



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE

Document **G**énéral **d'O**rientations

Guyane 2018 - 2022

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

Mot du Préfet	2
Préambule.....	3
I – BILAN DU DGO 2012-2017	4
ÉTAT DES LIEUX DES RISQUES ET DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN GUYANE	5
1 - La région Guyane.....	5
2 - Pyramide des âges/Population par tranche d'âge.....	6
3 - Les infrastructures routières.....	7
4 - Données sur le trafic routier	7
5 - Evolution de l'accidentalité dans le département	8
II – DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU DGO 2018-2022.....	9
UNE DÉMARCHE PARTENARIALE.....	10
1 – Choix des enjeux	11
2 – Choix des orientations d'actions.....	12
III – LES ENJEUX PRIORITAIRES RETENUS	13
1 - Le risque routier professionnel	14
2 - Les usagers de deux roues motorisés.....	18
3 - La conduite sous l'emprise de substances psychoactives : « Alcool »	24
4 - La vitesse	30
5 - Les jeunes	34
6 – Les seniors	40
IV – SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO	44
V – REMERCIEMENTS	45
VI – ANNEXES	46

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2018-2022

Mot du Préfet,

Entre 2012 et 2016, cent soixante et une personnes ont perdu la vie sur les routes de Guyane !

L'insécurité routière n'a pourtant rien d'une fatalité et il est inacceptable que ces décès endeuillant de nombreuses familles soient dus en grande partie aux comportements inappropriés des conducteurs.

En conséquence, la lutte contre les conduites dangereuses, l'apprentissage du partage de la voirie et du respect des usagers les plus vulnérables sont mes préoccupations constantes pour réduire année après année, le nombre de décès, de blessés et d'accidents sur nos routes.

Cette ambition implique une mobilisation collective forte, constante et organisée de l'ensemble les acteurs œuvrant pour lutter contre l'insécurité routière. Elle nécessite également la mise en place d'une politique de prévention efficace et partagée par tous les acteurs publics (services de l'État, collectivités territoriales, forces de l'ordre) et privés (entreprises, associations), par tous les bénévoles, enseignants, éducateurs et professionnels de santé. Elle concerne également chacun d'entre nous, en tant qu'utilisateur de la route.

Les priorités d'actions devront désormais s'articuler autour de quatre enjeux principaux : les usagers vulnérables et en particulier les usagers de deux-roues motorisés, les conduites après usage de substances psychoactives, la vitesse et enfin les risques routiers professionnels.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de cette feuille de route pour 2018-2022.

PRÉAMBULE

CONTEXTE ET OBJECTIFS NATIONAUX

Lors de l'installation du Conseil National de la Sécurité Routière (CISR) le 27 novembre 2012, le ministre de l'Intérieur a fixé l'objectif de diviser par deux, le nombre de tués sur les routes en 2020, conformément aux directives européennes. Pour la France, cela consistera à être en dessous des 2000 personnes tuées à la fin de la décennie.

Le CISR, réuni sous la présidence du Premier ministre, le 9 janvier 2018 et en présence de 10 ministres et secrétaires d'État, a décidé des mesures nécessaires pour atteindre cet objectif ambitieux. Trois axes majeurs ont été retenus pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- la protection de l'ensemble des usagers de la route ;
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes qui renvoient à 18 mesures fortes, 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.

Ce nouveau défi devra se traduire concrètement dans notre département par une réduction importante et continue du nombre de victimes et ce n'est que grâce à une énergie et une mobilisation collective que la Guyane contribuera à la réalisation de l'objectif national.

I – BILAN DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (DGO) 2012-2017

Le DGO, instauré par circulaire du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière du 19 octobre 1993, est le document qui définit les orientations de la politique locale de sécurité routière, au niveau départemental.

Le DGO 2012-2017 avait retenu cinq enjeux prioritaires :

- les deux-roues motorisés
- l'alcool
- la vitesse
- les piétons et les cyclistes
- les infrastructures

Par le biais des appels à projets, le financement des actions de prévention par la préfecture de la Guyane s'est fondé principalement sur ces enjeux, dans le cadre des PDASR successifs et la politique de sécurité routière mise en œuvre durant cette période a permis d'obtenir des résultats en nette amélioration par rapport aux années précédentes.

Si dans notre région, le nombre d'accidents corporels ainsi que le nombre de blessés légers ont tendance à repartir à la hausse (respectivement +6% et +7,1% en 2017), on peut par contre souligner que le nombre de tués ainsi que le nombre de blessés hospitalisés ont quant à eux connu une baisse (respectivement -31% et -8,84 % en 2017).

Au cours de cette période, la catégorie des « deux roues motorisés » est restée surreprésentée. La modification des cyclomoteurs et le défaut d'équipement de sécurité constituent des facteurs récurrents. La forte mobilisation des forces de l'ordre sur cet enjeu est aussi à souligner.

Parmi les premières causes présumées des accidents mortels, nous retrouvons toujours l'alcool et/ou les stupéfiants, la vitesse excessive ou inadaptée, les dépassements dangereux ainsi que les refus de priorité.

On peut dire ainsi que l'impact de la politique de sécurité routière, en matière d'accidentalité a été globalement positif, même si par enjeu, quelques nuances sont à relever.

1 - La Région Guyane



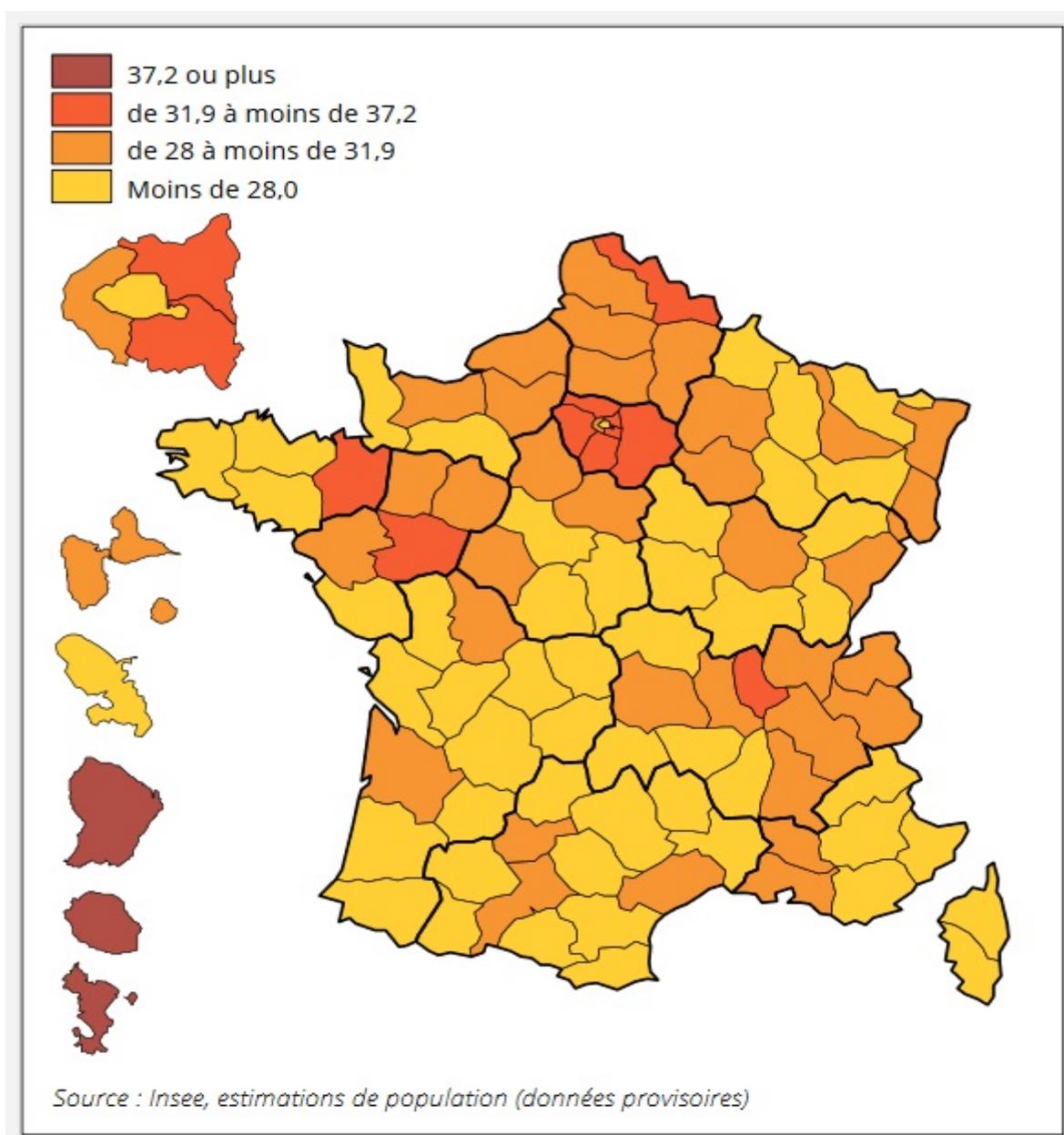
Département français d'Outre-mer situé entre le Suriname à l'Ouest et le Brésil à l'Est et au sud, la Guyane, plus grand département français par sa superficie (90 000 km²) est le département d'Outre-mer le moins peuplé (281 000 habitants).

