



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GUADELOUPE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE****



Document Général d'Orientation (DGO) 2023-2027

Le mot du préfet



Les Assises de la sécurité routière,, lancées début 2022 ont marqué le point de départ de l'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO) 2023-2027.

Lors des différentes tables rondes organisées et des groupes de travail qui ont suivi, il fut possible de réanalyser en profondeur les enjeux locaux, de remobiliser les partenaires, d'en élargir le champ, et de recueillir de multiples et nouvelles propositions d'actions.

Ce nouveau DGO constitue un véritable outil de programmation et de mobilisation locale pour un meilleur partage de la route pour les 5 prochaines années.

Les axes de travail pour parvenir à améliorer l'accidentalité étant définis, les informations regroupées garantissent la mise en œuvre d'actions cohérentes et partagées qui seront déclinées annuellement au travers d'un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Je salue d'ores et déjà tous les acteurs qui sont déjà mobilisés, collectivités locales, associations, entreprises, professionnels d'accompagnement, de santé ou de secours, services de l'Etat, et les citoyens guadeloupéens. La courbe ascendante de l'accidentalité routière est déjà brisée.

Je compte sur chacun d'entre vous pour développer et entretenir le réseau routier, mettre en place des actions préventives ou répressives à nos côtés, accompagner les victimes et aidants, et veiller à la mise en place d'une bonne éducation à la route dès le plus jeune âge.

Xavier LEFORT

Avant-propos :

Définition réglementaire de l'accident corporel de la circulation

(Extrait du guide du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation – BAAC 2017)

L'accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

L'accident corporel implique un certain nombre d'usagers :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Glossaire

BH : Blessés hospitalisés

BL : Blessés légers

CLSPD : Conseil local de sécurité et prévention de la délinquance

Cyclo/Cyclomoteur : deux-roues motorisés de moins de 50 cm³, ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h (scooter compris)

Deux-roues motorisés-2RM : cyclomoteur, scooter ou motocyclette, y compris à trois roues

ECPA : Enquête Comprendre pour agir

EDPm : Engin de déplacement motorisé

EDPsm : Engin personnalisé sans moteur

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routières

ODSR : Observatoire départemental de la sécurité routière

PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière

PL : Poids lourd

Usagers vulnérables : usagers en deux-roues motorisés, en quad, à vélo, en trottinette, skate-bord, à pied.

VT : véhicule de tourisme

VTC ou TC : Véhicule de transport en commun

VU : véhicule utilitaire

Sommaire DGO

1 Le cadre général de la démarche.....	5
1.1 Les objectifs du DGO.....	5
1.2 La démarche d'élaboration.....	5
2 Le diagnostic territorial partagé.....	5
2.1 Présentation générale du département.....	5
2.1.1 Situation géographique.....	5
2.1.2 Mortalité routière, les victimes.....	6
2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables.....	8
2.1.4 Risque routier professionnel.....	11
2.1.5 Réseau routier.....	12
2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	13
2.2.1 Typologie des accidents.....	13
2.2.2 Modes doux.....	14
2.2.3 2RM.....	16
2.2.4 Facteurs spécifiques.....	18
2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	19
2.3.1 Typologie des accidents.....	19
2.3.2 Modes doux.....	19
2.3.3 2RM.....	20
2.3.4 Facteurs spécifiques.....	22
3 L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	23
3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	23
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu en %.....	23
4 Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	23
4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire.....	24
4.2 Les orientations d'actions.....	25
5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	38
5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	38
5.2 Suivi de l'accidentalité départementale.....	38
5.3 Modalités de suivi du DGO.....	38
6 Validation du DGO 2023-2027.....	42

1 Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du DGO

En 2022, chaque préfecture est invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau Document général d'orientations couvrant la période 2023-2027. Il définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

1.2 La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de région, Tristan RIQUELME, directeur de cabinet et chef de projet sécurité routière, a piloté la démarche. Les Assises de la Sécurité routière lancée en 2022 ont constitué la phase de lancement qui a permis de mobiliser une pluralité d'acteurs. Un état des lieux de l'accidentalité du département et de ses particularités, ainsi qu'un bilan portant sur l'action locale sur les cinq années précédentes a été présenté. Cette étape préalable a permis de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2023-2027.

2 Le diagnostic territorial partagé

2.1 Présentation générale du département

2.1.1 Situation géographique

Département français d'outre-mer, la Guadeloupe est située dans la mer des Caraïbes, précisément dans l'Arc Antillais et au nord de la Martinique. La Guadeloupe est un archipel comprenant 5 îles (La Grande-Terre et la Basse-Terre sont reliées par deux ponts, Marie-Galante, Les Saintes et la Désirade). Sa superficie est de 1628 km².

En 2018, la population guadeloupéenne était de 388 000 habitants.

La Guadeloupe compte 32 communes ainsi réparties : 16 en Basse-Terre, 10 en Grande-Terre, 3 Marie-Galante, 2 aux Saintes, et la Désirade en constitue une.

La commune la plus peuplée est Les Abymes avec 54 000 habitants, et la moins peuplée est de 1400 personnes environ. Les 6 EPCI compte de 10 000 à 100 000 habitants.

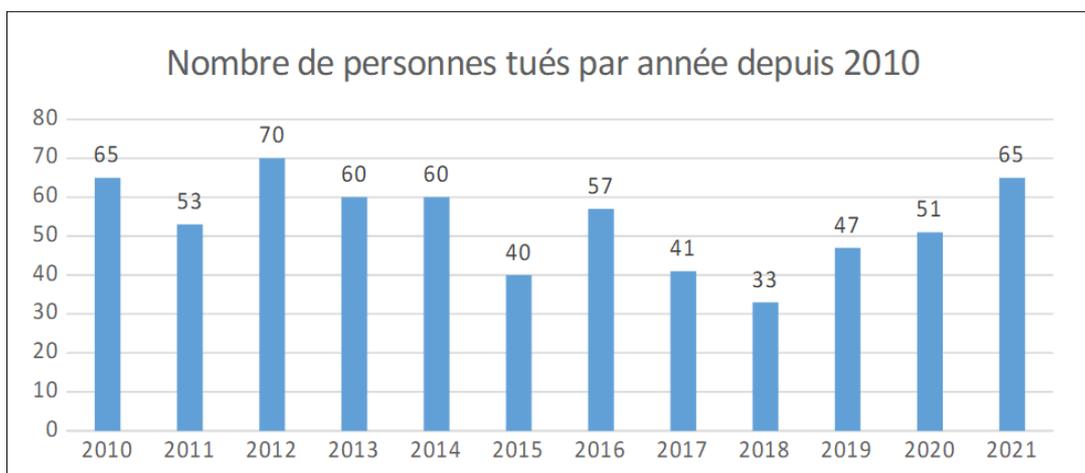
Territoires	Populations
Communauté des communes de Marie-Galante	10 867
Communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT)	58 267
Communauté d'agglomération La Riviera du Levant	65 471
Communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre (CANBT)	78 179
Communauté d'agglomération Grand Sud Caraïbe (CAGSC)	80 163
Communauté d'agglomération Cap Excellence	101 163

Un fort déclin démographique est enclenché en 2011. S'il se confirme, en 2070, la Guadeloupe ne compterait plus que 242 000 habitants, avec une population de moins de 20 ans qui perdrait 9 points pour représenter 17 %, une population d'actifs de 20 à 65 ans qui diminuerait de moitié et celle de plus de 65 ans doublerait (Source INSEE).

2.1.2 Mortalité routière, les victimes

Avant 2010, le bilan annuel en Guadeloupe pouvait s'élever jusqu'à 120 tués, en comptant les îles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy jusqu'en 2007, et comptant des tués à 8 jours.

Si la situation s'est quelque peu améliorée sur une longue durée, la Guadeloupe reste le département le plus accidentogène. Différentes études statistiques et comportementales ont été menées pour tenter de mieux comprendre cette réalité locale défavorable.

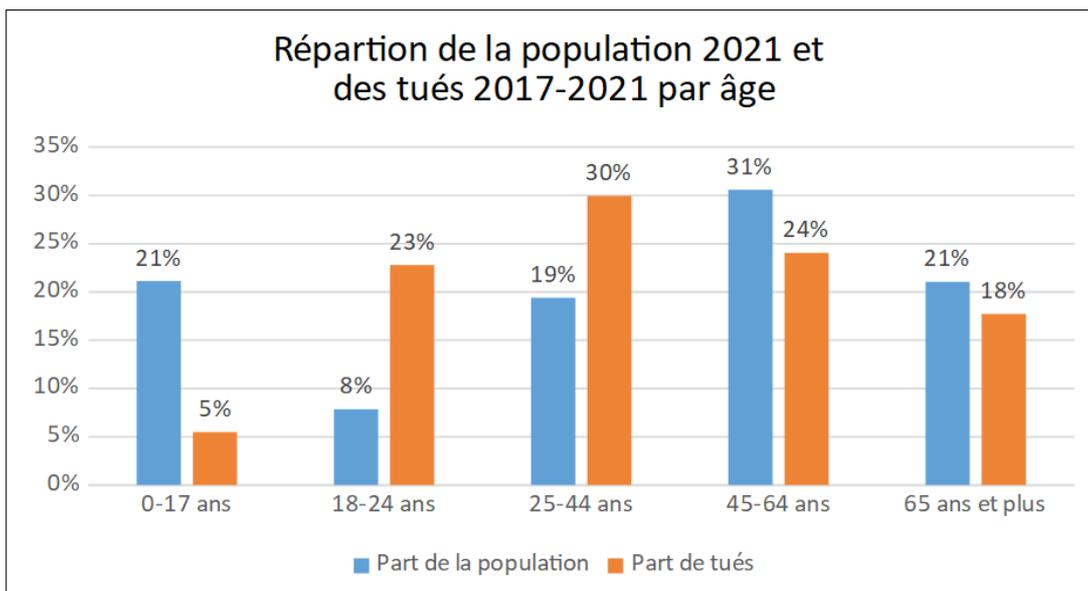


Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021)

Année	Tués
2017	41
2018	33
2019	47
2020	51
2021	65
Total	237

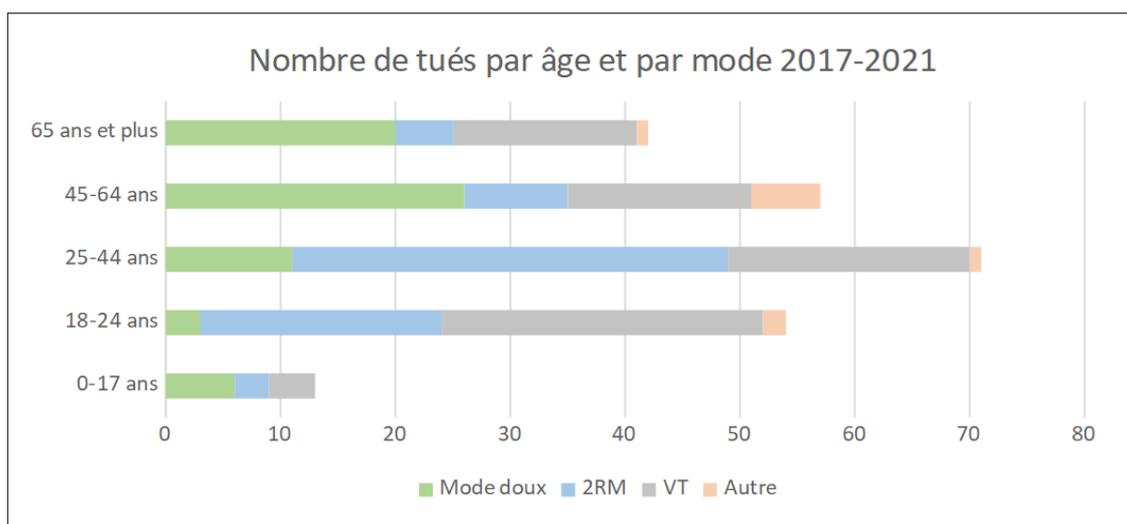
Moyenne annuelle des tués sur 5 ans (2017-2021)

Guadeloupe : 47,4 (population 2021 : 388 000)
 Martinique : 27,2 (population 2021 : 369 000)
 Réunion : 43,8 (population 2021 : 856 000)



Les 18-44 ans sont sur-représentés dans l'accidentalité.

Rappelons que cette même tranche d'âge est vouée à diminuer de moitié dans les années à venir en termes de démographie.

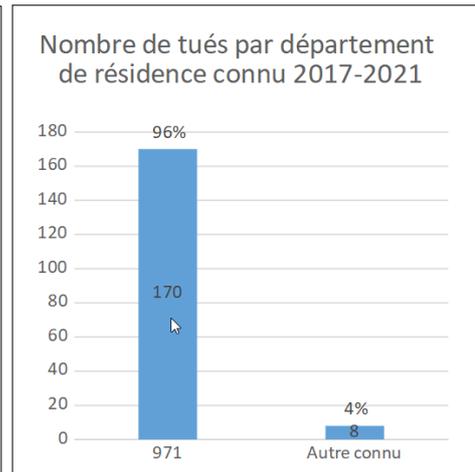
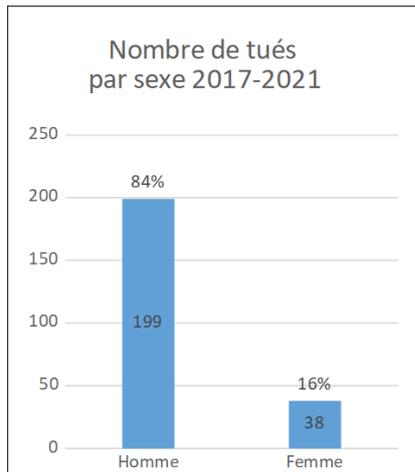
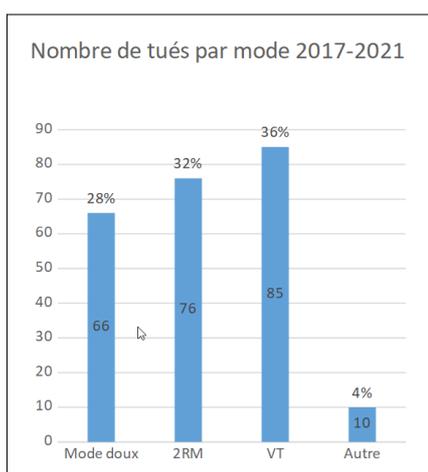


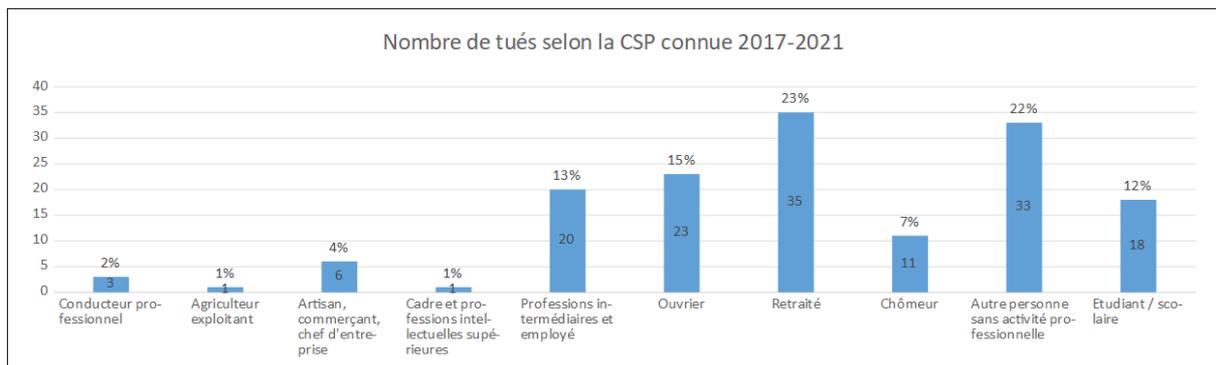
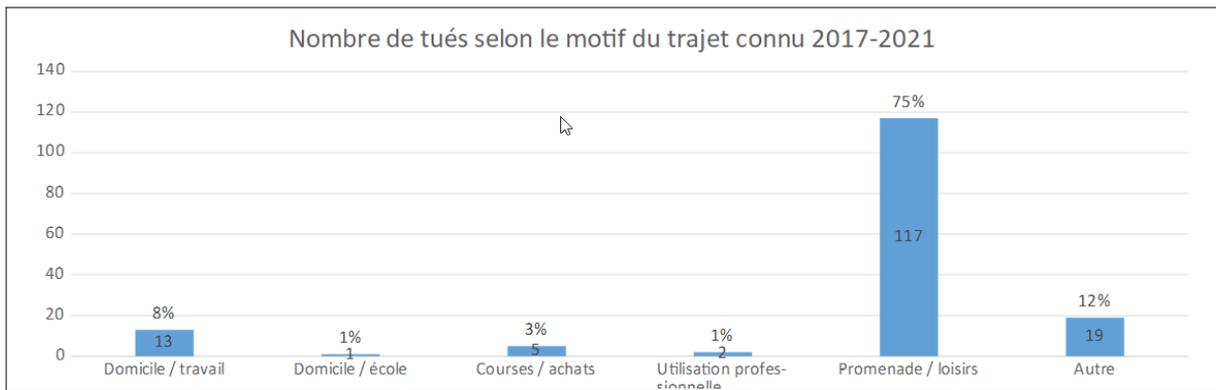
Les usagers vulnérables sont sur-représentés dans l'accidentalité en Guadeloupe.

