sociétés à l'usage des fonctionnaires et des employés, et au panneau d'affichage des mairies à l'usage des administrés de la commune).

- Une **communication en avance de phase du calendrier des actions** amplifiera l'efficacité de celles-ci.
- Les chargés d'actions veilleront à faire appel à des **personnes représentatives de la classe d'âge ciblée** pour les témoignages ou à mettre en scène une représentation de cette classe d'âge pour les messages médiatisés sur supports photographiques ou télévisuels.
- Les supports de la communication peuvent être les **médias traditionnels** (BD ou article de presse, message radio, spot télévisuel) ou les **nouvelles technologies de l'information et de la communication** (SMS sur la téléphone mobile et mails ou pages dédiées à la sécurité routière sur Internet).
- Les **réunions locales** telles que des animations de soirées, dans les Maisons des Jeunes et de la Culture et autres structures d'associations locales, ne sont pas à négliger.
- Les **réunions professionnelles**, qui initiées par les chefs d'entreprises et de services dans le cadre de leur plan de prévention des risques routiers (PPRR) sont le pendant des sensibilisations réalisées en milieu scolaire.

C - Le partenariat.

Les moyens de l'Etat ne pouvant subvenir à l'ensemble des besoins pour endiguer l'insécurité routière, le partenariat a non seulement pour intérêt de compléter ses efforts, mais aussi de susciter des **relais au sein de la société locale**. Ces relais sont essentiellement issus des mondes économique et associatif. Ils sont particulièrement efficaces aux côtés de l'Etat et des collectivités locales, pour des actions de communication compte tenu de leur influence habituelle sur l'opinion publique. De plus, leur intervention confère à chaque action une plus grande neutralité, car ils sont décorrélés de l'Etat. Le partenariat s'appuie sur un **principe gagnant-gagnant**, où les intérêts économiques ou sociaux des partenaires privés côtoient l'intérêt public de l'Etat.

Le partenariat doit aussi s'appuyer sur :

- un travail partenarial avec le conseil général,
- la signature d'une charte avec l'association départementale des maires,
- la déclinaison de la charte nationale avec les transporteurs routiers.

6) Les annexes

A) Proposition de grille de renseignement pour les accidents de la route engendrant des dommages corporels.

B) Tableaux de données de l'accidentologie à Mayotte 2002 à 2007.

C) Calcul du ratio des victimes sur le secteur TREVANI – M'TSAPERÉ.