Toutefois, ce département caractérisé par sa grande diversité culturelle, connaît une forte croissance démographique reposant essentiellement sur la conjonction d'un taux de natalité qui est le plus important de France et sur un solde migratoire largement excédentaire.

Dans ce département recouvert à 91 % par la forêt amazonienne, les fleuves Maroni et Oyapock sont les voies traditionnelles de pénétration vers l'intérieur, et constituent les frontières avec le Suriname et Le Brésil. Ce territoire compte 22 communes mais la population réside en majorité sur le littoral. La préfecture se trouve à Cayenne.

2 – Estimation de la population par sexe et âge au 1^{er} janvier 2018

Territoire	Population totale	Part des femmes (en %)	Part des hommes (en %)	Part des 0 à 24 ans (en %)	Part des 25 à 59 ans (en %)	Part des 60 ans ou plus (en %)	dont part des 75 ans ou plus (en %)
France Métropolitaine	65 018 096	51,6	48,4	29,7	44,4	25,9	9,3
Guyane	281 612	50,3	49,7	49,1	42,4	8,5	1,7



3 - Les infrastructures routières

En raison de la superficie de la Guyane, le réseau routier guyanais est jugé peu dense. La longueur totale de ce réseau se répartit en 440 kilomètres de routes nationales, 408 kilomètres de routes départementales et 1311 kilomètres de voies communales. Le département n'est pas traversé par une autoroute. On peut souligner que les conditions climatiques particulières à la Guyane participent pour beaucoup à la dégradation de ce réseau routier.

Le réseau routier national, constitué d'un axe littoral de près de 450 km (RN1 et RN2) relie les principales villes guyanaises entre elles (Saint-Georges, Cayenne, Kourou, Saint-Laurent-du-Maroni). Lien entre le Surinam et le Brésil, la vocation internationale de cet axe a été confortée par l'ouverture en 2017, du pont sur le fleuve Oyapock. Il constitue ainsi un véritable maillon de la « Panaméricaine Atlantique ». La continuité de l'itinéraire avec le Surinam est assurée par le bac « la Gabrielle ». Cet axe comporte près de 80 ouvrages d'art pour le franchissement des fleuves et rivières dont plusieurs de dimensions exceptionnelles (pont du Larivot et de Kourou) et plus de 800 ouvrages hydrauliques pour le franchissement des criques de moindre dimension. La vitesse maximale autorisée peut varier sur ce réseau selon que l'on se trouve sur des voies rapides permettant le contournement ou l'entrée dans l'agglomération cayennaise ou sur le tronçon de la RN1 reliant Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni (90 km/h hors agglomération). Elle a été limitée à 70 km/h, hors agglomération, sur certaines portions de la RN2 reliant Cayenne à Saint-Georges-de-l'Oyapock. Des barrages permanents de gendarmerie sont présents sur ces deux grands axes routiers afin de lutter contre les différents trafics comme l'orpillage illégal ou l'immigration irrégulière.

Le réseau routier départemental est composé de routes situées soit en milieu urbain, soit en milieu rural. Sa longueur totale est de l'ordre de 400 km/h.

Les voies communales quant à elles sont rarement dotées de trottoirs et l'éclairage y est souvent insuffisant voire défaillant.

4 - Données sur le trafic routier

Le trafic routier est depuis des années en constante augmentation en Guyane. Ce phénomène s'explique bien sûr par l'augmentation de la population et du parc automobile, mais également par l'amélioration du réseau routier. Autour de Cayenne, le trafic est dense et en forte progression. L'île de Cayenne ainsi que la RN1 entre Cayenne et Kourou sont les zones où le trafic a fortement augmenté ces dernières années. La RN1 à l'entrée de Cayenne constituée d'une 2x2 voies est l'axe routier le plus fréquenté de Guyane. La RN2, entre le giratoire de Balata et la commune de Matoury constitue l'autre axe majeur de la périphérie de Cayenne.

5 - Évolution de l'accidentalité corporelle du département.

Ces données proviennent pour l'essentiel de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) ainsi que de l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière (ORSR).

PERSONNES TUÉES										
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
27	26	28	36	29	41	27	28	28	37	26

Depuis l'année 2015, le nombre des accidents corporels est reparti à la hausse alors que le nombre de tués lui connaît une certaine stabilité sauf en 2012 et en 2016. Les chiffres de 2017 sont à nuancer, du fait de l'impact des mouvements sociaux survenus au cours de cette année.

II - DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU DGO 2018-2022

Le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, par circulaire du 11 avril 2017, a chargé chaque préfet d'établir un DGO pour les années 2018-2022, dans le but de fixer les axes prioritaires de la politique de sécurité routière à mener dans leur département.

Le présent DGO constitue donc notre feuille de route commune : outil de programmation régional permettant de définir les orientations d'actions à mener pour la sécurité routière mais aussi outil de mobilisation locale, permettant de renforcer la sécurité routière sur nos routes, en vue d'atteindre les objectifs fixés.

UNE DÉMARCHE PARTENARIALE

Élaboré sur la base d'un diagnostic précis, il est le fruit d'une large concertation entre les services de l'État et les divers partenaires institutionnels et autres acteurs locaux qui concourent aux actions de sécurité routière, tant en matière de prévention que de répression tels que les élus de la Collectivité Territoriale de Guyane, les élus des principales communes, le représentant de l'Association des Maires de Guyane et, compte tenu de la mission de service public qui leur est confié, les assureurs sociaux du risque professionnel (Caisse Régionale d'assurance Maladie, Mutualité Sociale Agricole, Caisse nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales).

La réunion du comité de pilotage a permis à l'ensemble des partenaires de partager une analyse de l'insécurité routière locale et des enjeux qui en découlent. Ils ont eu en charge la définition et l'affichage des enjeux et axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre au cours de la période du DGO, 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.

Les orientations communes ainsi que projets d'actions issus des propositions formulées et validées par les différents groupes de travail seront déclinés par la suite, dans le cadre annuel des prochains Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Une part de ces actions sera portée par les services de l'État et parallèlement, un appel à projets sera lancé chaque année, pour soutenir les initiatives des associations locales et des collectivités territoriales.

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

la phase « enjeux »
et
la phase « orientations d'actions »

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

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

Par délégation du Préfet, le chef de projet sécurité routière a donc assuré l'information des services de l'État au cours d'une réunion du Comité Départemental de Sécurité ou Pôle de Compétences. Il a sollicité personnellement les élus des principales collectivités territoriales et les assureurs sociaux du risque professionnel.

Les personnes qualifiées, organismes et associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière ont été informés de la démarche du DGO et associés à certaines phases de son élaboration. Ils seront également sollicités à la conception des projets et à leur suivi ainsi qu'aux ajustements nécessaires.

Par ailleurs, un Comité de Pilotage, ayant notamment pour mission de proposer au Préfet les enjeux et les orientations d'action à valider sera créé. Il sera animé par le chef de projet sécurité routière et constitué des élus correspondants des collectivités territoriales et des représentants des assureurs sociaux du risque professionnel.

1 – Choix des enjeux prioritaires

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2022, il est demandé à tous les départements, à partir de l'analyse de leurs propres données, de caractériser les enjeux retenus au niveau national et de les décliner localement.

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

Les quatre enjeux impératifs, définis par le ministère de l'Intérieur sont les suivants :

- ◆ le risque routier professionnel
- ◆ la conduite sous l'emprise de substances psychoactives (alcool et/ou les stupéfiants)
- ◆ les jeunes
- ◆ les seniors.

Compte tenu des caractéristiques de l'accidentalité locale, deux autres enjeux ont également été retenus :

- ◆ les usagers vulnérables (usagers de deux roues motorisés en particulier)
- ◆ la vitesse

En effet, l'étude d'enjeu permet d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou /ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour but de comprendre le dysfonctionnement mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du Comité de Pilotage, une hiérarchisation des enjeux proposés et l'argumentaire technique indispensable à leur choix.

Elle est réalisée à partir de l'analyse du bilan de l'accidentologie réalisé par l'Observatoire Régional de Sécurité Routière basé à la préfecture. Cette étape permet un premier approfondissement des problématiques spécifiques à la Guyane.