En deux-roues motorisés, les 18-44 ans sont les plus impactés.

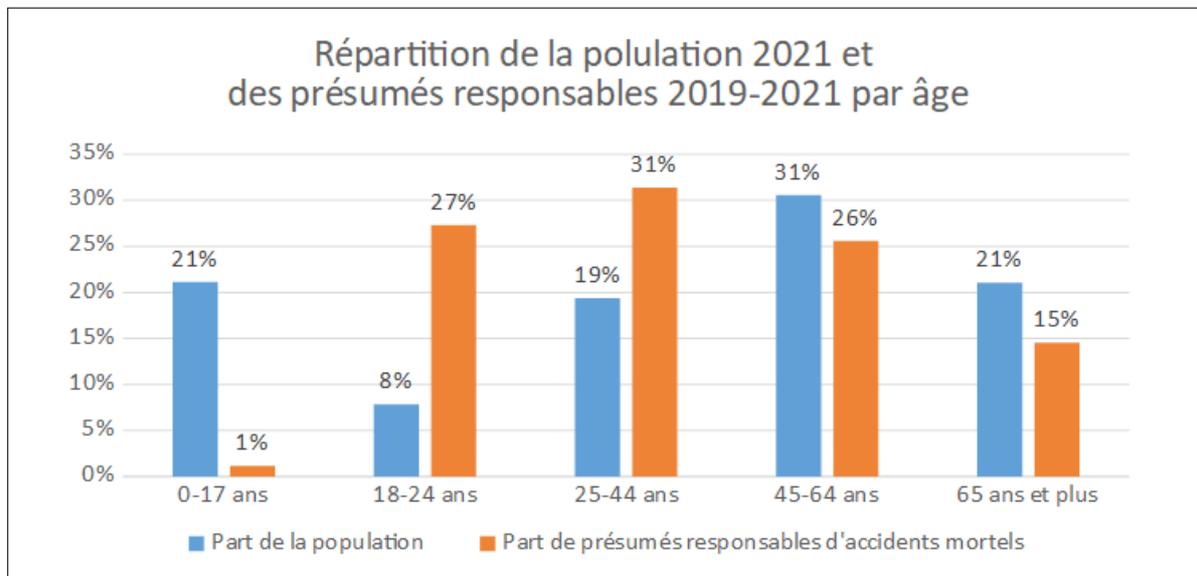
En mode doux (piétons-vélos), les 44 ans et plus sont davantage concernés.

Les autres indicateurs

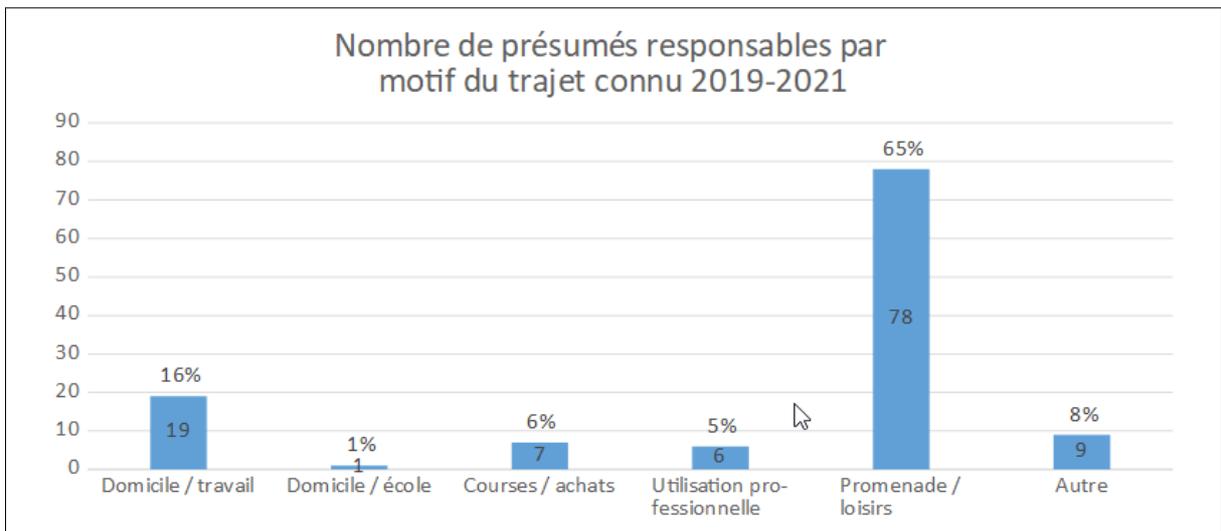
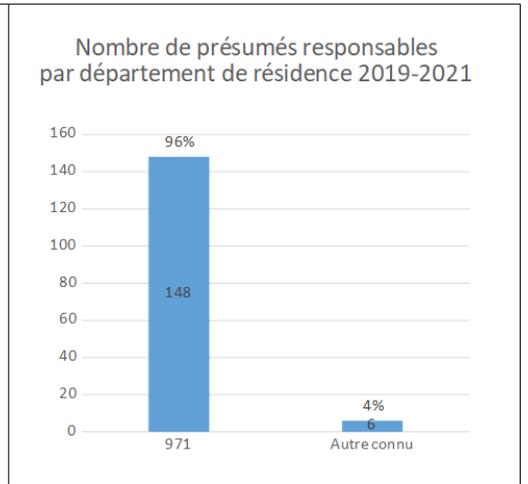
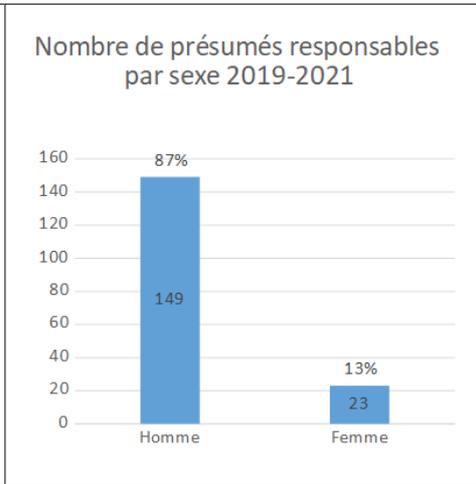
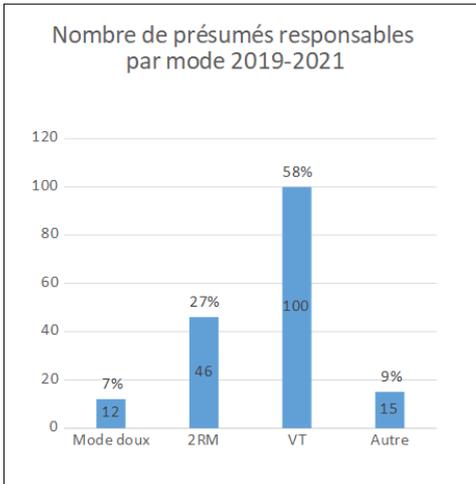
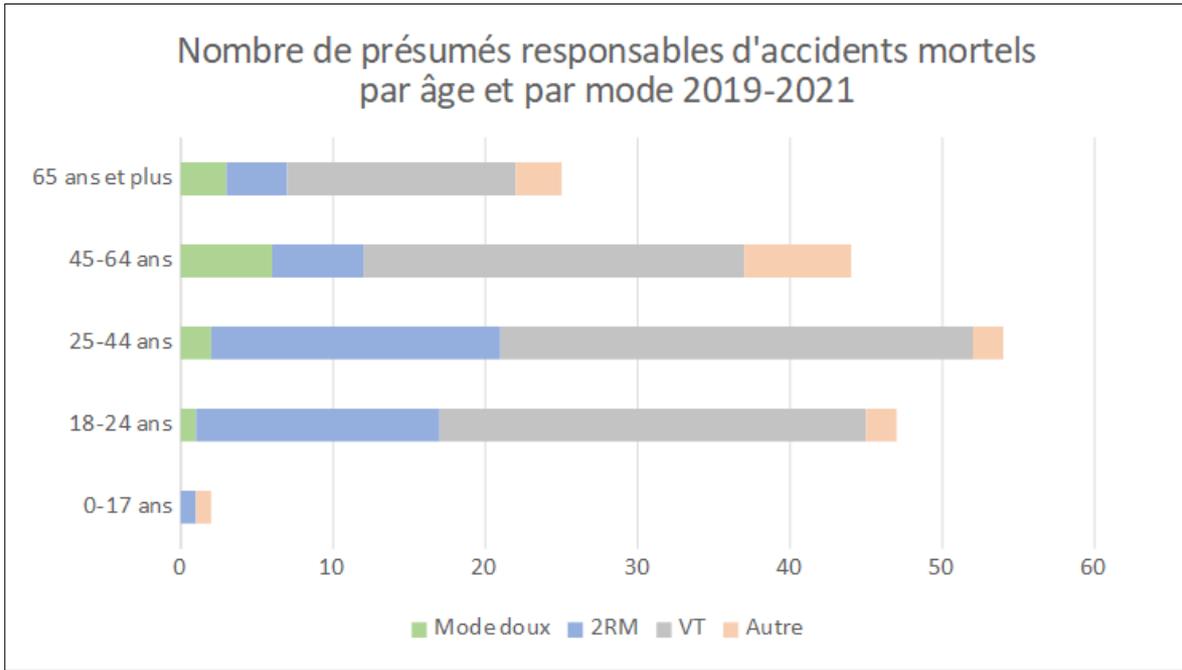


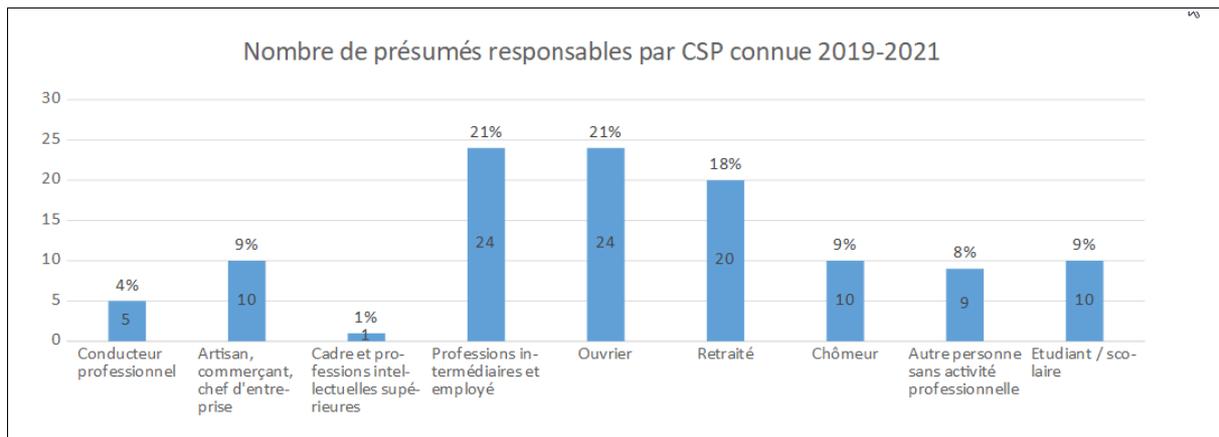


2.1.3 Mortalité routière, les présumés responsables



Les 18-24 ans et le 25-44 ans représentent les deux parts les plus importantes des présumés responsables alors qu'ils sont sous-représentés en termes de population.

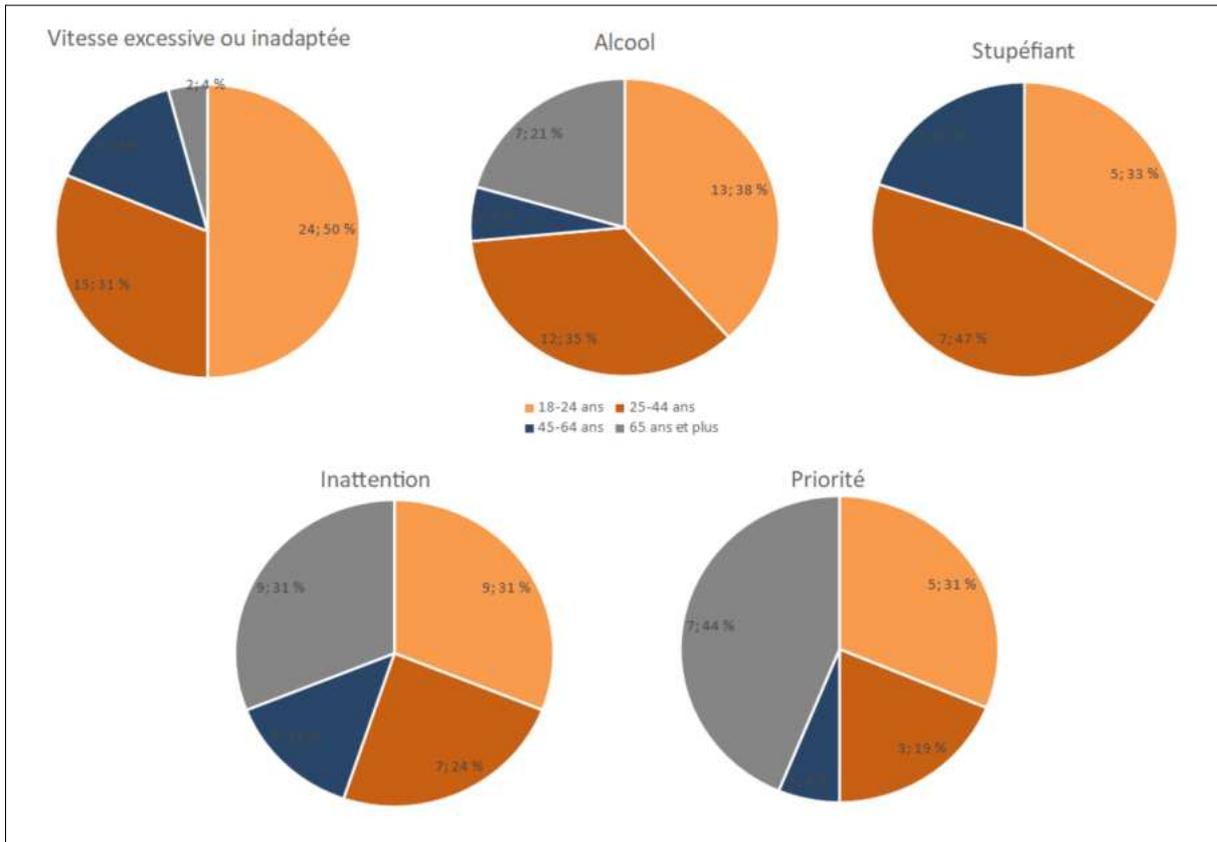




Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

	Homme	Femme	Total
Alcool et stupéfiant	13	1	14
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	31	4	35
Changement de file	8	3	11
Contresens	12	1	13
Dépassement dangereux	11	0	11
Eblouissement	1	0	1
Inattention – téléphone	24	5	29
Malaise	7	1	8
Non respect des distances de sécurité	2	0	2
Non respect de la priorité	12	4	16
Somnolence - fatigue	3	1	4
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	14	1	15
Vitesse excessive ou inadaptée	44	4	48
Autre cause	12	2	14
Cause indéterminée	16	4	20
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	148	23	171

Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) :

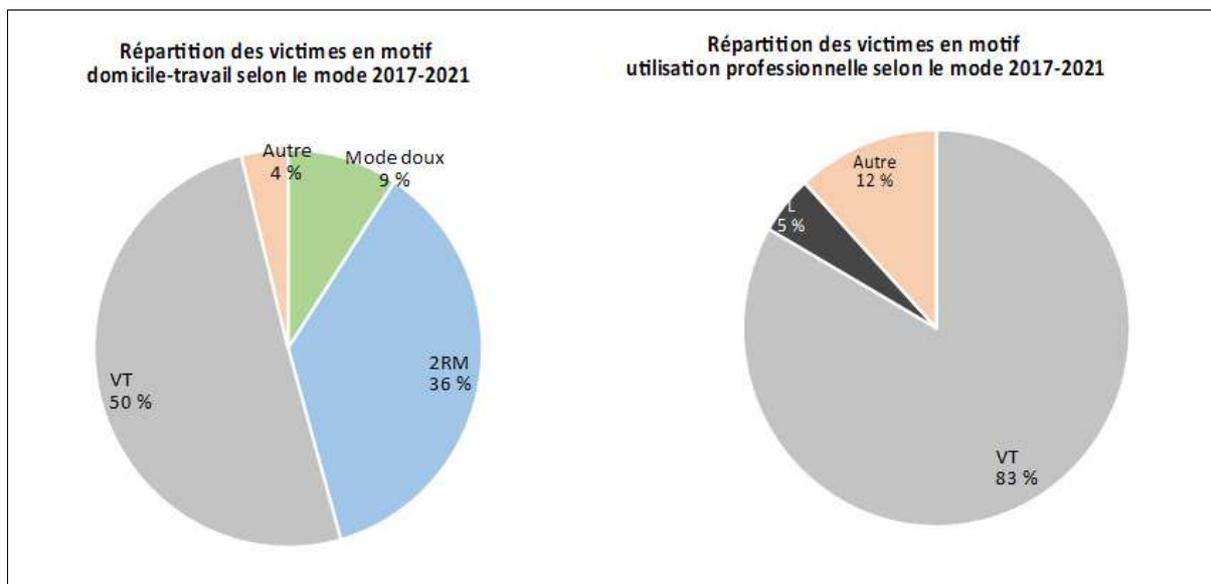


Le profil-type du présumé responsable est le suivant : homme âgé entre 18 et 44 ans, résidant en Guadeloupe, en véhicule léger, comptant un ou plusieurs facteurs aggravants, notamment la vitesse excessive ou inadaptée, la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants, les défauts d'attention dus à l'usage du téléphone, le non respect des priorités, la circulation à contre-sens ou le dépassement dangereux.

Le facteur « cause indéterminée » interpelle et amène à vouloir affiner les données avec les forces de l'ordre et à chercher également les éventuelles raisons de santé en cause. Il convient de noter que de nombreuses pathologies sont prépondérantes en Guadeloupe : diabète, cataracte, maladies du sommeil, risques d'AVC, hypertension artérielle etc. Une attention particulière est accordée au sujet santé depuis 2022.

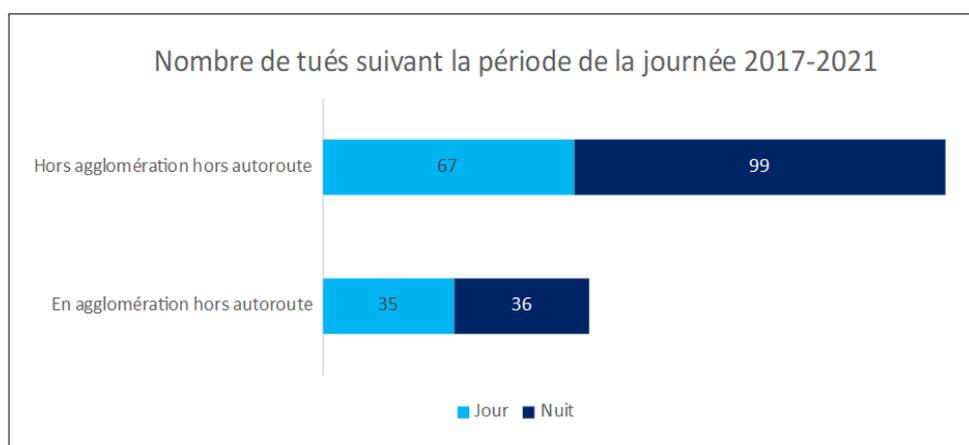
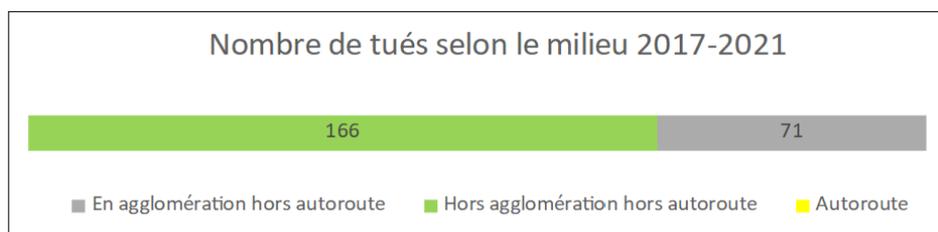
2.1.4 Risque routier professionnel

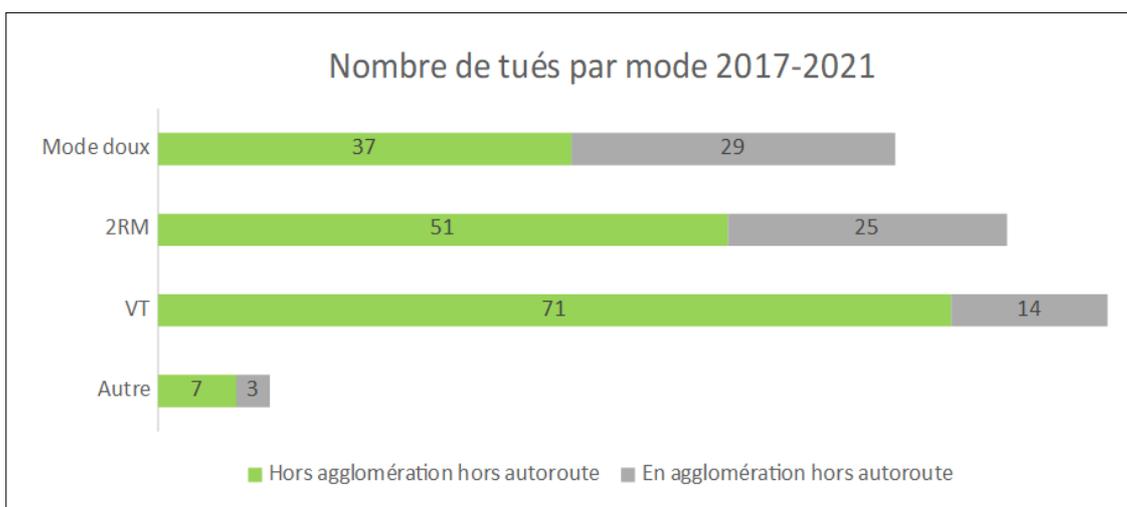
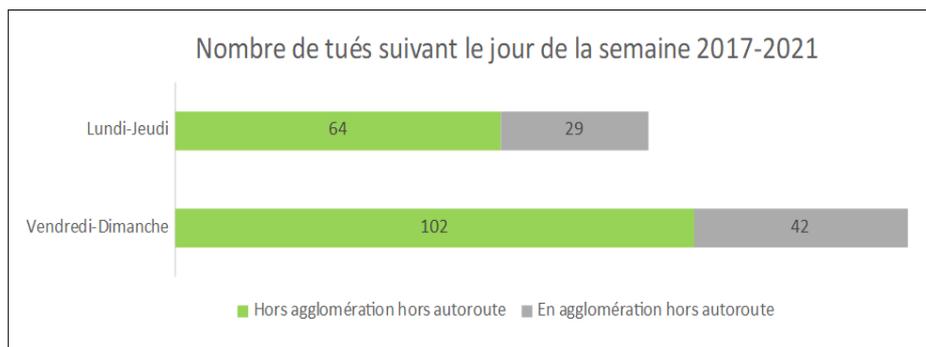
Dans le département, et dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou en trajet professionnel, 50 % des victimes sont en VT et 36 % en 2RM. Les victimes en VT représentent 83% et le des de celles qui ont pour motif un trajet professionnel. Seuls 5% sont en PL sur un trajet professionnel, la formation professionnelle et régulière du conducteur aidant.



2.1.5 Réseau routier

Les accidents mortels, quelque que soit le mode de déplacement utilisé, se produisent principalement sur RN et RD (70%), de nuit (60 %), et le week-end (70 %).



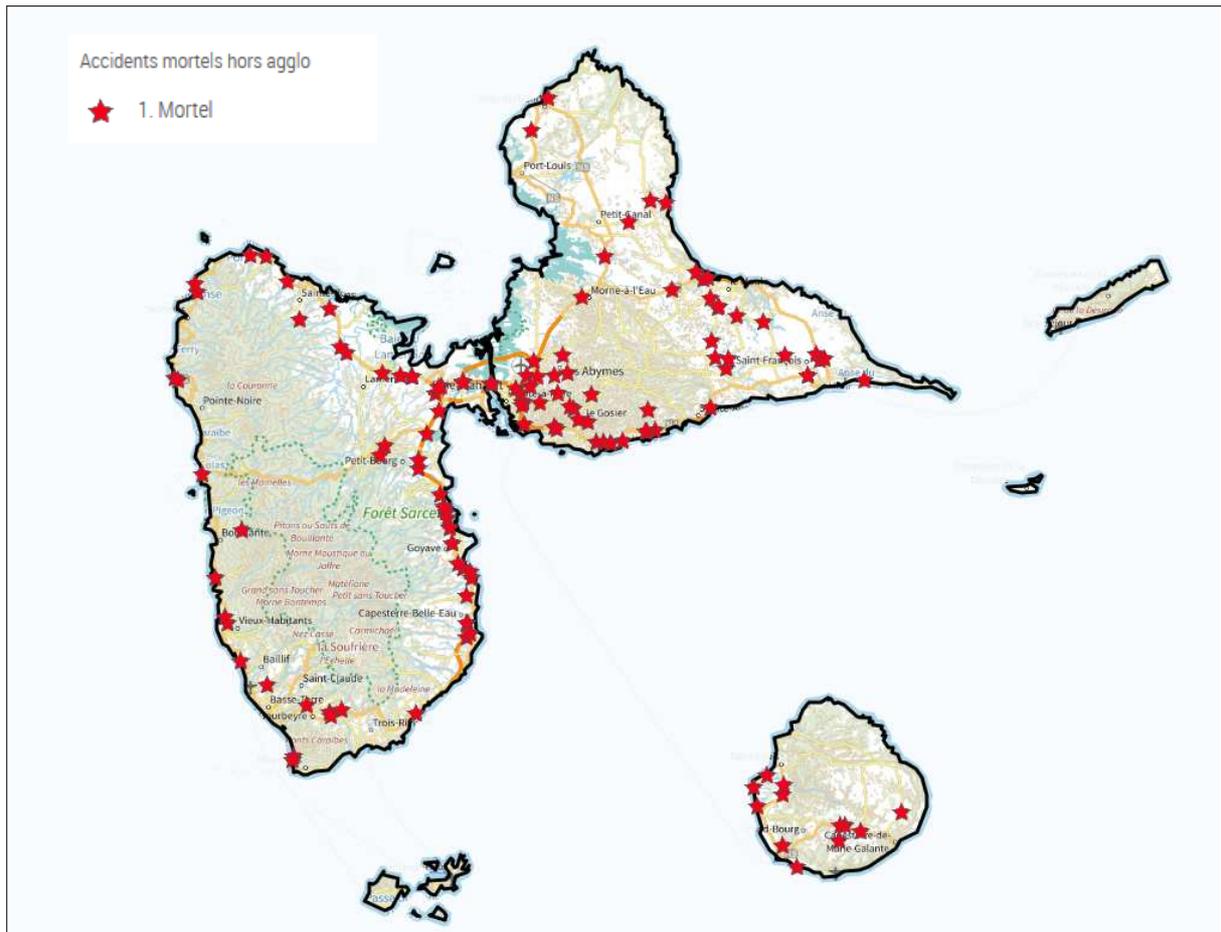


2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

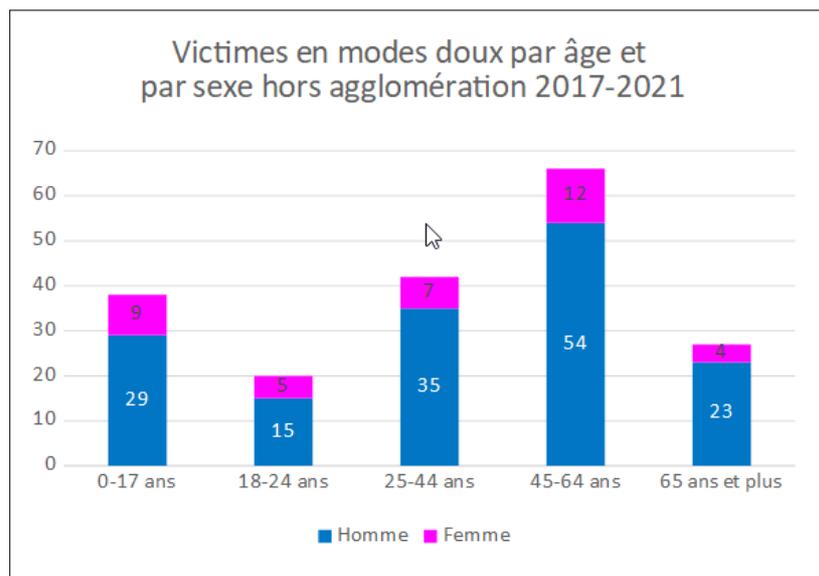
2.2.1 Typologie des accidents

Qui tue + blessé qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	35	53	228	9	1	1	10	340
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	1	2	0	0	0	0	4
Vélo	0	0	1	0	2	0	0	0	0	3
Cyclo	2	0	2	5	9	1	0	0	0	19
Moto	3	1	2	9	24	1	0	0	0	40
VL	92	41	96	193	438	13	1	1	12	887
VU	8	3	7	16	22	5	0	1	2	64
PL	2	0	2	1	11	1	0	0	0	17
TC	0	1	0	0	8	1	0	2	0	12
Autre	6	0	2	6	10	0	0	0	5	29
MULTICOLLISION	10	21	6	18	131	4	0	2	1	193
TOTAL	123	70	154	302	885	35	2	7	30	1608
<i>Part de victimes</i>	8%	4%	10%	19%	55%	2%	0%	0%	2%	100,00%

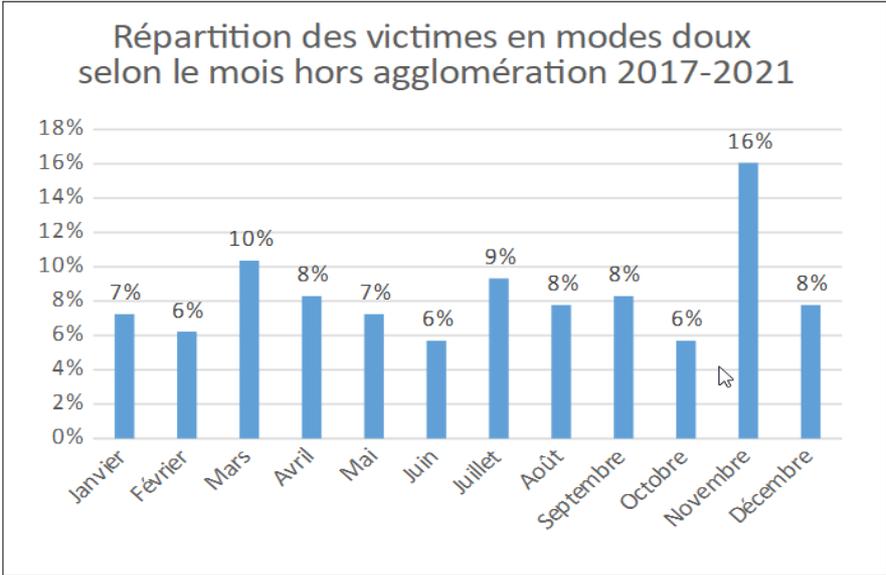
Sur la période considérée, 21 % des accidents ont eu lieu sans tiers, hors agglomération. Les deux-roues motorisés sont impliqués dans 28 % des accidents et comptent 29 % des victimes.



2.2.2 Modes doux

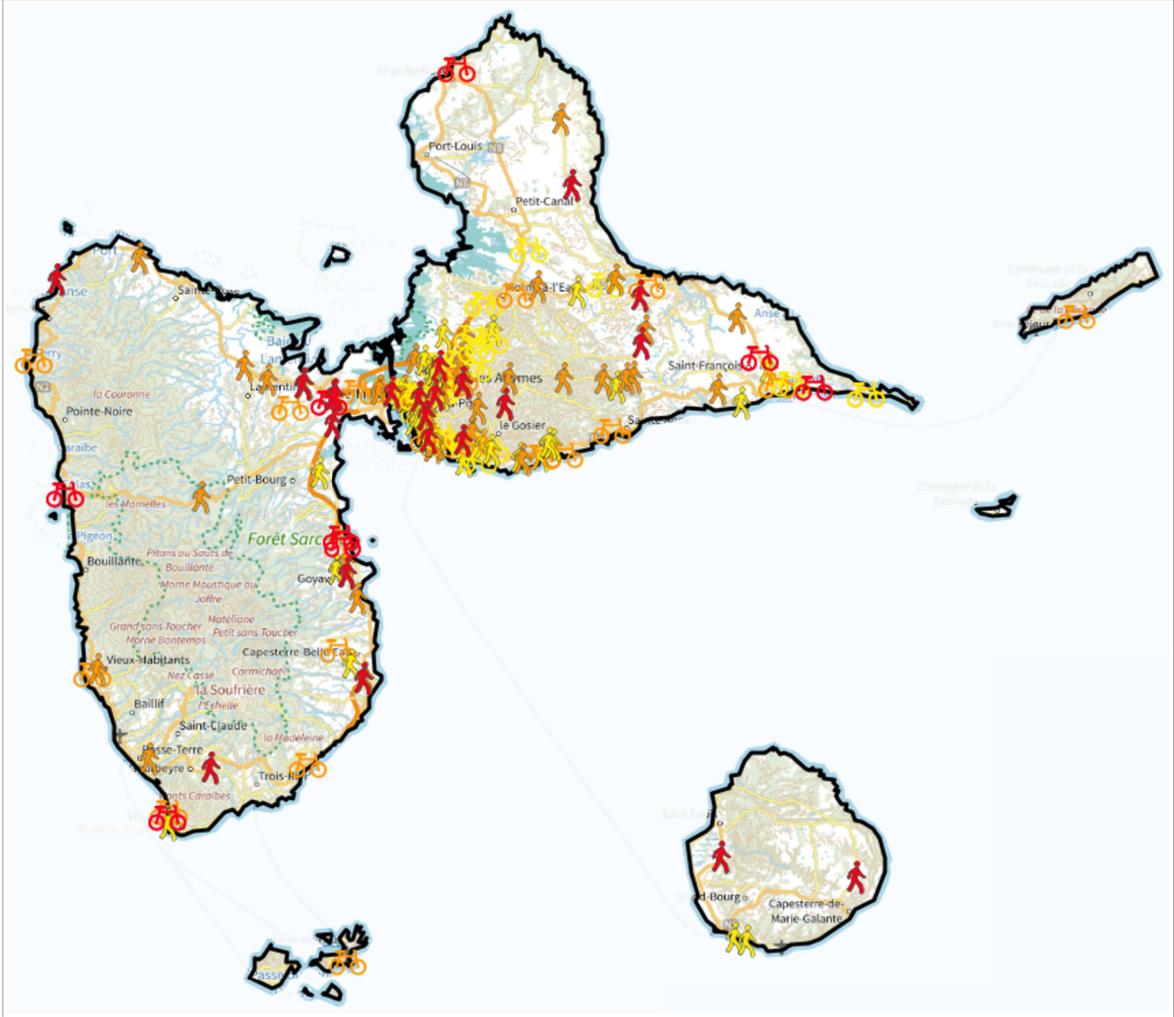


Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : 33 %

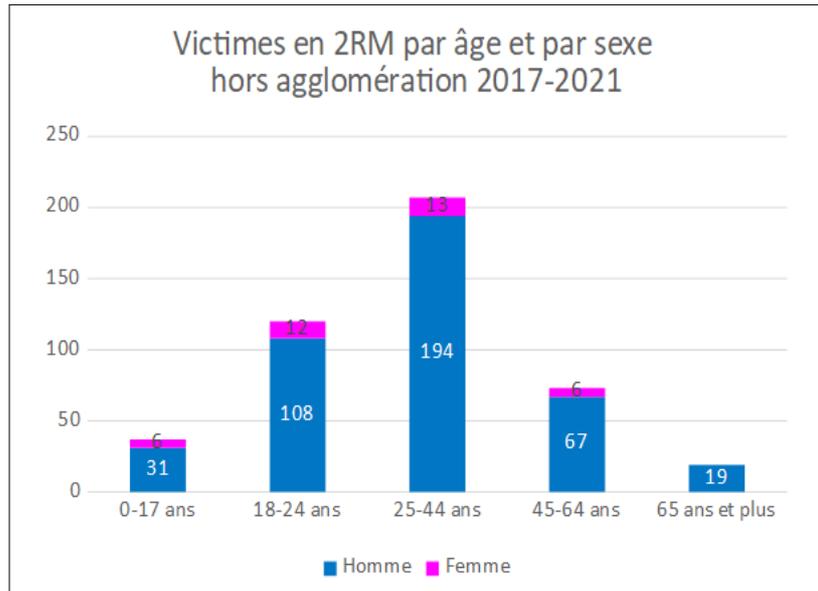


La période de septembre à décembre est marquée par la saison des pluies et la durée de la luminosité journalière qui diminue, ce qui est défavorable pour la visibilité des piétons et des cyclistes.

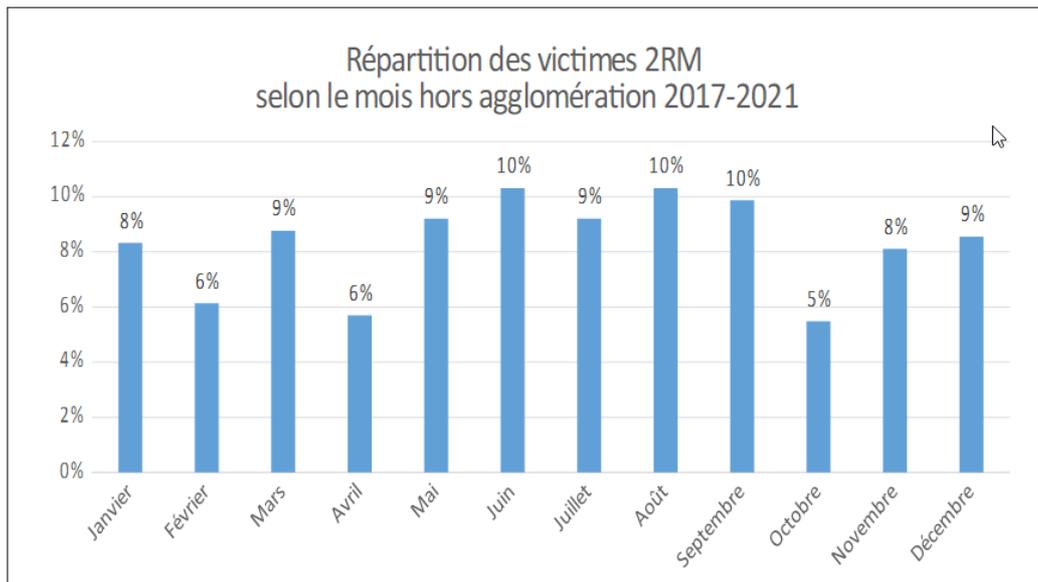
Carte hors agglomération pour le mode doux impliqué dans l'accident corporel ou mortel



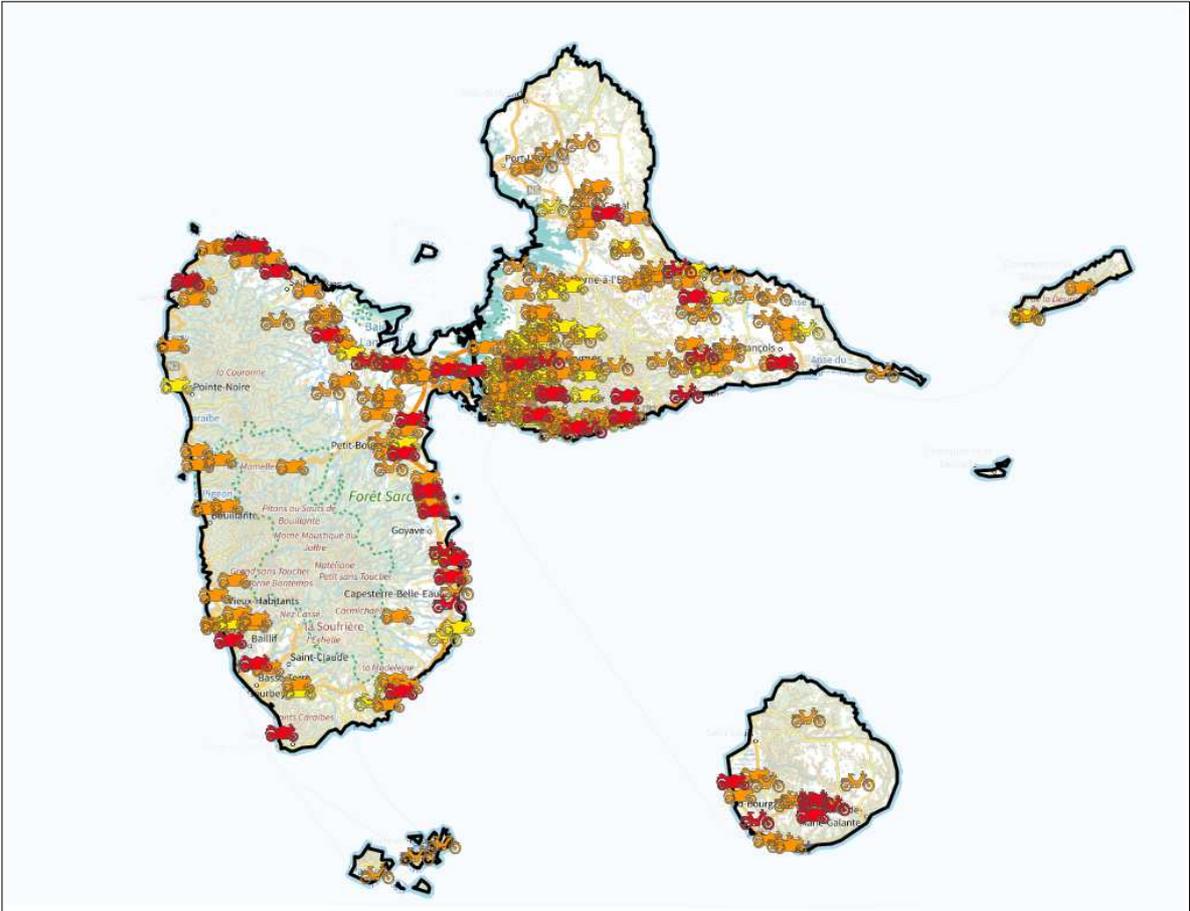
2.2.3 2RM



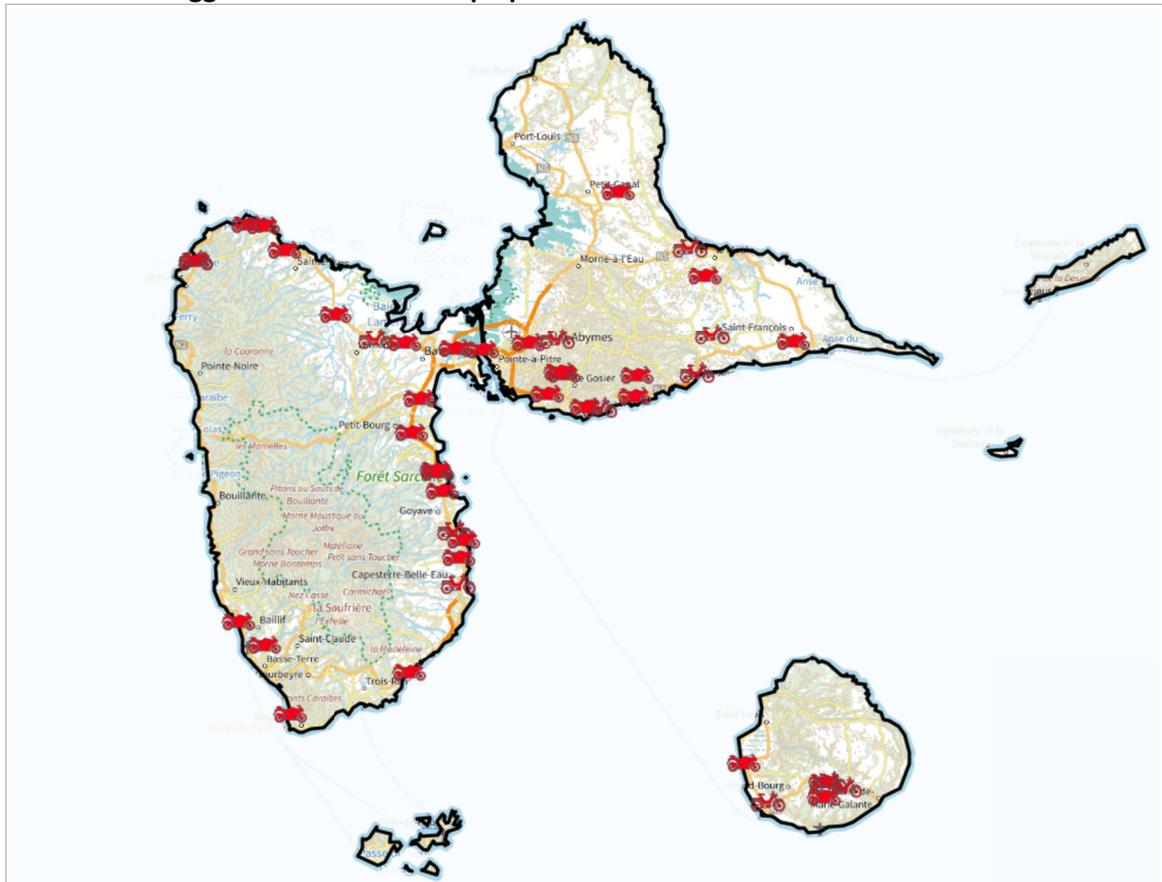
Evolution récente du nombre de victimes entre 2021 et la référence 2019 : 26 %