Ainsi, faute d'indicateurs statistiques, l'enjeu « distracteurs » n'a pu être retenu. Il constitue toutefois un point d'attention majeur puisque de nombreuses actions se poursuivront dans ce domaine, indépendamment du DGO.

Sous la responsabilité du préfet et sur proposition du Comité de Pilotage, le choix des enjeux a permis, dans le cadre de la concertation mise en œuvre, d'identifier les enjeux pouvant déboucher sur une politique pluriannuelle et partenariale. Il conviendra pour chaque enjeu de fixer des objectifs chiffrés de réduction des accidents.

La répartition par groupe de travail par enjeu a permis à chaque pilote, à partir d'une feuille de route, de procéder à l'étude et à la compréhension des enjeux retenus puis à la proposition d'actions. La synthèse des travaux a été transmise à l'ensemble des membres du Comité de Pilotage

2 - Choix des orientations d'actions

Dans le champ de chacun des six enjeux définis précédemment, l'objectif a été de retenir des orientations pour réduire l'insécurité routière dans le département. Ces orientations seront déclinées ultérieurement en actions et viendront enrichir le programme d'actions déjà existantes.

En effet, les orientations d'actions relatives à chaque enjeu devront permettre de fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition d'un programme d'actions ainsi que dans l'élaboration de projets partenariaux ciblés, en vue d'atteindre l'objectif national. Cela permettra de lutter plus efficacement contre l'insécurité routière dans notre région, au cours des cinq prochaines années, à travers les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) annuels.

Les six enjeux retenus feront donc l'objet d'actions spécifiques et les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines suivants :

- ◆ **éducation**
- ◆ **formation**
- ◆ **information**
- ◆ **infrastructure**
- ◆ **contrôle/sanction**

III- LES ENJEUX PRIORITAIRES RETENUS

Conformément aux directives du gouvernement et du Comité de Pilotage départemental, les enjeux ont été retenus dans l'ordre de priorité suivant :

- 1. le risque routier professionnel**
- 2. les usagers vulnérables (usagers de deux roues motorisés en particulier)**
- 3. la conduite sous l'emprise de substances psychoactives (alcool et/ou les stupéfiants)**
- 4. la vitesse**
- 5. les jeunes**
- 6. les seniors**

Chaque groupe de travail a eu pour mission d'établir sa feuille de route pour :

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

ENJEU N°1

LE RISQUE ROUTIER **PROFESSIONNEL**

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Première cause de décès par accident au travail, le risque routier est un risque professionnel majeur en Guyane car la part des tués dans un accident professionnel sur nos routes est de 39 %, sur la période 2012-2016.

Toutefois, cet enjeu a été jusqu'à présent très peu pris en compte. En conséquence, sous des formes et des procédures à déterminer avec tous les acteurs concernés, le développement des interventions dans le domaine de la prévention des risques routiers en entreprise et dans les milieux professionnels doit être engagé. Cela favoriserait l'émergence d'un réseau cohérent et coordonné d'animateurs de prévention du risque routier professionnel.

Différentes structures (organismes de prévention, organisations professionnelles, assureurs, autres partenaires) sont en charge de la sensibilisation, de la mobilisation et de l'aide aux employeurs. Ces acteurs et les employeurs doivent intervenir principalement sur le risque « mission »

En effet, la prise en compte du risque « trajet » ne constitue pas une obligation légale pour l'employeur. Or, ce risque représente le premier enjeu du risque routier professionnel en Guyane.

Les accidents en trajet « domicile-travail » ont plutôt lieu en début de matinée et l'importance de ces accidents s'explique principalement par l'offre insuffisante de transport public en Guyane. Cela conduit de nombreux salariés à effectuer leur trajet « domicile-travail » par leur propre moyen, durant des créneaux horaires similaires et sur des axes routiers souvent encombrés.

Propositions d'orientation d'actions :

Dans ce contexte, il est proposé que l'ensemble des partenaires de la sécurité routière œuvrent dans le cadre de la prévention de ce risque routier :

- ◆ en soutenant les actions conduites par les acteurs de la prévention pour le « risque mission »
- ◆ en initiant des actions qui répondent aux enjeux du « risque trajet »
- ◆ en développant l'offre de transport public ou privé (CTG, CACL, plateformes locales de covoiturage)

Cette stratégie devra se traduire dans un plan d'actions ciblées ayant pour objectifs :

- ◆ de prioriser les actions de prévention (secteurs d'activités à fort enjeux et problématiques les plus importantes)
- ◆ de renforcer les partenariats en vue d'initier des actions de prévention pour le risque trajet
- ◆ de soutenir les acteurs de la prévention dans leur mission d'assistance aux employeurs

Enjeu "Risque routier professionnel"

Personnes tuées dans un accident "professionnel" (mission + trajet domicile-travail)

2007 - 2011		
Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel"/total tués trajet connu
31	132	23 %

2012 - 2016		
Tués dans un accident "professionnel"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "professionnel"/total tués trajet connu
51	131	39 %

Enjeu "Risque routier professionnel"

Personnes tuées dans un accident "mission"

2007 - 2011		
Tués dans un accident "Mission"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "mission"/total tués trajet connu
20	132	15 %

2012 - 2016		
Tués dans un accident "Mission"	Total tués dans un accident avec trajet connu	Part des Tués dans un accident "mission"/total tués trajet connu
29	131	22 %

Enjeu "Risque routier professionnel"

Accident impliquant un conducteur avec trajet "Mission"

2007 - 2011		
Accidents "Mission"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Mission"/Total accidents "professionnel"
165	377	44 %

2012 - 2016		
Accidents "Mission"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Mission"/Total accidents "professionnel"
128	351	36 %

Enjeu "Risque routier professionnel"

Accident impliquant un conducteur avec trajet "Domicile-travail"

2007 - 2011		
Accidents "Domicile-travail"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Domicile-travail"/Total accidents "professionnel"
233	377	62 %

2012 - 2016		
Accidents "Domicile-travail"	Total accidents "professionnel"	Part des accidents "Domicile-travail"/Total accidents "professionnel"
234	351	67 %

Enjeu "Risque routier professionnel"

Accident impliquant un conducteur avec trajet "Mission" - répartition selon le milieu

2007 - 2011						
Accidents "Mission" Hors agglomération		Accidents "Mission" En agglomération		Accident "Mission" sur autoroute		Total accidents "Mission"
86	52,1%	79	47,9%		0,0%	165

2012 - 2016						
Accidents "Mission" Hors agglomération		Accidents "Mission" En agglomération		Accident "Mission" sur autoroute		Total accidents "Mission"
69	53,9%	58	45,3%	1	0,8%	128

Enjeu "Risque routier professionnel"

Accident impliquant un conducteur avec trajet "domicile-travail" - répartition selon le milieu

2007 - 2011						
Part des accidents "domicile-travail" Hors agglomération		Part des accidents "domicile-travail" En agglomération		Part des accidents "domicile-travail" sur autoroute		Total accidents "domicile-travail"
113	48 %	120	52 %		0 %	233

2012 - 2016						
Part des accidents "domicile-travail" Hors agglomération		Part des accidents "domicile-travail" En agglomération		Part des accidents "domicile-travail" sur autoroute		Total accidents "domicile-travail"
98	42 %	136	58 %		0 %	234

ENJEU N°2

USAGERS VULNÉRABLES

DEUX ROUES MOTORISES

Alors que le nombre d'usagers impliqués ou tués chez les piétons et les cyclistes est en net recul, en revanche, pour les usagers de deux roues motorisés, la situation devient préoccupante.

En effet, les deux roue motorisés sont surreprésentés dans les accidents de la circulation. Leur faible visibilité et leur « fragilité » (absence de carrosserie, non port des équipements de sécurité, obstacles fixes) y sont pour beaucoup.

En Guyane, beaucoup d'usagers l'utilisent principalement comme moyen de transport, notamment sur l'Île de Cayenne*. Malheureusement, on constate que le manque d'expérience mais surtout le manque de formation est souvent synonyme d'accidents graves, voire mortels.

Cette cible, qui touche toutes les tranches d'âge est depuis de nombreuses années une priorité pour notre département. De nombreuses actions de prévention ont été menées, principalement au sein des établissements scolaires, mais la fragilité de cette population nécessite une attention sans faille.

Il apparaît important de fédérer le maximum de partenaires (services de l'État, professionnels, usagers) autour d'une charte qui engagerait chacun, selon ses prérogatives et ses compétences respectives.

* (Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury)

A) Infrastructures et équipements :

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

Par ailleurs, les zones de bouchon ou de ralentissement ainsi que les zones de centre ville sont les lieux où beaucoup de conducteurs de deux roues motorisés adoptent des conduites dangereuses, à savoir : des slaloms entre les files de véhicules, des dépassements dangereux par la droite ou la gauche, l'utilisation des bandes cyclables ou des voies réservées aux piétons.

Nous pouvons évoquer également le non port des équipements de sécurité ou l'utilisation d'équipements non conformes.

Propositions d'orientation d'actions :

- ◆ Améliorer les infrastructures afin de réduire la possibilité offerte aux cyclomoteuristes d'emprunter les voies réservées aux cyclistes et aux piétons
- ◆ Mise en place d'un organe consultatif chargé d'émettre des préconisations ou recommandations. Il aura pour mission également la tenue d'un tableau de bord des opérations

B) Information

- ◆ Réalisation d'une campagne locale de sécurité routière ciblée sur le port des équipements de sécurité
- ◆ Organisation d'un concours départemental d'affiches et de slogans
- ◆ Édition et diffusion d'une plaquette d'information rédigée dans les principales langues parlées en Guyane, à destination des usagers des deux roues motorisés sur les risques et les sanctions encourues en cas de non-respect de la réglementation (débridage, défaut d'assurance, défaut de carte grise,...)
- ◆ Renforcement du partenariat avec l'Éducation nationale
- ◆ Renforcement du partenariat avec les assureurs afin d'informer les usagers civilement responsables
- ◆ Nomination d'un nouveau référent deux roues motorisés (2RM)
- ◆ Réalisation d'études d'enjeu ciblées (ORSR)

C) Formation

Il devient impératif de développer le volet formation en mettant en place une véritable éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge (accompagnement jeunes conducteurs, perfectionnement post permis)

- ◆ Renforcement du partenariat avec le Rectorat de la Guyane et le GRETA
- ◆ Renforcement du partenariat avec les auto-écoles

D) Éducation

Certains comportements dangereux sont acquis dès le plus jeune âge. En effet, il n'est pas rare d'observer un adulte ou deux véhiculant un ou deux enfants sur un même cyclomoteur. Les équipements de sécurité portés par ces enfants sont souvent fantaisistes. Enfants qui reproduiront ces comportements une fois adultes.

- ◆ Lutter contre ces mauvais comportements par l'information et la formation
- ◆ Optimiser l'utilisation des pistes de prévention routière
- ◆ Réalisation et exploitation d'outils pédagogiques tel que le « casque choc »

E) Contrôle et sanctions

L'arsenal législatif et réglementaire existe et les forces de l'ordre organisent de nombreuses opérations de contrôle visant principalement les usagers de deux roues motorisés. Toutefois, le contrôle technique n'étant pas obligatoire pour les deux roues motorisés, on peut constater que le parc de cyclomoteurs en Guyane est globalement assez vétuste ou mal entretenu.

- ◆ Lutter contre la transgression de la règle notamment contre le débridage des cyclomoteurs (Les forces de l'ordre sont désormais dotés d'un curvomètre utilisé lors des opérations de contrôle).

D) Freins et leviers locaux

a) Freins :

- ◆ Pour mener à termes les orientations d'action préconisées, il semble important qu'un groupe de travail « deux roues » soit mis en place.
- ◆ Par ailleurs, il n'existe pas en Guyane de propositions de pratiques sportives pouvant remplacer celle des courses sauvages organisées sur la voie publique.

b) Leviers :

- ◆ La participation de représentants de la FFMC à l'élaboration de ce DGO
- ◆ Le projet de création d'un village sécurité routière sur la piste de Cabassou

Enjeu "Deux roues motorisés"

Les personnes tuées

Personnes tuées en deux roues motorisés selon le type

2007 - 2011

Personnes tuées en deux roues motorisés			Totalité des tués	Part des personnes tuées en deux roues motorisés/totalité tués		
Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³		Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
60	48	12	146	41 %	33 %	8 %

2012 - 2016

Personnes tuées en deux roues motorisés			Totalité des tués	Part des personnes tuées en deux roues motorisés/totalité tués		
Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³		Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
43	34	9	161	27 %	21 %	6 %

2007 - 2011

Accidents impliquant un deux roues motorisés		
Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
1 101	977	140

Totalité
Accidents
1 956

Part des Accidents deux roues motorisés/totalité accidents		
Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
56 %	50 %	7 %

Enjeu "Deux roues motorisés"

Accidents deux roues motorisés

Les accidents

2012 - 2016

Accidents impliquant un deux roues motorisés		
Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
1 099	967	139

Totalité
Accidents
1 831

Part des Accidents deux roues motorisés/totalité accidents		
Tout 2RM	≤ 125cm ³	> 125cm ³
60 %	53 %	8 %

2007 - 2011

Personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges		
Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans
60	52	8

Totalité
Tués
146

Part des personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges/totalité tués		
Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans
41 %	36 %	5 %

2012 - 2016

Personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges		
Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans
43	37	6

Totalité
Tués
161

Part des personnes tuées en deux roues motorisés par classes d'âges/totalité tués		
Tout âge	< 50 ans	≥ 50 ans
27 %	23 %	4 %

ENJEU N°3

CONDUITE SOUS L'EMPRISE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

L'ALCOOL

En Guyane, comme partout en France, l'alcool est associé de façon quasi-systématique à la fête et au plaisir, si bien que les actions de sensibilisation aux dangers de l'alcool sont parfois mal perçues. Certains accusent même les lois concernant la vente et la consommation d'alcool d'être liberticides, oubliant que l'alcool est impliqué dans 35% des décès sur les routes de Guyane et que l'accidentologie liée à l'alcool marque plusieurs pics : notamment des pics hebdomadaires chaque week-end mais aussi des pics saisonniers, par exemple au cours de la période carnavalesque (mois de janvier à mars) ou durant la période estivale.

Face à ces constats, un groupe de travail a été constitué afin de déterminer les liens entre insécurité routière et alcool en Guyane.

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

SPÉCIFICITÉS DU CONTEXTE LOCAL

En Guyane, le premier contact avec l'alcool a lieu bien souvent dans la sphère familiale où la consommation d'alcool serait de plus en plus banalisée et se ferait de plus en plus tôt. En effet, les jeunes guyanais semblent privilégier la consommation d'alcool avec leurs parents à la maison ou chez des amis, ou encore en extérieur, par rapport à d'autres lieux propices tels que les débits de boissons ou les discothèques. Le jeune âge des parents pourrait en être une des causes principales.

En Guyane, la législation peine à être appliquée. En effet, de nombreux commerçants semblent ne pas respecter l'interdiction de vente d'alcool aux mineurs. On peut également constater que ceux qui consomment de l'alcool sur la voie publique devant les commerces en dépit de l'interdiction prise par quelques municipalités, sont rarement sanctionnés.

Lors des actions « grand public » organisées par la mission sécurité routière, nous avons pu constater un déficit de connaissances concernant les effets de l'alcool et des stupéfiants sur le comportement des conducteurs (limite de consommation possible, temps de récupération, comment utiliser un éthylotest, la dépendance,...).

Propositions d'orientation d'actions :

- ◆ Mise en œuvre d'actions de prévention et de campagnes de sensibilisation ciblant prioritairement le comportement, le savoir-être : (dispositif « SAM », se tester avant de conduire, retenir quelqu'un qui a bu)
- ◆ Renforcer l'application de la réglementation en matière d'alcool pour protéger les plus jeunes et limiter les risques en matière de sécurité routière.

A- Impliquer les jeunes usagers de la route

Face à tous ces constats, le groupe de travail préconise de placer les jeunes au centre de nos préoccupations afin de leur donner des repères grâce notamment à l'enseignement scolaire et à l'éducation sportive, mais aussi par l'intermédiaire de campagnes de sécurité routière diffusées par les moyens modernes de communication (Réseaux sociaux, internet).

Parce que l'exemple des pairs a prouvé son efficacité en termes de changement de comportement, nous devons tout mettre en œuvre pour promouvoir chez les jeunes l'engagement citoyen au sein de dispositifs tel que celui de la « réserve civique ». Ils pourront ainsi s'impliquer davantage dans les actions de prévention et de sensibilisation en faveur des jeunes.

B- Impliquer les adultes

Même si les jeunes sont sur représentés dans les accidents avec alcool et/ou usage de stupéfiants, cette problématique concerne toutes les générations et cela renvoie aussi à l'importance et à la valeur d'exemple des aînés

C- Impliquer les équipes éducatives

Il serait souhaitable que ces équipes prennent mieux en compte la présence visible des conduites addictives chez les jeunes et refusent la banalisation de ces comportements au sein de leur établissement.

L'objectif est de retarder le plus possible l'expérimentation et la consommation de substances psychoactives telles que alcool ou les stupéfiants car plus la consommation débute tôt, plus les risques de dépendances sont élevés.