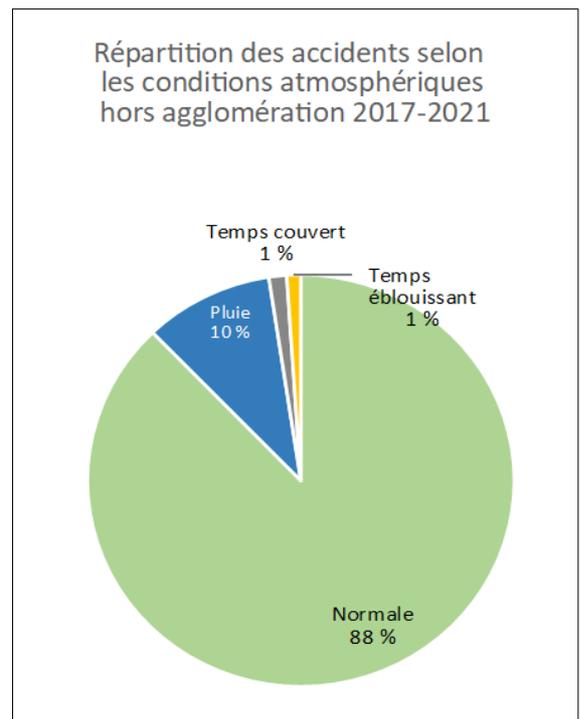
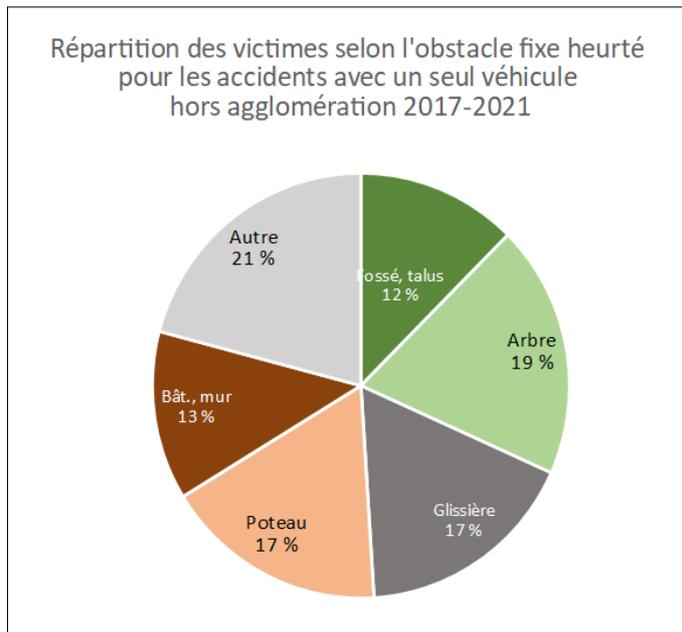
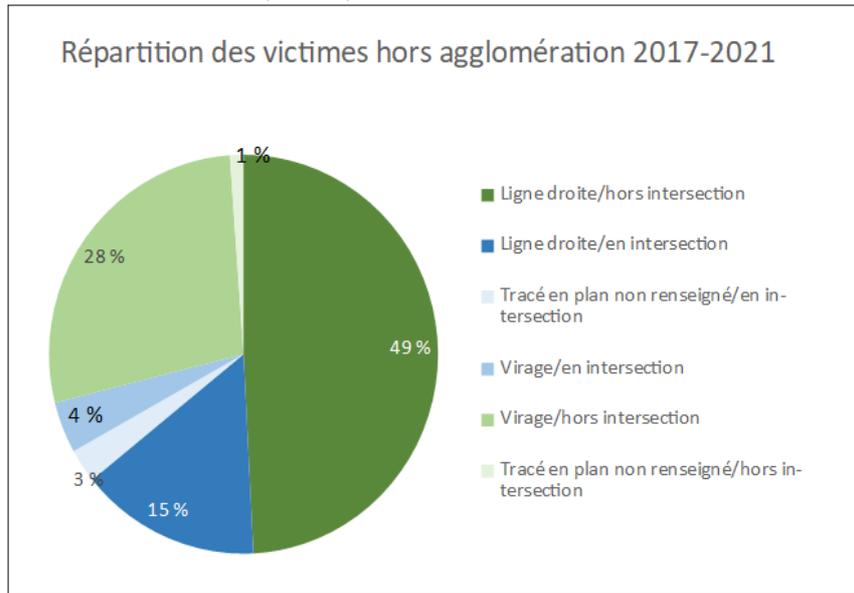
Carte Hors agglomération : 2RM impliqués dans les accidents corporels et mortels



Carte Hors agglomération : 2RM impliqués dans les accidents mortels



2.2.4 Facteurs spécifiques

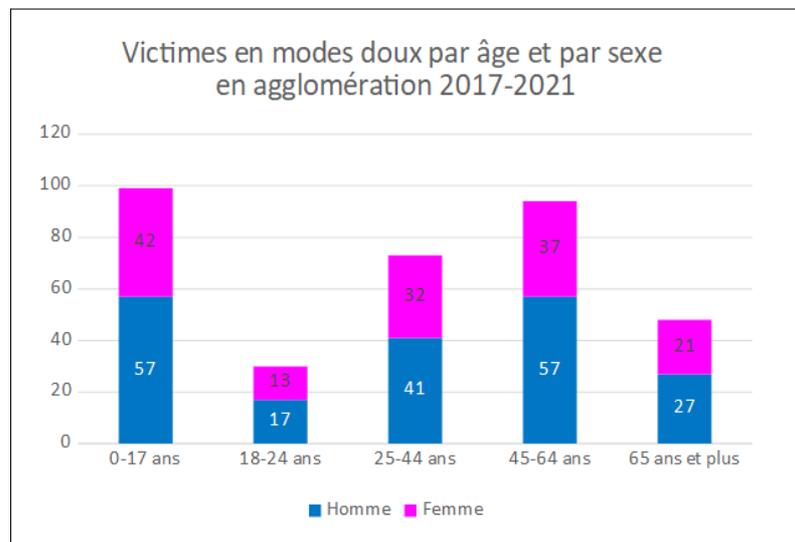


2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

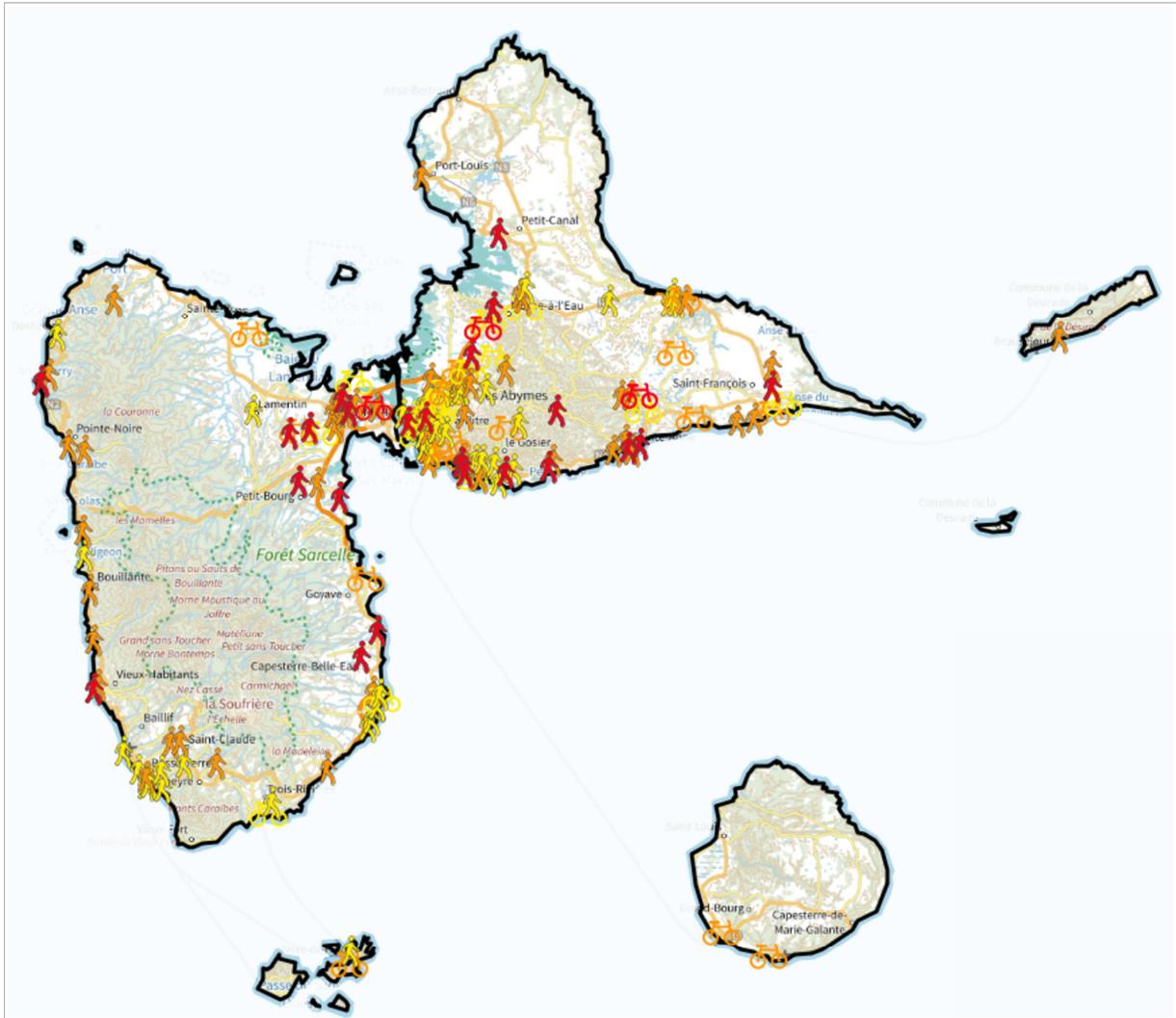
2.3.1 Typologie des accidents



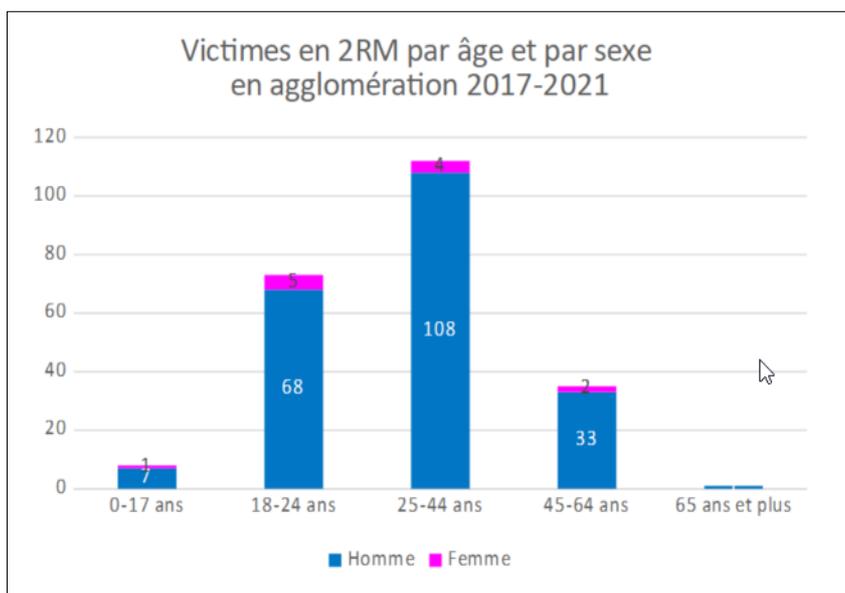
2.3.2 Modes doux

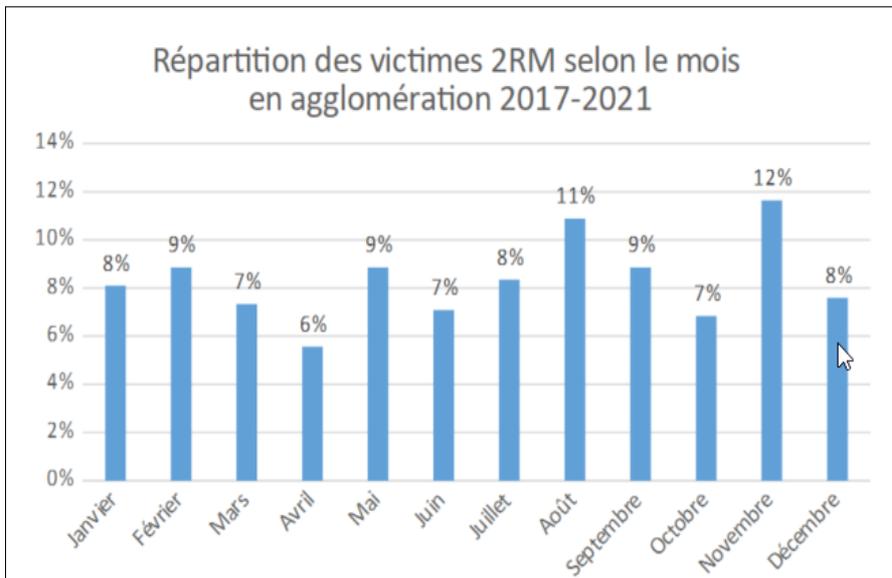


Carte en agglomération pour le mode doux impliqué dans l'accident corporel ou mortel.

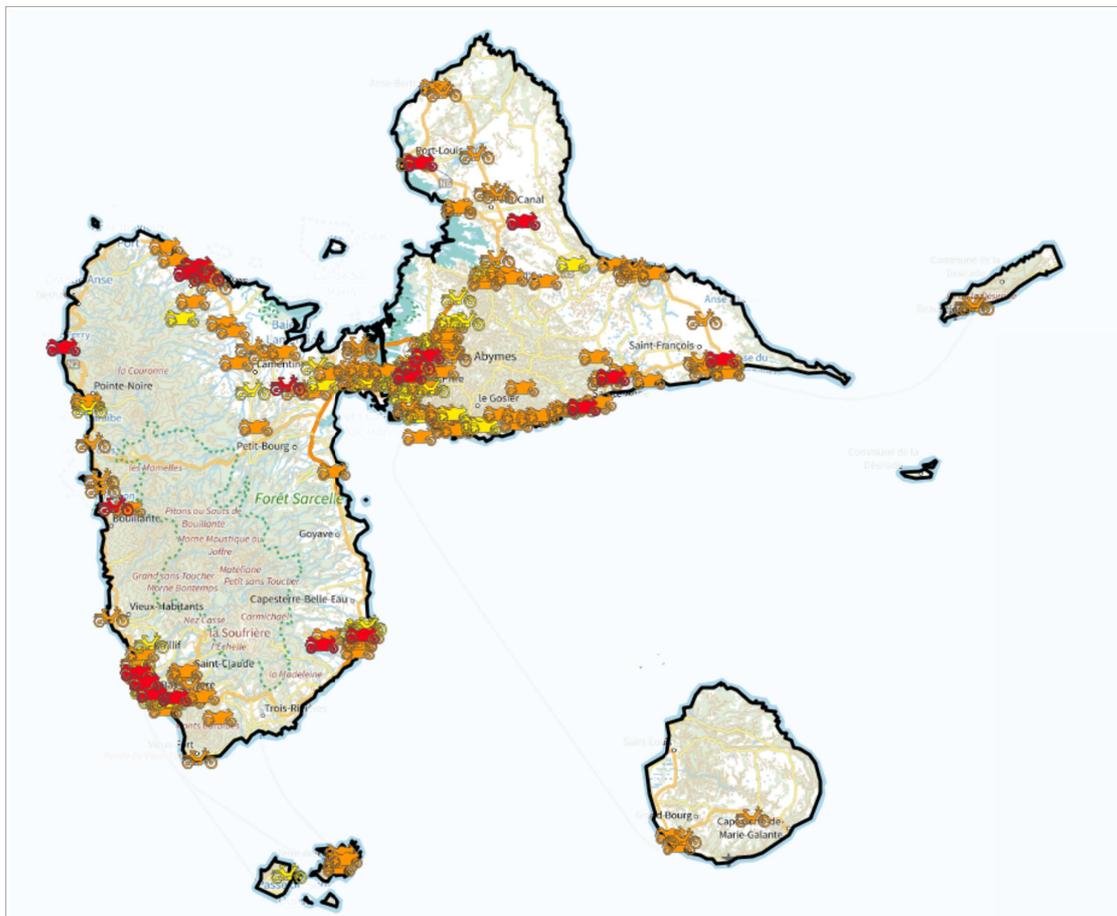


2.3.3 2RM





- Carte en agglomération pour le 2RM impliqué dans les accidents corporels et mortels

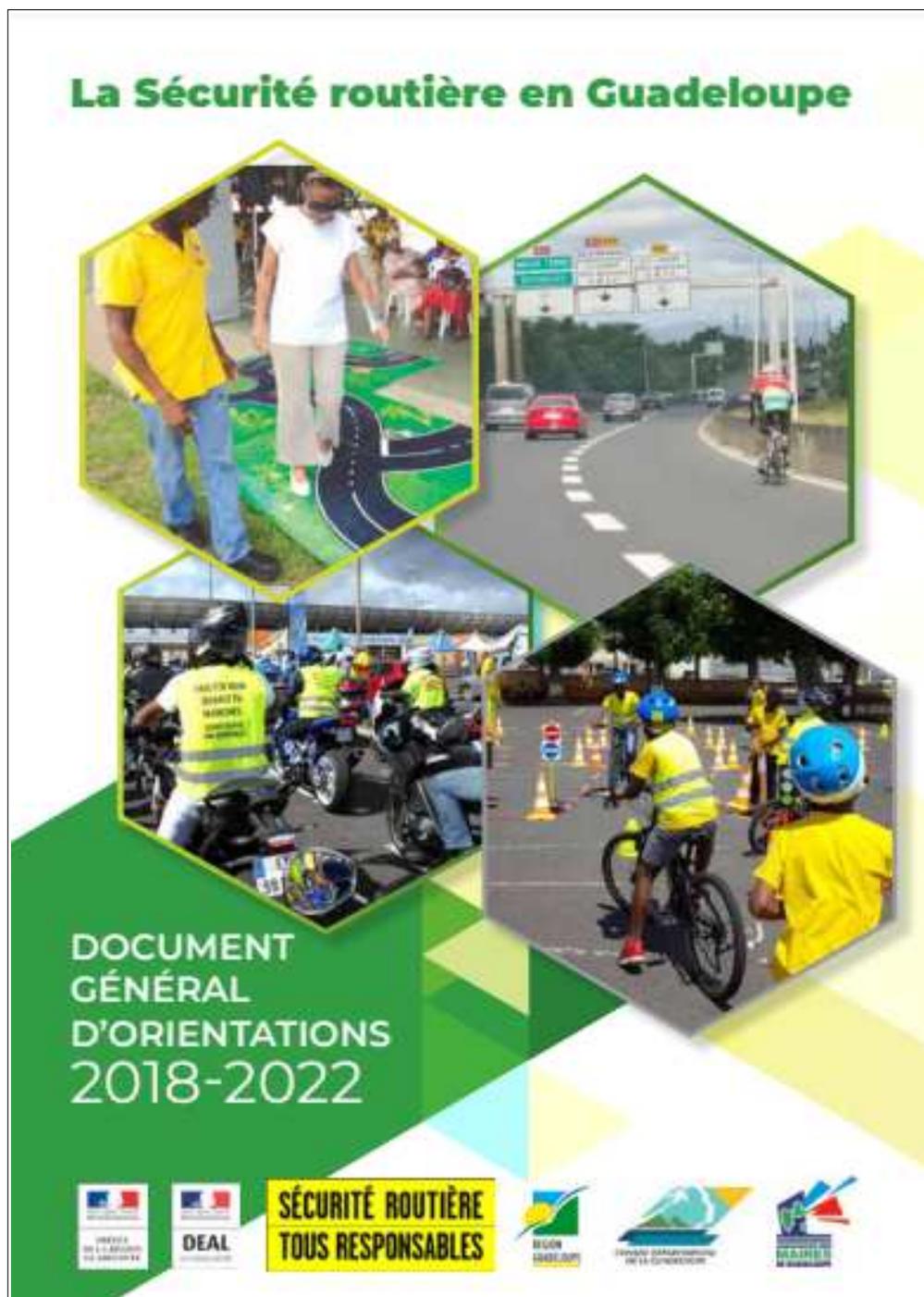


2.3.4 Facteurs spécifiques

Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	520	62%	53	700
En intersection	324	38%	18	410
Total	844	100,00%	71	1110

Les accidents en intersection génèrent 37 % des victimes. Le refus de priorité en est souvent la cause.



3 L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Enjeux	2018	2019	2020	2021	Total
Risque routier professionnel	18	14	5	12	49
Alcool et stupéfiants	14	26	4	8	52
Vitesse excessive ou inadaptée	10	15	4	8	37
Jeunes	18	26	16	25	85
Deux-roues motorisés	30	28	9	16	91
Seniors	12	9	5	6	32
Mobilités actives : piétons et vélos	15	22	25	18	80
Total	117	140	72	107	436

En 2020 et 2021, l'accent a été mis sur la communication pour respecter les consignes de confinement et/ou distanciation physique.

3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu en %

Enjeux	2018	2019	2020	2021
Comportements à risques	32	25	34	24
2RM	28	32	36	40
Mobilité douce	21	25	22	23
Risque routier professionnel	19	18	8	13

4 Les enjeux et orientations pour 2023-2027

Les Assises régionales de la sécurité routière réalisées en 2022 par le Préfet Alexandre ROCHATTE ont constitué le point de départ de la démarche d'élaboration du DGO 2023-2027. Ce temps d'observation et de diagnostic a permis de mobiliser tous les acteurs pour agir dans la durée.



4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

4 enjeux locaux identiques aux enjeux nationaux :

- **Les deux-roues motorisés**

Chaque année, les usagers en deux-roues motorisés représentent plus de 30 % des tués ainsi que la moitié des usagers vulnérables.

Les principaux facteurs aggravants retenus dans les accidents mortels ou corporels sont le non-port du casque, les dépassements dangereux, la vitesse excessive ou inadaptée, le non respect des priorités aux intersections avec un tourner à gauche du deux-roues ou du quatre-roues souvent fatal.

Le non-port du casque est observé à hauteur de ... %, et est prégnant notamment chez les usagers en cyclos et en gros scooters. Chez ces derniers, le défaut de permis ressort régulièrement.

- **Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non respect des priorités**

Ces fautes de comportements à facteur unique ou multifactorielles sont, à l'instar des autres régions, les causes principales d'accidents de la route.

- **La mobilité douce : vélo, marche, engin de déplacement personnel motorisé**

Les cyclistes et les piétons représentent entre 25 et 30 % des tués chaque année.

Les collectivités locales misent sur plusieurs projets validés de pistes dédiées à la pratique du vélo et/ou de la marche pour améliorer le partage et réduire les conflits d'usage. Le démarrage des travaux pourrait être imminent pour certains d'entre eux.

Les projets sont les suivants : Pointe des Châteaux/Saint-François, Bois-Jolan/Sainte-Anne, Rivière Sens/Gourbeyre, Centre-ville/Basse-Terre, Fonds Sarail/Baie-Mahault, Centre-ville/Pointe-à-Pitre, Vieux-Habitants, Deshaies.

Il est à noter que la problématique de la trottinette électrique devient une réalité locale.

- **Le risque routier professionnel**

De solides arguments incitent à miser du temps et de l'énergie sur cet enjeu :

- Le risque routier est le 1^{er} de tous les risques professionnels en France.

- L'employeur a une obligation légale de mettre en œuvre des actions de prévention dès le premier salarié.

- Sensibiliser un salarié, c'est sensibiliser un foyer. L'attention du salarié est acquise de surcroît.

Les Assises de la sécurité routière 2022 ont permis de mobiliser et remobiliser de très nombreux acteurs du monde de l'entreprise. Dorénavant, les chambres consulaires et organisations socio-professionnelles, les entreprises, sont attentives au sujet de la sécurité routière en entreprise.

De même, la CGSS, par le biais de la convention signée avec la préfecture, contribuera à promouvoir et accompagner les entreprises dans la démarche d'élaboration de leur document unique d'évaluation des risques professionnels - DUERP régi par décret modifié n° 2022-395 du 18 mars 2022.

2 sous-enjeux définis comme importants localement :

La Guadeloupe fait face à un vieillissement marqué de sa population. Le manque de débouchés pour une jeunesse particulièrement touchée par le chômage et les départs pour la poursuite des études en France métropolitaine sont les principaux facteurs qui alimentent actuellement ce déficit.

En 2030, un tiers de la population guadeloupéenne sera âgé de 60 ans et plus contre un quart en 2017. Entre 2020 et 2030, la population des 75 ans et plus augmentera de moitié. (Source INSEE)

- **Les jeunes**

La Guadeloupe perd sa jeune population. A la rentrée 2023-2024, la communauté scolaire comptera 25000 élèves de moins par rapport à 10 ans en arrière, tous niveaux confondus.

La part des jeunes dans l'accidentalité est de 30 %. Force est de constater qu'il est nécessaire de préparer les jeunes à préserver leur vie sur la route et éviter ainsi une mort prématurée. La fatalité n'a pas sa place sur la route. L'éducation routière prend dès lors tout son sens.

- **Les séniors**

Sur les dernières années écoulées, les cas de malaises occasionnant des accidents de la route se sont accentués. De nombreux autres accidents dont la cause restait indéterminée pouvaient laisser supposer également une cause médicale.

La population des séniors étant amenée à augmenter considérablement, le traitement de cet enjeu, notamment sous l'angle de la santé en lien avec la sécurité routière, sera pris en compte.

4.2 Les orientations d'actions

Le mode opératoire mis en exergue lors des Assises de 2022 sera retenu pour aborder la période 2023-2027.

Les groupes de travail alors constitués poursuivront leurs réflexions et leur actions. D'autres seront mis en place.

Les acteurs de la santé :

- L'Union régionale des professionnels de santé (URPS)
- Le CHU et le CHBT
- Les hôpitaux et cliniques spécialisés dans la rééducation (Choisy de Gosier, Maurice Selbonne de Bouillante) ou dans l'addiction à l'alcool (Beaupertuy de Pointe- Noire)
- L'ordre de médecins, des infirmiers, des pharmaciens
- Les associations du monde médical ou para-médical : associations des médecins du sommeil Antilles-Guyane, Infirmiers en mouvement etc.
- Les associations de victimes et familles de victimes telles que AFTC Guadeloupe et UEROS
- SAMU/SMUR/CESU
- La médecine du travail : Centre interprofessionnel de santé au travail (CIST), centre de santé au travail de Guadeloupe (CSTG).



En lien avec les professionnels de santé, il s'agit de mieux appréhender des pathologies accentuées en Guadeloupe et susceptibles de causer des accidents de la route : maladies du sommeil, diabète, cataracte, risque d'AVC et d'infarctus, vision, audition, situations post-opératoires etc.

Une communication accrue quant aux (lourdes) conséquences pour les victimes accidentés de la route et pour les aidants sera privilégiée.

Une convention avec les organismes agréés de sécurité civile (SDIS, l'UNASS, la CROIX ROUGE, le CNRBT, etc.) a été signée le 13 mai 2022 pour généraliser la formation aux gestes de premiers secours à la population et diffuser les messages de prévention par leur intermédiaire.

6 actions-phares

1- Avec le concours des ordres des médecins, des infirmiers, des pharmaciens : élaborer et diffuser des **messages de prévention sur les pathologies** pouvant interférer avec la conduite automobile.

2- Avec le concours des organismes de sécurité civile : former la population aux **gestes qui sauvent**.

3- **Communiquer davantage sur les blessés** et par tous les moyens et moins sur les tués. Donner régulièrement la parole à des victimes porteurs de handicap visible ou des traumatisés crâniens : émissions avec les médias, reportages vidéo, campagnes réseaux sociaux ou médias classique.

4- **En lien avec les acteurs de la santé, promouvoir le SAM (le conducteur** (et pas toujours le même) qui ne boit pas reste l'une des meilleures solutions pour être certain de rentrer en toute sécurité) et limiter la consommation d'alcool chez les jeunes : impliquer les étudiants en médecine, en soins infirmiers, en cursus sanitaires et sociales dans la prévention, notamment sur les addictions (alcools, stupéfiants, écrans), avec le concours d'organismes spécialisés dans les addictions (GIP-RASPEG, CSAPA et autres).

5- **En lien avec les acteurs de la nuit, promouvoir le SAM** : mobiliser et former les gérants de discothèques et bars, les restaurateurs et organisateurs de soirée dans la promotion du conducteur désigné. Réimprimer des sets de tables avec message de prévention ; actualiser la liste des artisans taxis de nuit et leur fournir le macaron d'identification et d'engagement à la sécurité routière et élargir le partenariat déjà mis en place aux autres catégories de transporteurs (VTC, LOTI) .

6- **Avec le comité carnavalesque** : informer sur les risques liés à l'alcool, aux stupéfiants et autres comportements répréhensibles.



Le monde de l'entreprise :

A l'issue des Assises, et grâce aux effets d'une campagne de communication spécifique pour la promotion de la semaine de sécurité routière au travail de mai 2022, 50 entreprises ont signé en ligne la charte des employeurs engagés pour la sécurité routière. Un club Entreprises sera créé avec ces signataires pour le partage d'expériences et la mise en œuvre d'actions innovantes pour les salariés, les dirigeants et les cadres.

Les conventions signées d'une part avec les organisations socioprofessionnelles (**CCI, le MEDEF, la FTPE et la FRBTP**) et la CGSS d'autre part pour accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) devront être reconduites.

Le **comité des Assureurs Antilles Guyane** a proposé un budget de 15 000 euros pour des actions de communication de 2022. Il établira la sinistralité des entreprises afin de les sensibiliser sur les coûts d'immobilisation des personnes et des véhicules. La convention sera actualisée périodiquement et a vocation à être pérennisée.

En 2022, trois entreprises ont été récompensées par le **prix de la sécurité routière** pour la forte activité de prévention mise en œuvre pour leur personnel : EDF, SOGETRA du groupe Colas et STAC (transport public de personnes)

A la suite des Assises, d'autres grandes entreprises telles les stations d'essence (TOTAL, VITTO, Rubis Antilles Guyane), Nicolin, la SIG, le secteur hôtelier ont d'ores et déjà fait part de leur souhait de s'unir à la Préfecture pour mener des campagnes de prévention.



5 actions-phares

1- Avec le concours de la **médecine du travail (CIST, CSTG)** : poursuivre les actions de prévention dans les entreprises à flotte importante, ou à fort taux de déplacements professionnels (BTP, transports, commerciaux, administrations etc)

2- Avec le concours de la CGSS et des chambres consulaires et organisations socio-professionnelles : accompagner les entreprises dans l'**élaboration du document unique d'évaluation des risques et du plan d'actions** visant à réduire, voire éliminer les risques, singulièrement le risque routier nous concernant. Mettre en place de séminaires.

3- Avec le concours des chambres consulaires et organisations socio-professionnelles : **accompagner la mise en œuvre d'actions de prévention dans les entreprises** : moyens humains, matériels, financiers ou conseils.

4- Avec le concours du **Comité des Assureurs Antilles-Guyane** : mener une ou des campagnes de communication par année sur le risque routier professionnel ; améliorer la connaissance de la sinistralité des entreprises en matière d'accident de la route et envisager de mettre en place un système d'avantages pécuniaires sur les cotisations, hors bonus-manus classique.

5- Faire vivre le **CLUB EMPLOYEURS** constitué des entreprises signataires de la charte des employeurs engagés : organiser des colloques pour partage d'expérience et émergence d'idées novatrices ; décerner chaque année le **PRIX DE LA SECURITE ROUTIERE** aux entreprises les plus vertueuses et acteurs au quotidien de la prévention et de la sécurité des collaborateurs sur la route ; suivre le vivier d'entreprises nouvellement acquises à la cause ; encourager les entreprises à participer aux concours nationaux.

Pour exemple, trois entreprises ont été récompensées en 2022 : STAC, SOGETRA, EDF.

Le monde éducatif et les contributions en faveur de la jeunesse

Rappel sur le continuum éducatif (source Securite-routiere.gouv.fr)

Le « continuum éducatif », c'est l'idée que l'éducation à la sécurité routière ne se fait pas seulement lors du passage du permis de conduire, mais tout au long de la vie.

L'éducation à la sécurité routière concerne l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs), du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie.