Le groupe rappelle que ce refus de la banalisation passe par l'application de sanctions internes à l'établissement dès le premier incident impliquant l'élève et par le signalement immédiat des élèves consommateurs ou trafiquants.

D - Impliquer les éducateurs sportifs et médiateurs culturels

Ces adultes, même avec peu d'expérience professionnelle représentent de véritables points de repères pour les jeunes, du fait qu'ils sont amenés à entendre de la bouche des jeunes leurs préoccupations, leurs désirs et leurs souffrances.

Ce sont des adultes qui peuvent monter des projets pour les jeunes, avec les jeunes. Des projets qui ont un sens pour ceux vers qui ils sont dirigés et qui ont donc beaucoup plus de chance d'avoir un impact réel sur les comportements.

D'une façon générale, le sport permet de véhiculer de nombreuses valeurs qui constituent autant de repères pour les sportifs de tous âges. La question des conduites addictives peut nécessairement être abordée sous différents angles : dopage, pratique sportive sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants, respect des règles de sécurité routière si les pratiquants se déplacent sur la chaussée pour rejoindre des installations sportives,...

D - Impliquer les enseignants de la conduite

Les différents diplômes dispensés dans le cadre de l'éducation à la sécurité routière, à différentes étapes de la vie scolaire, permettent à l'élève citoyen d'acquérir des notions de plus en plus précises en termes de sécurité routière, selon qu'il se trouve placé en position de piéton, cycliste ou cyclomotoriste.

Dernière étape de cette éducation routière, l'école de conduite constitue un lieu d'enseignement fondamental. Elle est non seulement le lieu des premières expériences de conduite, mais elle permet également d'évaluer puis renforcer les connaissances des jeunes en matière de sécurité routière. Les enseignants de la conduite transmettent des savoir-faire mais aussi des valeurs clés de la sécurité routière, notamment celle du conducteur citoyen.

E - Impliquer les services répressifs et judiciaires en matière de sécurité routière

Les actions de prévention en faveur des jeunes doivent nécessairement être complétées par des opérations des forces de l'ordre à l'égard de tous les conducteurs.

Ces opérations de contrôle ont non seulement une visée préventive (la « peur du gendarme » provoque une prise de conscience de la nécessité d'appliquer les règles du code de la route) mais aussi une visée répressive (les sanctions représentent la preuve que la législation est bien là pour protéger chaque citoyen).

Ainsi, le groupe de travail souligne la nécessité pour la justice et les services de police et de gendarmerie de communiquer davantage sur les contrôles et les sanctions, lorsque alcool et sécurité routière sont liés.

Des investissements doivent être consentis pour mieux équiper les patrouilles de police et de gendarmerie en éthylomètres portatifs, réputés plus éducatifs que les traditionnels « ballons », grâce à l'affichage d'une valeur semi-quantitative de la quantité d'alcool expirée.

F - Faire appliquer plus strictement la législation en vigueur, interdisant la vente d'alcool aux mineurs en impliquant plus fortement les maires en leur qualité d'autorité de police sur leur circonscription

Il est vivement souhaité qu'un effort puisse être fait en ce sens car le respect de ce principe élémentaire peut éviter à beaucoup de jeunes de se familiariser trop tôt avec l'alcool et ainsi réduire les risques de dépendance.

Une attention particulière sera portée sur les commerces situés à proximité des établissements scolaires, notamment pour ceux qui continuent à enfreindre la réglementation en vigueur.

Mais si pour certains la sanction est un moteur pour se remettre dans le « droit chemin », d'autres auront sans doute besoin de l'aide de professionnels de la prévention ou de professionnels de santé.

Par ailleurs, nous ne devons pas occulter le fait que si l'alcool est le produit le plus consommé, il est cependant très souvent associé à d'autres produits psychoactifs tels que les stupéfiants qui prennent une part non négligeable dans l'accidentologie en Guyane.

Enjeu "Conduite après usage de substances psychoactives"

Alcool

Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé

2007 - 2011		
Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu
31	85	36 %

2012 - 2016		
Tués dans un accident avec conducteur alcoolisé	Total tués dans un accident avec conducteur alcool connu	Part des tués dans un accident avec conducteur alcoolisé/alcool connu
28	95	29 %

Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
169	1 165	15 %

Accident avec conducteur alcoolisé	Total accident avec conducteur alcool connu	Part des accidents avec conducteur alcoolisé/alcool connu
135	939	14 %

Enjeu "Conduite après usage de substances psychoactives"

Alcool

Part de conducteurs alcoolisés non ceinturés

2007 - 2011		
Conducteurs alcoolisés non ceinturés	Conducteurs alcoolisés-Port de la ceinture connu	Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés/ceinture connue
10	80	13 %

2012 - 2016		
Conducteurs alcoolisés non ceinturés	Conducteurs alcoolisés-Port de la ceinture connu	Part des conducteurs alcoolisés non ceinturés/ceinture connue
8	75	11 %

ENJEU N°4

LA VITESSE

En Guyane, beaucoup d'usagers déclarent ne pas respecter les limitations de vitesse. Les échanges que nous pouvons avoir avec les usagers dans le cadre des actions de prévention ou lors des opérations de contrôles routiers montrent que la légitimité de la règle est reconnue en matière d'alcool et de stupéfiants mais que ce n'est pas le cas pour la vitesse. Une très large majorité de jeunes conduit des deux roues débridés. Les moins jeunes justifient leurs infractions vitesse en les mettant sur le compte de la distraction, ou de l'inattention.

Perçue comme une valeur positive associée au plaisir et au gain de temps, la vitesse reste cependant le grand facteur transversal car seule ou combiné à d'autres causes, elle est à l'origine de la plupart des accidents et elle conditionne lourdement leur gravité.

C'est cette image positive qu'il faut s'attacher à modifier en rappelant les réalités.

Propositions d'orientation d'actions :

L'analyse de l'enjeu « vitesse » conduit à définir trois principaux axes d'orientation :

A - Actions de prévention à l'attention des usagers

La cible visée est la tranche d'âge comprise entre 18 et 55 ans, qui constituent l'essentiel des victimes. Néanmoins, les usagers de moins de 18 ans doivent être également sensibilisés aux dangers de la vitesse, particulièrement dans le cadre de leur scolarité :

- ◆ Actions au sein des établissements scolaires
- ◆ Mobilisation du Rectorat et du corps enseignant
- ◆ Campagnes locales de prévention mieux adaptées au public guyanais
- ◆ Actions en dehors du cadre scolaire (Opérations « Capitaines de soirée » sur les lieux festifs tout au long de l'année)

B- Amélioration des infrastructures

la signalisation routière est un maillon important dans la chaîne reliant l'ensemble des acteurs de la sécurité. Il importe de veiller à la cohérence et au réalisme de cette signalisation afin de faciliter la lecture de la route et l'acceptation par les usagers de la règle de droit.

- ◆ Implication des collectivités entre elles dans la mise en conformité et en cohérence de la signalisation routière leur incombant
- ◆ Délimitation des entrées et sorties d'agglomération afin de faire baisser les vitesses des véhicules dans l'Île de Cayenne et autres zones urbanisées de Guyane
- ◆ Améliorer les infrastructures sur les secteurs identifiés comme accidentogènes

C- Optimisation du contrôle sanction

La sanction est un levier de manœuvre permettant une baisse sensible des accidents dus à la vitesse dans la mesure où les lieux de contrôles sont considérés comme « justes » par les usagers et ne peuvent souffrir d'aucune contestation.

- ◆ Développer un plan de contrôle-sanction selon les critères de taux de gravité et de densité d'accidents relevés par des analyses d'enjeu (logiciel Concerto)
- ◆ Intensifier les contrôles pendant les périodes et les heures identifiées à risque
- ◆ Médiatiser et justifier les opérations de contrôle

Infractions hors contrôle automatisé et infractions CA (Contrôle Automatisé "radars")

2016					
Population du département	Total infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA	Total des 4 principales infractions départementales	Part des infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA / Total des 4 principales infractions départementales	Nb d'infractions "Vitesse" départementales CA et hors CA <i>Pour 1 million d'habitants du département</i>	Nb Total des 4 principales infractions départementales <i>Pour 1 million d'habitants du département</i>
262 527	27 855	29 352	94,9%	106 103	111 806

ENJEU N°5

LES JEUNES

En Guyane, comme partout ailleurs, l'accidentalité des jeunes de moins de 25 ans est très importante. Ce constat ne doit pas nous surprendre car la prise de risque est beaucoup plus importante chez cette catégorie d'usagers.

Propositions d'orientation d'actions :

Une politique de prévention de l'accidentalité des jeunes conducteurs ne peut se limiter à des interventions directes sur cette classe d'âges et devrait en conséquence s'inscrire dans une approche plus globale, intégrant toutes les classes d'âges.