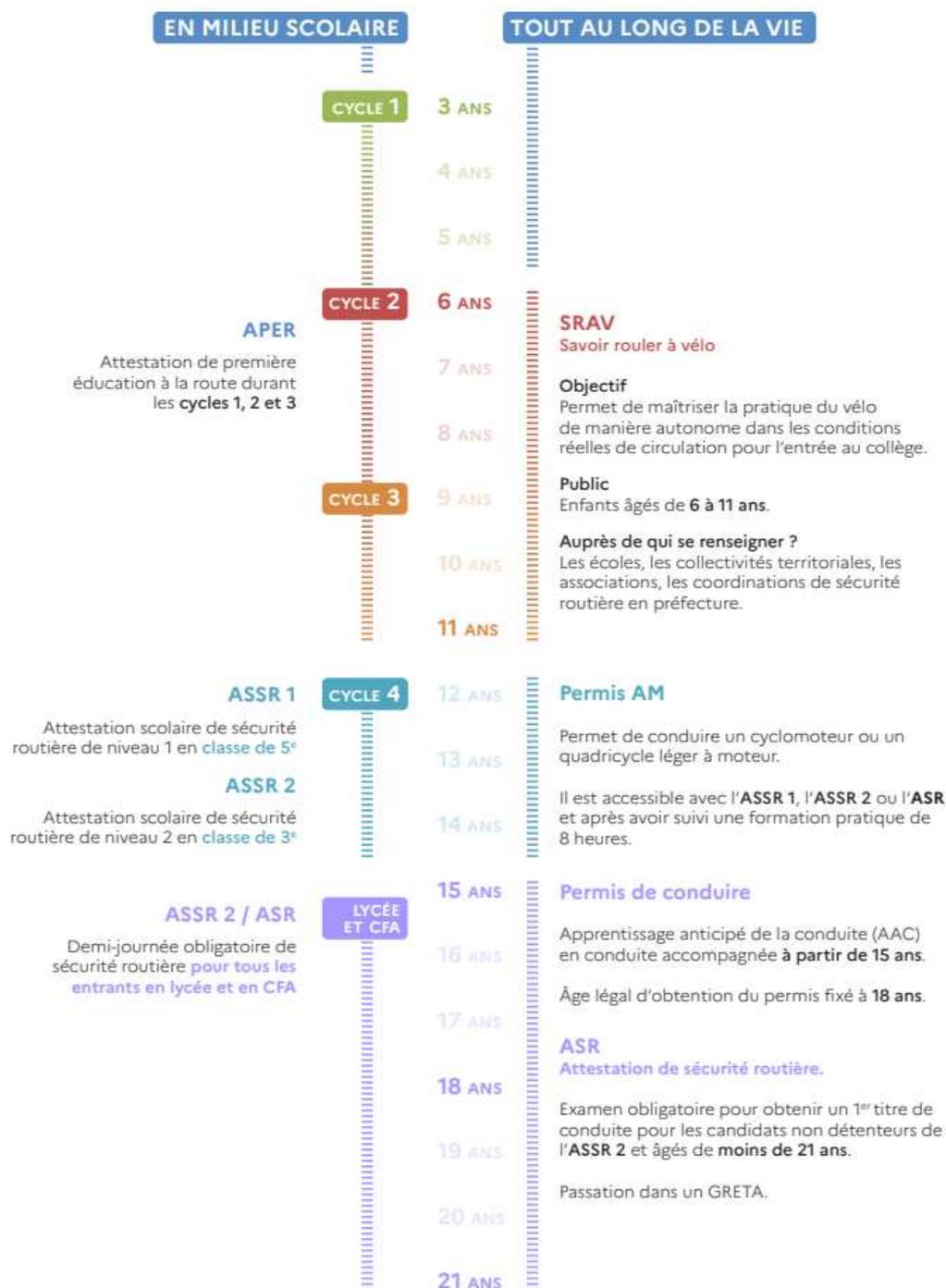
L'éducation à la conduite et à la sécurité routière s'inscrit dans un processus progressif et continu. En famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire et après son obtention, pendant la vie active et au-delà.

L'éducation à la route et à la sécurité routière doit, à tous les niveaux de la formation, prendre en compte les aspects comportementaux de l'individu.

La chaîne du continuum éducatif se réalise en trois grandes étapes : les attestations scolaires de sécurité routière (ou l'attestation de sécurité routière), le permis de conduire et les formations post-permis.



Le continuum éducatif de sécurité routière



Infographie, source Securite-routiere.gouv.fr

Sur ce volet éducatif, les partenaires interviennent dès le plus jeune âge.

En travaillant de manière plus assidue, on peut espérer compter sur une future jeunesse (ou génération d'usagers) mieux éduquée, plus courtoise, plus respectueuse des règles et plus encline à partager la route.

- **L'Éducation nationale et les collectivités locales :**

Les établissements scolaires doivent porter leur pleine contribution pour la partie du continuum éducatif qui les concerne (voir infographie ci-dessus) et avec les supports pédagogiques fournis sur EDUSCOL, site de ressources de l'Éducation nationale (<https://eduscol.education.fr/984/le-continuum-educatif-de-securite-routiere-enjeux-et-mise-en-oeuvre>).

Ils peuvent, via le référent sécurité routière du rectorat, demander un appui à la coordination départementale de la sécurité routière pour la mise en place d'ateliers de prévention.

Pour aller plus loin, en lien avec les collectivités responsables, le prix de la sécurité routière peut être mis en place en école primaire, en collège, en lycée, en Maisons familiales et rurales (MFR) et en CFA pour récompenser un projet par degré. Les projets lauréats feront l'objet de campagnes de communication spécifique prise en charge par la préfecture de Guadeloupe.

- **L'Université des Antilles :**

La convention signée en septembre 2022 prévoit la réalisation d'une étude comportementale notamment chez les jeunes et menée en grande partie par les étudiants. Elle prévoit également la formation de jeunes en tant qu'ambassadeurs de la sécurité routière et l'accompagnement des associations d'étudiants dans la mise en œuvre d'actions de prévention sur les campus de Fouillole à Pointe-à-Pitre et de Camp Jacob à Saint-Claude.

- **Le Conseil régional :**

La collectivité territoriale se dit engagée dans la sécurité routière, notamment chez les jeunes, et propose d'identifier les offres de formation et les aides financières disponibles. Une convention tripartite avec le rectorat et la préfecture est à finaliser.

- **Les auto-écoles et syndicats d'auto-écoles :**

Il sera judicieux d'encourager de nouveau les auto-écoles à aller vers la démarche de la labellisation de leur établissement et d'inciter celles-ci à proposer des offres promotionnelles sur les formations post-permis. La promotion de l'apprentissage anticipé à la conduite (AAC, communément appelé conduite accompagnée) devrait être généralisée compte tenu de ses nombreux avantages (conduite encadrée et rassurante pour élèves et parents, assurance à coût avantageux, période de probation réduite à deux ans).

- **D'autres instances en lien avec les jeunes : les associations d'insertion, le RSMA, la ligue de football, de handball, de basketball, le comité régional de cyclisme des Îles de Guadeloupe, le comité carnavalesque, les cinémas, bars, restaurants et discothèques :**

Tous ces acteurs sont en contact direct avec la jeunesse, pour leur éducation, leur formation et leurs loisirs et sont de fait mis à contribution pour mettre en place des actions de prévention dans les lieux fréquentés par les jeunes.

Notamment les ligues et clubs sportifs mettent en œuvre, conformément aux orientations de leur fédération d'affiliation, des actions éducatives à l'attention de leurs jeunes adhérents. Une convention de partenariat pourra leur être proposée afin notamment de former les éducateurs et bénévoles du monde sportif aux enjeux de la sécurité routière et ainsi démultiplier la capacité de mener des actions de préventions auprès des jeunes.

- **Les préventeurs tels PRÉVENTION MAIF et PRÉVENTION ROUTIÈRE, la GMF etc**

Subventionnées par l'État ou par les assureurs ou financée par des activités rémunérées, ces entités peuvent envisager une intensification de leur action préventive. Une convention de partenariat locale peut être élaborée.

5 actions-phares

1- L'Education nationale poursuit son action de **former les élèves aux bons comportements sur la route** et à délivrer des attestations de première éducation à la route (APER), de sensibilisation à la sécurité routière (ASSR1 et 2), à mener des actions pour les entrants en lycées et CFA.

2- Sur le principe des jeunes qui parlent aux jeunes : **former des ambassadeurs chez les étudiants**, au RSMA, dans les MFR, dans les collèges et lycées ; accompagner la mise en œuvre de leurs actions de prévention.

3- Réaliser **l'étude comportementale avec l'Université des Antilles** annoncée dans la convention signée en septembre 2022.

4- Identifier, en faveur des jeunes, les **aides financières et les offres promotionnelles pour la formation au permis** (apprentissage anticipé à la conduite ou cursus classique) ou la formation post-permis (Conseil régional, Pôle Emploi, auto-écoles etc).

5- Réaliser un **concours** dans les établissements scolaires, décerner un **prix**, et **décliner le projet en campagne de communication**.

6- Encourager les EPCI ou les communes à investir sur une **piste d'éducation routière mobile ou fixe sur les territoires**, à partager l'existant et optimiser son usage. La préfecture accompagne la formation des animateurs.

La mobilité :

Le sujet des infrastructures et des alternatives à la voiture (transport dont Transport en Commun en Site Propre et bus des mers, covoiturage, développement des modes doux) continuera d'être abordé.

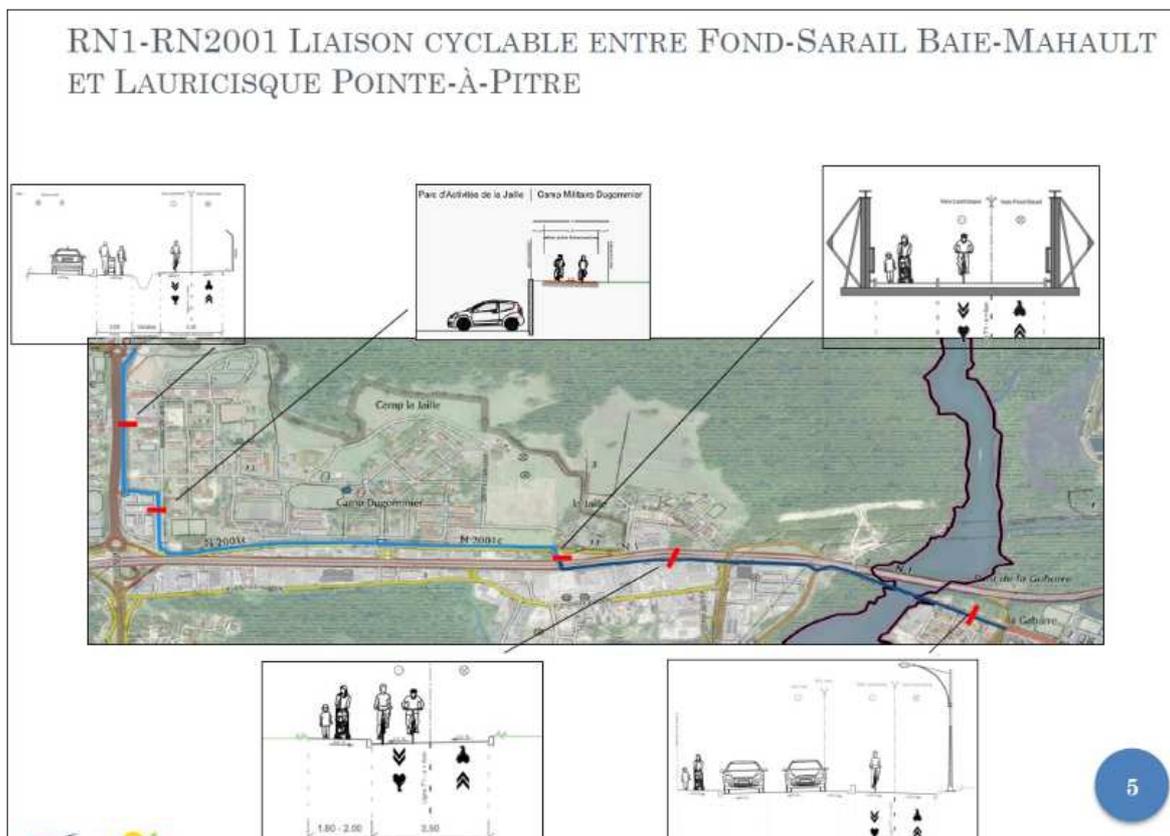
Le Syndicat Mixte des Transports du Petit-Cul de Sac Marin est lauréat du 4ème appel à projet "transport collectif en site propre et pôles d'échanges multimodaux" lancé en 2021 par l'État, pour la réalisation de 17 km de voies réservées et 4 pôles d'échanges multimodaux, avec un démarrage des travaux qui devra intervenir au plus tard en 2025.

Dans le cadre de la déclinaison en Guadeloupe du plan covoiturage annoncé par le Gouvernement en décembre 2022, les **applications de covoiturage KAROS et/ou DÉPOZÉ** pourraient faire l'objet d'une communication accrue auprès des employeurs publics et privés afin notamment de promouvoir le forfait mobilités durables. L'État se montre précurseur en la matière en ayant contractualisé avec l'une de ses applications pour encourager ses agents au covoiturage sur le trajet domicile/travail et pourra ainsi capitaliser sur son expérience en tant qu'employeur.

Il convient également de mobiliser les collectivités locales afin de promouvoir le covoiturage auprès de l'ensemble de la population en développant les aménagements dédiés et mettant en place des mesures incitatives avec l'aide du Fonds Vert. Une première campagne d'incitation financière à l'attention des covoitureurs doit être mise en place par le Syndicat Mixte du Petit-Cul Marin dès 2023.

Parallèlement, l'année 2023 doit être l'année de démarrage par les collectivités locales des premiers chantiers d'aménagement du territoire en faveur du développement des modes doux piétons et vélo.

Sept projets d'aménagements cyclables sur plus de 11 km ont déjà été retenus dans le cadre des différents appels à projets Fonds Mobilités Actives : Pointe des Châteaux/Commune de Saint-François, Bois-Jolan/Commune de Sainte-Anne, Rivière Sens/Commune de Gourbeyre, Centre-ville/Commune de Basse-Terre, liaison Fonds-Sarail/Commune de Baie-Mahault, Lauricisque/Commune de Pointe-à-Pitre, Vieux-Habitants, Deshaies.



De nouveaux appels à projets sont prévus dès 2023 dans le cadre du PLAN VELO 2 annoncé par le Gouvernement en septembre 2022. Les collectivités locales de Guadeloupe affichent des ambitions fortes pour doter le territoire d'un réseau d'aménagements cyclables sécurisés. Plusieurs EPCI ont engagé la réalisation d'un schéma directeur cyclable à l'échelle de leur territoire. La Région Guadeloupe prévoit également d'engager en 2023 l'élaboration du premier schéma régional des véloroutes de Guadeloupe avec l'objectif de développer les continuités et de garantir une qualité des aménagements et de la signalétique cohérentes sur l'ensemble du territoire.

L'engagement des collectivités en matière de réfection et d'entretien du réseau communal se matérialise également dans le cadre des programmes de revitalisation et de rénovation urbaines (Action Cœur de Ville, Petite Ville de Demain, NPNRU), avec des ambitions d'aménagement de rues apaisées pour une mobilité plus propre, plus sûre, plus partagée.

En partenariat avec le Conseil régional, des giratoires ont été dédiés à la sécurité routière. Une œuvre pérenne sera installée sur ces giratoires identifiés à très forte fréquentation, à l'issue de délibération d'un appel à projet spécifique.

7 actions-phares

1- Réactiver les **enquêtes ISRI-Inspection sécurité routière des infrastructures** : Des agents formés, inspecteurs du permis de conduire et agents de Routes de Guadeloupe, passent au peigne fin prioritairement les secteurs les plus accidentogènes, à forte affluence ou secteurs d'examen du permis de conduire, de jour comme de nuit, pour corriger les dysfonctionnements (conflits d'usage, signalisation, incohérence de vitesse, défaut d'entretien etc).

2- Les **giratoires de la sécurité routière** : lancer l'appel à projet permettant de recueillir l'œuvre pérenne et éducative à installer.

3- Études complémentaires pour les **projets d'aménagements cyclables et de voiries apaisées** : accompagner les collectivités locales en mobilisant notamment l'expertise du CEREMA quand des études complémentaires sont nécessaires avant la mise en œuvre des chantiers de mobilité douce.

4- Continuer à **développer l'offre de transport public de voyageurs et le covoiturage** qui est une solution de mobilité innovante. Aider à promouvoir les plates-formes existantes : **Karos, Déposé** ou autres à venir.

5- Après chaque accident mortel, poursuivre l'envoi du **courrier du préfet aux gestionnaires de voiries concernés aux fins de mise en place d'actions correctives des infrastructures** (conflit d'usage, cohérence des vitesses, signalisation, entretien, etc) et d'actions de prévention.

6- Mener des **enquêtes Comprendre pour agir (ECPA)** : enquête administrative menée après un accident pour faire apporter des préconisations de corrections concernant l'infrastructure, le comportement, le véhicule.

7- Implanter des **panneaux de prévention sur des zones accidentogènes**, conjointement avec les gestionnaires de voiries, à l'instar des panneaux érigés sur la route de la Pointe des Châteaux ou Marie-Galante alertant sur la forte fréquentation de la zone par les cyclistes ou sur le risque accru d'éblouissement par le soleil couchant ou levant.



Exemple du projet Ti Krisfof, personnage emblématique issu de l'appel à projet 2020, décliné en 4 œuvres grand format.

Les acteurs du contrôle

Les partenaires du contrôle et de la justice chacun en ce qui le concerne joue un rôle primordial dans la chaîne de la sécurité routière.

9 actions-phares :

- 1- **Avec Les Parquets** : mettre en place des contrôles routiers où il est proposé au contrevenant des mesures alternatives à certaines infractions routières (MACIR). Des séances de sensibilisation à la sécurité routière peuvent être proposées sur place, ou ultérieurement sur convocation.
- 2- **Les forces de sécurité intérieure** . Volet répressif : adapter son plan de contrôle routier aux données de l'accidentalité locale (enjeux, points noirs) ; Volet prévention : mener des actions de prévention thématiques (2RM, éclairage, vitres teintées etc) ; Communication : accentuer la communication sur les contrôles et la prévention ; identifier en leur sein un agent qui représentera l'institution pour communiquer et donner des conseils pratiques aux citoyens.
- 3- **Les services pénitentiaires d'insertion et de probation – SPIP**. Signer de nouveau une convention avec le SPIP pour la mise en place de séances de sensibilisation à la sécurité routière avec le réseau des ISDR et d'autres partenaires pour les personnes majeures sous main de justice.
- 4- **La protection judiciaire de la jeunesse - PIJ et l'UEMO** : La préfecture continuera d'accompagner la PJJ dans l'animation de session de sensibilisation à la sécurité routière pour les mineurs sous main de justice.
- 5- L'antenne du **Travail d'intérêt général** : Il conviendra de poursuivre le travail entamé sur le contenu de mesures réparatrices des préjudices causés en lien avec la sécurité routière.
- 6- **Les centres de contrôle technique des véhicules** : participer aux côtés de la Préfecture à la communication sur la visite technique périodique obligatoire, sur le sur-teintage des vitres, ou encore à la mise en place de semaines dédiées au contrôle gratuit des feux des voitures.
- 7- **Communication** : publier chaque lundi via la presse quotidienne régionale sur les infractions les plus graves constatées, avec la sanction administrative à la clé.
- 8- Réhabiliter le **parc de radars fixes en Guadeloupe** après les nombreuses dégradations en 2020 et 2021, période de crise sociale.
- 9- Elaborer le plan régional de **contrôles de transports de marchandises et de voyageurs** en lien avec la sécurité routière (routes interdites, surcharges au sortir par exemple du port maritime, des carrières etc, surnombre dans les transports scolaires etc)



Sport, loisirs sportifs

Les usagers vulnérables représentent plus de 60 % des tués chaque année. Plus de 30 % du total des tués et plus de la moitié des usagers vulnérables sont en deux-roues motorisés.

La maîtrise des deux-roues mais également des véhicules à quatre roues s'impose pour une bonne anticipation et un bon partage de la route.

De nombreux acteurs sont identifiés pour établir un partenariat étroit à des fins de prévention :

- les ligues et associations de sport mécaniques, auto, moto, karting, de la Guadeloupe
- le comité régional de cyclisme des Iles de Guadeloupe, les clubs et écoles de vélos,
- la ligue de football et d'autres disciplines sportives.

6 actions-phares :

1- **Avec le Comité cycliste des Iles de Guadeloupe** : organiser et pérenniser un **grand prix de la sécurité routière** comprenant des étapes et un grand village de prévention dédié au partage de la route. La 1ère édition de 2023 est dédiée à Thierry Brasseur, agent des Routes de Guadeloupe, décédé dans le cadre de ses missions suite à un sur-accident.

2- **Avec le monde du deux-roues motorisé et du sport automobile** : rencontrer les acteurs et encourager l'émergence de structures dédiées à la pratique de la discipline en toute sécurité. Réactiver le réseau 2RM. Objectif : *Eviter un nouveau cas « Chateaufort », pilote automobile décédé en 2021 lors de l'essai de son véhicule sur la voie publique.*

3- Former les dirigeants et accompagner **les clubs et les écoles de vélos** dans la sensibilisation à la sécurité routière chez les adhérents.

4- Mettre en œuvre des actions de **formation post-permis en deux-roues motorisés** : village de prévention, séquences trimestrielles en partenariat avec les moto-écoles et les brigades motorisées (gymkhana, trajectoire de sécurité).

5- **Promouvoir le permis AM** chez les jeunes avec les services d'insertion, l'éducation nationale, les auto-écoles.

6- Monter un **nouveau projet "casque test"** en lien avec la Délégation à la sécurité routière (DSR, Ministère de l'intérieur).

La communication :

En Guadeloupe, la presse est le levier incontournable pour relayer les messages de prévention.

De nombreux médias sont déjà engagés aux côtés de la préfecture pour relayer les messages de prévention, en média classique ou en communication digitale.



3 actions-phares

1- **Pérenniser les émissions programmées en fil rouge**, toute l'année, avec plusieurs médias : RCI, Guadeloupe 1ère, RHT, RSA, ETV, etc

2- Encourager la **diffusion de supports visuels, audios, vidéos et vidéo-clips, hors achat d'espace**. Exemple du vidéo-clip pédagogique TANSYON avec les élèves de l'école de Convenance, Baie-Mahault, ou de vidéo d'animation sur la manière d'aborder les giratoires.

3- Inciter les chaînes à **parler davantage des blessés et à donner la parole aux personnes handicapées ou traumatisées de la route**. Exemple de l'émission « Ligne de conduite » issue de l'appel à projet 2022, ou de la collaboration avec le Cabinet d'avocats COPPET spécialisé dans le droit des victimes de la route.

Synthèse des actions par thèmes

SANTE	Lien entre les problèmes de santé en Guadeloupe et la pratique de la route : maladies du sommeil, addictions, AVC, infarctus, diabète, maladie d'Alzheimer, vue, audition, etc.
EMPLOYEURS	Lien entre les chefs d'entreprises et collaborateurs avec le réseau formé de la médecine du travail, la CGSS, l'ARACT, les organisations socioprofessionnelles, le comité des Assureurs Antilles-Guyane. Faire vivre le club des employeurs engagés sur la sécurité routière. Favoriser le partage d'expérience.
JEUNESSE /EDUCATION	L'éducation routière doit être abordée à toutes les étapes de la vie du jeune.
MOBILITE	Développer et entretenir le réseau routier, développer les alternatives à la voiture (modes doux), mutualiser les déplacements (transports, covoiturage) communiquer, traiter les zones accidentogènes.
CONTRÔLE	Le volet répressif est important et dissuasif. Des barèmes de sanctions peuvent permettre une adaptation des mesures à prendre au contexte local. Les acteurs du contrôle ont aussi un rôle de préventeurs (mesures alternatives à certaines infractions routière, prévention par thèmes suivie d'opération de contrôle, communication développée via les réseaux sociaux etc). Les contrôles administratifs des centres de contrôles techniques et des écoles de conduite et centres de formation sécurité routière et transports doivent dissuader de toutes pratiques illégales.
SPORTS	Accompagner dans la formation et la prévention, pérenniser les grands rendez-vous (Grand Prix de la sécurité routière, village du deux-roues motorisés etc), encourager les projets d'aménagements.
COMMUNICATION	Pérenniser les bonnes relations avec la presse et les émissions régulières. Les développer.

Résumé du traitement des enjeux par les acteurs

Acteurs Enjeux	Monde de la santé	Monde de l'entreprise	Monde de l'éducation et la jeunesse.	Acteurs de la mobilité	Acteurs du contrôle	Sport et loisirs mécaniques	Communication
2rm	X	X	X	X	X	X	X
Conduites à risques	X	X	X	X	X	X	X
Mobilité douce	X	X	X	X	X	X	X
Risque routier pro	X	X	X	X	X		X
Jeunes	X	X	X	X	X	X	X
Séniors	X	X		X	X		X

Les conventions

La démarche collaborative est primordiale dans la prévention des accidents, à court, moyen et long termes. Il s'avère nécessaire de pérenniser les partenariats établis et de poursuivre la recherche de nouveaux acteurs et des idées plus novatrices, plus porteuses.

Pour rappel, en 2022, des conventions ont été signées avec :

- 1- les organisations socioprofessionnelles : CCI des Iles de Guadeloupe, MEDEF Guadeloupe, FTPE, FRBTP
- 2- la Caisse générale de sécurité sociale - CGSS
- 3- le comité régional de cyclisme des Iles de Guadeloupe - CRC-IG
- 4- le comité des Assureurs Antilles Guyane – CAAG
- 5- les partenaires de la sécurité civile
- 6- l'université des Antilles.

D'autres conventions doivent sceller le déploiement d'énergie commune avec d'autres partenaires :

- le conseil régional et le rectorat, autour d'un projet concernant les lycéens,
- les acteurs de la santé sur les pathologies incompatibles avec la conduite automobile.
- les établissements et associations traitant des conséquences post-accidents physiques, psychologiques, psychosociales : parler du handicap et de la difficulté des aidants, quantifier les nombres de victimes avec séquelles lourdes ou non pour une meilleure connaissance de la réalité locale.
- les fédérations sportives : football, sport mécanique, UFOLEP,
- syndicats de professionnels (taxi, transports, restaurateurs, discothèques etc),
- les principaux centres commerciaux du département,
- le comité carnavalesque,

- le RSMA et les maisons familiales et rurales pour la formation de jeunes ambassadeurs,
- la Prévention routière et la Prévention MAIF pour l'intensification de l'activité préventive.

5 Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le plan départemental de sécurité routière sera élaboré en déterminant préalablement les enjeux prioritaires de l'année et le volume de temps et de budget qui leur seront consacrés, en concertation avec la Commission départementale de la sécurité routière (CDSR). Voir 5.3 Modalités de suivi du DGO.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

L'observatoire départemental de la sécurité routière poursuivra sa mission classique, mais en affinant avec les forces de l'ordre les données de l'accidentalité en termes de :

- surveillance de l'enregistrement des accidents de deux-roues, motorisés ou non, qu'il s'agisse d'accidents seuls ou non, de blessés ou de tués,
- localisation : le lieu de l'accident doit être localisé de manière plus précise afin de déterminer les points noirs et permettre aux gestionnaires de voiries de porter les éventuelles corrections nécessaires sur les infrastructures routières.
- corrections dans la base d'enregistrement des données TRAXY : les données d'une manière générale devront relater les éléments exacts et réels de chaque accident et améliorer ainsi la connaissance de l'accidentalité locale. La politique locale de sécurité routière sera menée d'autant plus efficacement.

5.3 Modalités de suivi du DGO

En mode collaboratif, la commission départementale de la sécurité routière (CDSR), constituée et complétée de membres consultatifs, se réunira deux fois par année pour :

- établir un bilan de l'année écoulée et donner son avis sur les priorités du PDASR de l'année en cours,
- faire un point d'étape à mi-année afin d'ajuster les moyens aux objectifs définis.

Les sujets de consultation de la CDSR sont les suivants :

- donner un avis sur les actions de communication en matière de sécurité routière : choix des slogans, visuels, supports, etc.
- donner un avis sur les projets d'aménagements/sécurisation des infrastructures, de pistes cyclables, etc.
- être informé et débattre des nouvelles mesures et projets innovants (exemple de l'appel à projets annuel).

Pour rappel, les membres de la CDSR pressentis pour avis consultatif sont :

- le Comité régional de cyclisme des Iles de Guadeloupe,
- Monsieur Vélo,
- le représentant du sport auto/moto/vélo
- le chargé de mission deux-roues motorisés,
- les représentant des collectivités locales
- le représentant de Routes de Guadeloupe
- l'Association des maires de Guadeloupe,
- les représentants des organisations socio-professionnelles
- le représentant des groupements d'assureurs,
- le représentant des professionnels de la santé
- les représentants d'associations (sécurité civile, sécurité routière, insertion, 2RM etc)
- Les forces de sécurité intérieure, police et gendarmerie nationales
- des membres de la société civile.



Les partenaires du DGO 2023-2027

Le préfet

Le conseil régional

Le conseil départemental

L'association des Maires de Guadeloupe

La Caisse générale de sécurité sociale

Les chambres consulaires et organisations socioprofessionnelles :

CCI, CMA, UDE-MEDF, FRBTP, FTPE,

Le comité régional de cyclisme des Iles de Guadeloupe

La Ligue du sport automobile de Guadeloupe

Le comité des Assureurs Antilles-Guyane

Pôle Emploi

L'association des restaurateurs des Iles de Guadeloupe

Le syndipro

L'Union nationale des Taxis, UNT Guadeloupe

Les services de l'État engagés dans le DGO 2023-2027

Le rectorat

La police nationale

La gendarmerie nationale

Le RSMA

La justice : SPIP, UEMO, TIG,

Les autres acteurs engagés :

Les associations de vélo, de deux-roues motorisés, de marche, d'insertion, de prévention, les fédérations sportives, les acteurs de la santé, les administrations, les entreprises publiques ou privées de tous secteurs, le comité carnavalesque, les organisateurs d'événements festifs, les discothèques, restaurants et bars, le réseaux Addictions (GIP RASPEG, CSAPA), la Mutualité française, le Rotary Club, le Lions Club, les assureurs, les auto-écoles, les centres de formation agréés, les centres de contrôles techniques, les fédérations de réparateurs automobiles, ...



Remerciements :

Pour la mise en œuvre des Assises de la sécurité routière 2022 et le suivi des groupes de travail :

Alexandre ROCHATTE, Tristan RIQUELME, Thierry HUMBERT, David PONCET, Dina LATCHOUMAYA.

Ont contribué à la rédaction du DGO :

Dina LATCHOUMAYA, Emilie CAILLAUX, David PONCET, Tristan RIQUELME, Thierry HUMBERT.

Sont remerciés pour leur régularité dans l'engagement :

- Les intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR), des bénévoles qui œuvrent sur le terrain toute l'année,
- Les plus de 300 porteurs de projets assidus ou ponctuels des 5 dernières années,
- Les partenaires de la prévention, de la communication, de la répression : Prévention MAIF, associations de sécurité civile, Routes de Guadeloupe, les médias, les forces de l'ordre et bien d'autres.



6 Validation du DGO 2023-2027

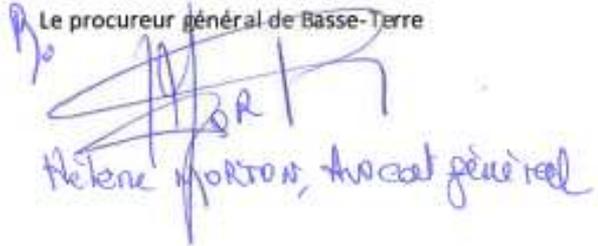
Fait à Basse-Terre, le 28 juin 2023

Le préfet



Xavier LEFORT

Le procureur général de Basse-Terre



Helene MORTON, Avocat général

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**