A- Promouvoir les modes de déplacements alternatifs pour les jeunes afin de diminuer leur exposition au risque routier :

- ◆ Améliorer l'offre de transport public (CTG, CACL)
- ◆ Susciter le recours aux plateformes de covoiturage

B - Faire évoluer la formation des futurs usagers de la route pour favoriser la conscience et la maîtrise des risques sur la route :

- ◆ Mettre en œuvre une véritable éducation à la sécurité routière au sein des établissements scolaires afin de sensibiliser les élèves aux dangers de la route à toutes les étapes du parcours scolaire.
- ◆ Aider les jeunes sortis du système scolaire à accéder à des formations au code de la route à bas coût (Mission locale)

C- Aide au permis de conduire :

- ◆ Inciter les organismes financiers ou les mutuelles étudiantes à s'impliquer davantage dans le financement du permis à 1 euro
- ◆ Aider les jeunes suivis par la justice à se former pour l'obtention du permis de conduire (PJJ)

D - Réduire le risque d'accident pour les jeunes conducteurs de deux roues motorisés :

- ◆ Savoir accompagner la prise de risque chez les jeunes
- ◆ Soutenir les projets « sécurité routière » portés en partenariat avec des jeunes
- ◆ Lutter contre le phénomène de courses sauvages (tirages) très prisé par les jeunes
- ◆ Proposer des formations post permis en partenariat avec les fédérations sportives

E - Prendre en compte et gérer les problèmes de consommations addictives :

- ◆ Sensibiliser les adultes et les aînés sur l'importance et la valeur de l'exemple
- ◆ Alcool : Organiser des actions de prévention sur les lieux festifs telles que les opérations capitaines de soirée
- ◆ Cannabis : Organiser des actions de sensibilisation en partenariat avec les acteurs concernés (ARS, DRJSCS, professionnels de santé, maison des adolescents)

F - Offrir aux jeunes et aux associations un espace unique d'information

- ◆ Adapter les horaires d'ouverture des lieux tels que les maisons de quartier ou des points information jeunesse, à la disponibilité des jeunes

G - Adapter et renouveler la communication vers les jeunes

- ◆ Utiliser les radios de proximité écoutées par les jeunes
- ◆ Utiliser les moyens de communication plébiscités par les jeunes (réseaux sociaux, Internet, ...)
- ◆ Les associer à la réalisation de supports de communication (affiches, slogans, campagne de sécurité routière) en réalisant et diffusant des études d'enjeux ciblés (logiciel Concerto)

Enjeu "jeunes"

Personnes tuées par classes d'âges

2007 - 2011

Personnes tuées par classes d'âges			Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		
14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
15	39	17	146	10 %	27 %	12 %

2012 - 2016

Personnes tuées par classes d'âges			Totalité tués	Part des tués par classes d'âges/totalité des tués		
14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
7	36	17	161	4 %	22 %	11 %

Enjeu "jeunes"

Accidents impliquant un usager de la classe d'âge

2007 - 2011

Accidents par classes d'âges			Totalité accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
320	784	549	1 956	16 %	40 %	28 %

2012 - 2016

Accidents par classes d'âges			Totalité accidents	Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents		
14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
221	684	469	1 831	12 %	37 %	26 %

Enjeu "Jeunes"

Répartition des impliqués selon le milieu

En agglomération hors autoroute

2007 - 2011			2012 - 2016		
Impliqués 14-17 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 14-17 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident en agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident en agglomération hors autoroute
229	619	397	165	502	319

Hors agglomération hors autoroute

2007 - 2011			2012 - 2016		
Impliqués 14-17 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 14-17 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 18-24 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute	Impliqués 25-29 ans dans un accident hors agglomération hors autoroute
139	425	257	86	366	227

ENJEU N° 6

USAGERS VULNÉRABLES

LES SENIORS

Les plus de 65 ans ne représentent que 8 % des tués sur la période couvrant le précédent DGO mais ils méritent une attention particulière du fait de leur vulnérabilité.

Pour conserver une certaine autonomie et l'accès à différents services, souvent très éloignés de leur domicile, la nécessité de se déplacer demeure vitale pour cette catégorie d'usagers de la route.

Les accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués ont souvent pour cause principale un comportement induit par la perte de vigilance, le handicap, l'état psychologique lié à l'âge et leur fragilité physique.

Proposition d'orientation d'actions :

- ◆ Poursuivre et développer les actions de prévention
- ◆ Impliquer l'ensemble de la population et des associations qui œuvrent auprès des personnes âgées pour les sensibiliser
- ◆ Développer un partenariat entre les différents acteurs

Enjeu "Seniors"

Personnes tuées par classes d'âges

Personnes tuées par classes d'âges	
65-74 ans	75 ans et plus
6	0

Totalité
tués
146

2007 - 2011

Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
65-74 ans	75 ans et plus
4 %	0 %

2012 - 2016

Personnes tuées par classes d'âges	
65-74 ans	75 ans et plus
11	1

Totalité
tués
161

Part des tués par classes d'âges/totalité des tués	
65-74 ans	75 ans et plus
7 %	1 %

Enjeu "Seniors"

Accidents par classes d'âges	
65-74 ans	75 ans et plus
95	38

Totalité
Accidents
1 956

2007 - 2011

Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
65-74 ans	75 ans et plus
5 %	2 %

2012 - 2016

Accidents par classes d'âges	
65-74 ans	75 ans et plus
125	42

Totalité
Accidents
1 831

Part des accidents par classes d'âges/totalité des accidents	
65-74 ans	75 ans et plus
7 %	2 %

Enjeu "Seniors"

65 - 74 ans

Répartition des impliqués selon le mode de déplacement

2007 - 2011						
Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
11	52	20	6	8	0	0

2012 - 2016						
Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
23	75	22	2	5	0	0

75 ans et plus

2007 - 2011						
Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
7	23	4	0	3	1	1

2012 - 2016						
Piétons et cyclistes	Véhicules de tourisme	Cyclomoteurs	Moto	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
8	27	4	1	1	0	0

2007-2011			
Hommes		Femmes	
Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs
5	59	6	17

2012-2016		
Hommes		Femmes
Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons
15	75	8

Enjeu "Seniors"

75 ans et plus

Répartition des impliqués selon la classe d'âge et le sexe

2007-2011			
Hommes		Femmes	
Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons	Autres conducteurs
5	19	2	4

2012-2016		
Hommes		Femmes
Vélo + piétons	Autres conducteurs	Vélo + piétons
5	26	3

IV – SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

Le comité de pilotage se réunira au moins une fois par an, de préférence en fin d'année, afin d'évaluer la cohérence et la pertinence des actions mises en place et réalisées dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Cette évaluation permettra de mesurer l'écart constaté entre les préconisations et orientations telles que définies dans le DGO et les actions du PDASR. Les indicateurs en matière d'accidentologie fournis par le portail accidents et par l'ORSR gérés par la Mission sécurité routière de la préfecture, serviront de support à cette évaluation.

En tant que de besoin, les six groupes d'enjeux seront réunis, soit par le pilote du groupe, soit à la demande du chef de projet, afin d'approfondir, de préciser, de réajuster, de définir si nécessaire, certains points des travaux de leur groupe en fonction de l'évolution de la situation dans le département.

REMERCIEMENTS

Grâce à l'effort conjugué de tous les acteurs de la sécurité routière, le présent Document Général d'Orientations sera notre outil de référence pour atteindre les objectifs départementaux déclinés dans les six enjeux retenus sur la période 2018-2022.

Je voudrais saluer ici le travail réalisé par tous ceux qui de près ou de loin apportent leur contribution dans la lutte contre l'insécurité routière, et en particulier le bureau de la sécurité routière de la préfecture.

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

Je dois également remercier les collectivités pour leur collaboration et le partenariat efficient avec les services de l'État.

Enfin, je terminerai mon propos, en insistant plus particulièrement sur l'engagement du secteur associatif, qui, à travers le PDASR, favorise la mise en œuvre d'actions qui permettent de toucher un très large public.

Olivier GINEZ

Directeur de cabinet du Préfet

ANNEXES

- **Annexe 1**
Bilan définitif sécurité routière 2017
- **Annexe 2**
Indicateurs départementaux

- **Annexe 1**
Bilan définitif sécurité routière 201



BAROMÈTRE DU MOIS DE DÉCEMBRE 2017



BILANS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Bilan du mois de Décembre 2017	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Total Blessés	Dont blessés hospitalisés
Zone Police	23	0	28	3
Zone Gendarmerie	13	5	20	12
Décembre 2017 provisoire	36	5	48	15
Décembre 2016	72	7	81	29
Variation 2017/2016	-36	-2	-33	-14
Evolution 2017/2016	-50,00%	-28,57%	-40,74%	-48,28%

Au mois de décembre 2017, on constate une baisse importante du nombre d'accidents (-50 %), du nombre de blessés (-41%) et de blessés hospitalisés (-48 %). Le nombre de tués est en diminution mais reste malgré tout élevé (5).

Bilan des 12 mois 2017	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Total Blessés	Dont blessés hospitalisés
Janvier à Décembre 2017 Provisoire	650	26	829	196
Janvier à Décembre 2016	610	38	774	215
Variation 2017/2016	40	-12	55	-19
Evolution 2017/2016	6,56%	-31,58%	7,11%	-8,84%

Sur le cumul de l'année 2018, l'indicateur des tués affiche une baisse marquée de 31 % (- 12) et celui des blessés graves s'établit à - 9 % (- 19 BH). Les accidents (+40) et blessés légers (+55) ont augmenté respectivement de 6,5 % et 7,1 %



RÉPARTITION DES TUÉS PAR MOIS , PAR CATÉGORIE D'USAGER ET PAR SEXE

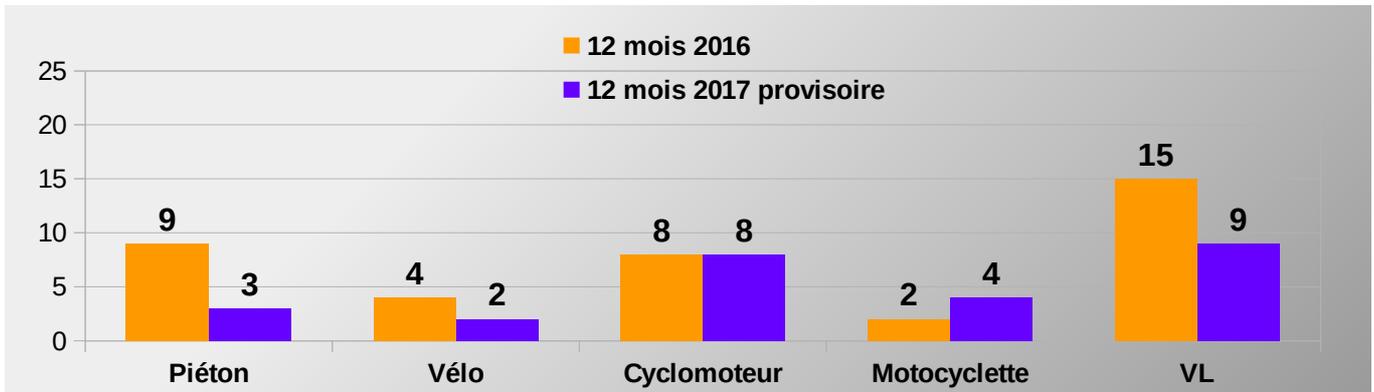
ANNEE 2017		Jan	Fev	Mars	Avr	Mai	Jun	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc
	H			1							1		
	F											1	
	H		1										1
	F												
	H							1	1		1	2	1
	F		1					1					
	H				1		1		1			1	
	F												
	H			2	1			2		1			2
	F												1
	H												
	F												
Cumul mensuel des tués		0	2	3	2	0	1	4	2	1	2	4	5

Cumul des tués par moyen de locomotion			
Piéton	H	2	3
	F	1	
Vélo	H	2	2
	F	0	
Scooter	H	6	8
	F	2	
Moto	H	4	4
	F	0	
VL	H	8	9
	F	1	
PL	H	0	0
	F	0	
Cumul année			26

Sur les 26 victimes tuées en 2017, 17 font partie de la population la plus vulnérable sur la route, **soit 65 %**. L'implication des deux-roues motorisés dans les accidents mortels est particulièrement élevée avec **12 victimes sur 26**. 22 hommes sont décédés sur les 26 victimes, soit **85 %** du total des tués.



COMPARAISON 2016/2017 DES TUÉS PAR VECTEUR DE TRANSPORT



Pour l'année 2017, une baisse des victimes des catégories « piéton », « vélo » et VL est remarquée. La catégorie « cyclomoteur » est identique à l'année 2016 mais la catégorie « motocyclette » est en hausse de 50 % (+2) malgré une baisse globale des victimes décédées de près de 32 %.

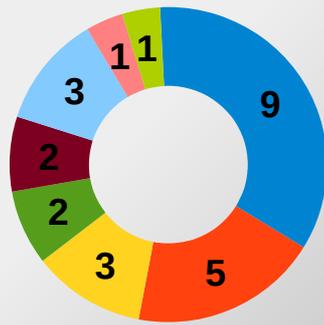


LES CATÉGORIES D'ÂGE DES VICTIMES

- 18 ans		18 – 24 ans		25 – 65 ans		+ 65 ans	
3	1	3	0	15	3	1	0



LES PREMIÈRES CAUSES PRÉSUMÉES DES ACCIDENTS MORTELS EN 2017

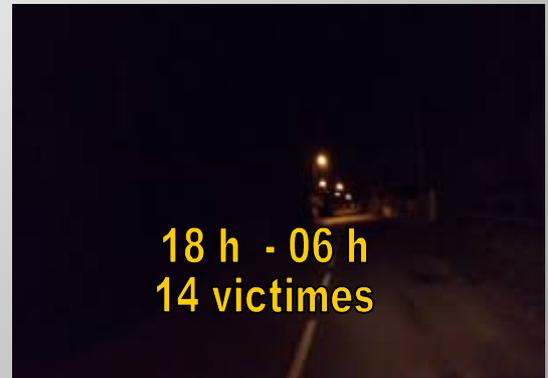


- Alcool et/ou stupéfiants
- Vitesse excessive ou inadaptée
- Dépassement dangereux
- Somnolence – Fatigue
- Obstacle sur voie circulée
- Priorité
- Facteur lié au véhicule
- Autre cause ou cause indéterminée

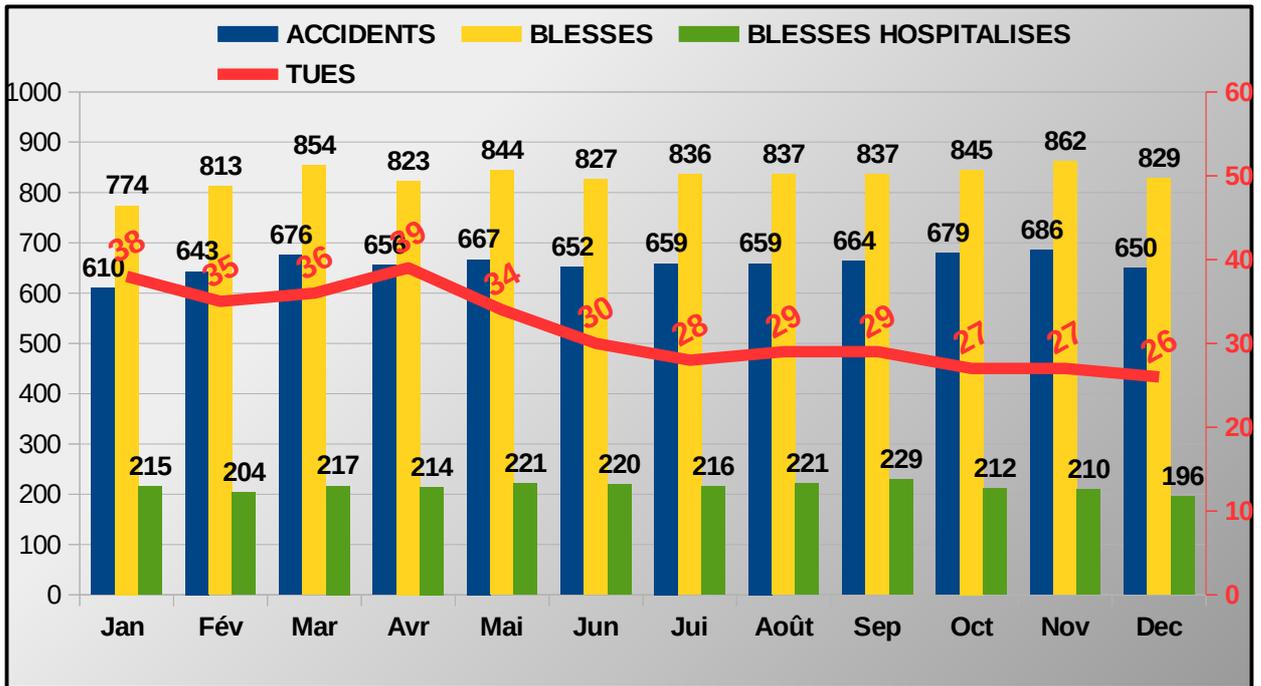
Il est précisé que sur 20 accidents mortels (26 décès), seuls 6 auteurs font partie des victimes.



LES ACCIDENTS MORTELS DANS LE TEMPS



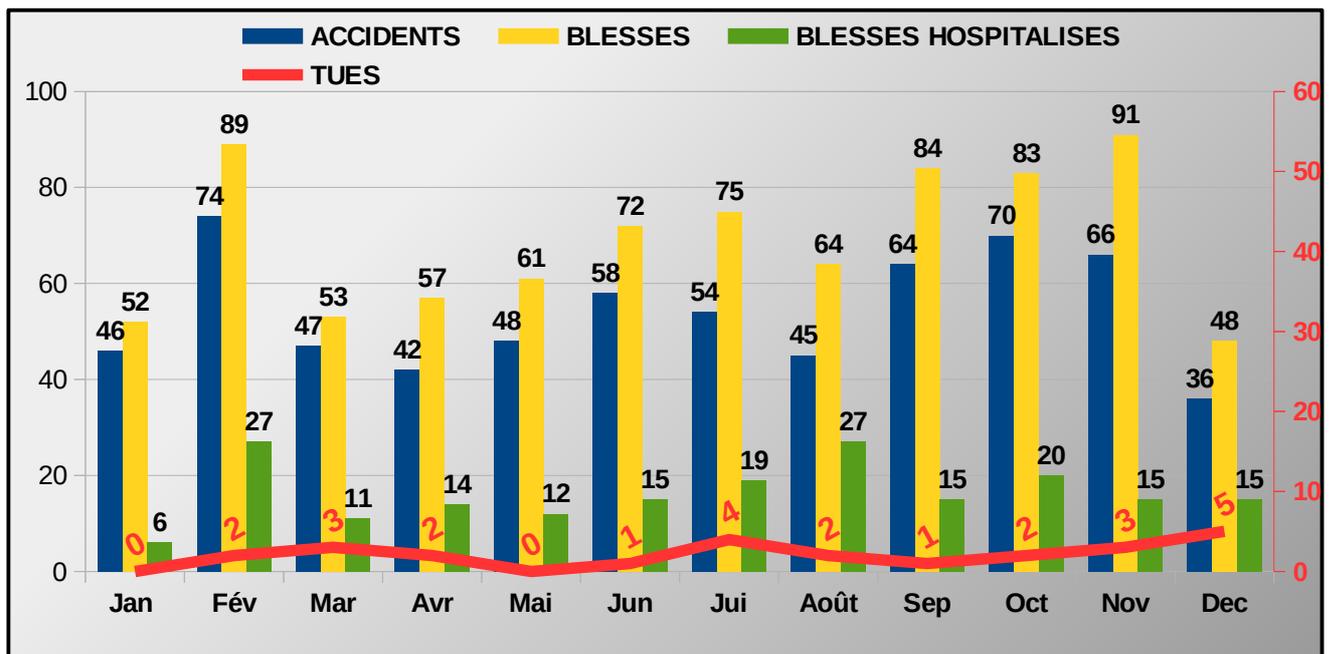
→ ÉVOLUTION DES INDICATEURS ATBH SUR UNE PÉRIODE DE 12 MOIS GLISSANTS



Sur 12 mois glissants, la courbe des personnes tuées est en baisse depuis le mois d'avril et tend à se stabiliser. Les autres indicateurs sont à nouveau en baisse à compter du mois de décembre.

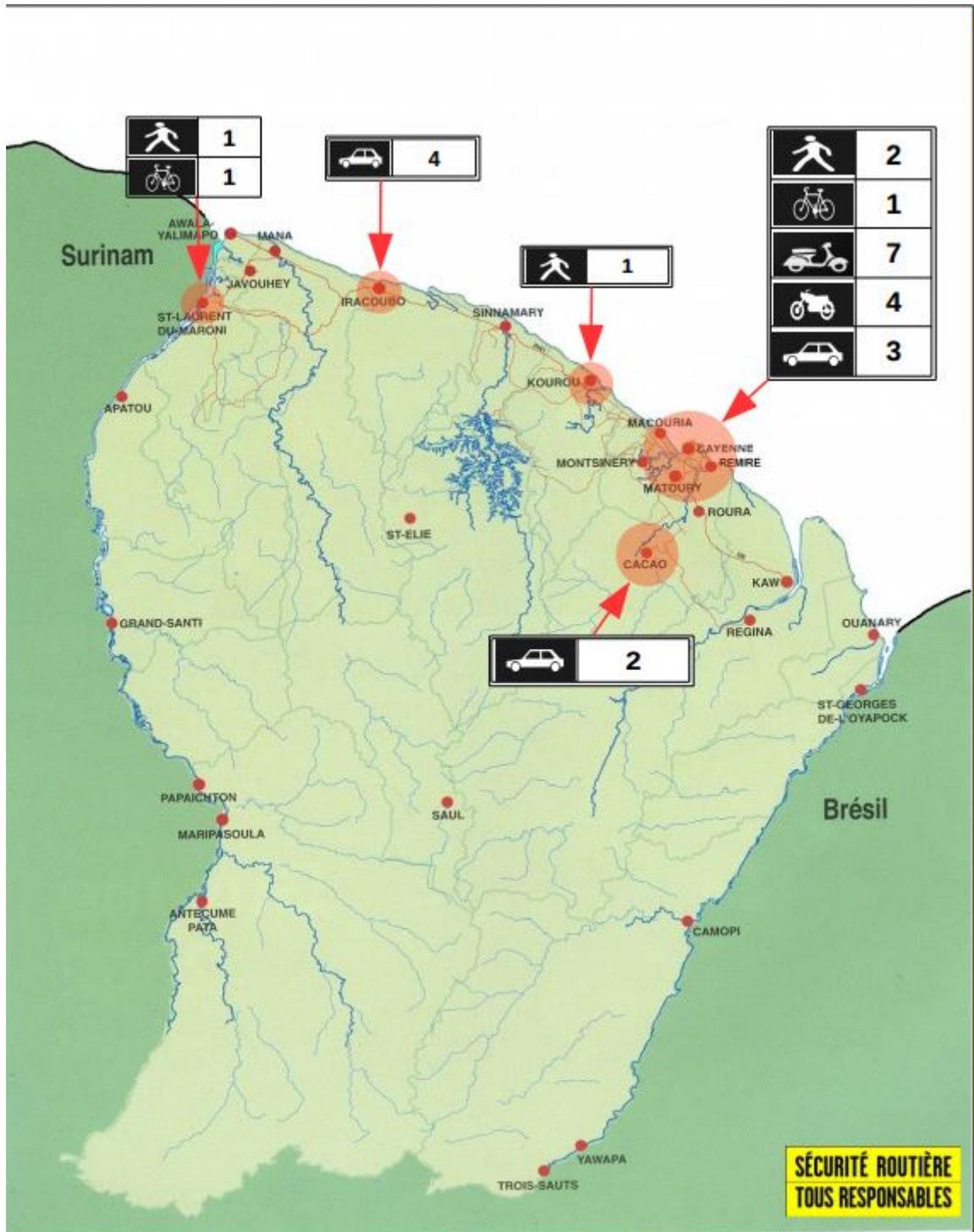
→ BILAN MENSUEL DES INDICATEURS ATBH SUR LA PÉRIODE DES 12 DERNIERS MOIS

Le mois de décembre 2017 a été le plus défavorable en nombre de tués (5), malgré une baisse arquée du nombre d'accidents et de blessés légers. Il est à noter que sur les 5 décès, 3 personnes ont perdu la vie dans un seul accident (choc frontal entre deux véhicules légers).





RÉPARTITION DES ACCIDENTS MORTELS DANS L'ESPACE



- **Annexe 2**
Indicateurs départementaux

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels

2007 - 2011

Personnes tuées			en moyenne 2007-2011					
taux moyen 2007-2011			part dans la mortalité des personnes tuées					
tous âges pour 1 million habitants (pop. 2011)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2011)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2011)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué/ drogue connu	tués non ceinturés / tués au port de la ceinture connu	tués non casqués / tués au port du casque connu
123	310	119	41 %	18 %	36 %	15 %	45 %	42 %

2012 - 2016

TABLEAU ET FIGURE – DESCRIPTIF ET CARTE DES FAMILLES DE DÉPARTEMENT

Personnes tuées			en moyenne 2012-2016					
taux moyen 2012-2016			part dans la mortalité des personnes tuées					
tous âges pour 1 million habitants (pop. 2016)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2016)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2011)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué/ drogue connu	tués non ceinturés / tués au port de la ceinture connu	tués non casqués / tués au port du casque connu
123	261	257	27 %	19 %	29 %	26 %	43 %	55 %