



PRÉFECTURE DE LA MARTINIQUE



DOCUMENT
GÉNÉRAL
D'ORIENTATION
2016 - 2020

«COMPRENDRE POUR AGIR SUR LES COMPORTEMENTS »

SOMMAIRE

<i>Introduction – Le Mot Du Préfet</i>	3
<i>Les Objectifs du DGO</i>	4
<i>Le Département de la Martinique</i>	5
<i>L'insécurité routière en</i>	6
<i>Martinique de 2002 à 2014</i>	6
<i>Le bilan de l'année 2015</i>	13
<i>synthèse</i>	15
<i>la définition des enjeux</i>	17
<i>Les orientations d'actions</i>	22
<i>Suivi et évaluation du DGO</i>	28
<i>Annexe 1</i>	29
<i>les principaux facteurs de risque dans les accidents corporels</i>	
<i>annexe 2</i>	34
<i>les chiffres DOM 2015</i>	

INTRODUCTION – LE MOT DU PREFET

La bataille de la sécurité routière est une priorité absolue pour le gouvernement. La mise en place d'une véritable stratégie nationale lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière réuni le 2 octobre 2015 sous l'égide du Premier Ministre, est venue rappeler l'engagement constant et déterminé des pouvoirs publics pour atteindre un objectif : réduire le nombre de victimes de la route.

La sécurité routière, en Martinique comme partout en France, relève d'une responsabilité collective et partagée entre les pouvoirs publics et les usagers de la route. Les accidents de la route sont des drames évitables si chacun d'entre nous modifie son comportement pour faire de la route un espace partagé où l'on respecte les autres usagers et notamment les plus vulnérables d'entre eux.

En 2016, on peut affirmer que l'action des pouvoirs publics et la responsabilisation des usagers ont porté : le nombre d'accidents sur les routes de Martinique est en baisse constante depuis 10 ans. Nous ne pouvons toutefois nous satisfaire de cette diminution de l'accidentologie. Parce que s'ils sont moins nombreux, les accidents sont plus graves, et concernent principalement les jeunes. La moyenne d'âge des tués sur la route en 2015 n'est pas de 30 ans.

Parce que les comportements inappropriés des usagers de la route sont à l'origine de la majorité des accidents, vitesse excessive, alcoolémie, non port du casque ou de la ceinture de sécurité.

Parce que la situation des deux-roues motorisés s'aggrave et devient préoccupante.

Enfin et surtout, parce que les chiffres et les statistiques cachent des drames humains, des vies brisées, des personnes qui souffrent.

L'action des pouvoirs publics doit donc s'inscrire dans la durée, avec des priorités d'actions qui répondent aux enjeux de chaque territoire.

C'est pourquoi j'ai voulu que le plan d'action défini par le gouvernement en 2015 se décline en Martinique avec ce Document Général d'Orientation, qui représente notre définition, pour les 4 années à venir, de la politique locale de sécurité routière en Martinique.

Élaboré en partenariat avec l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en Martinique, et autour des enjeux spécifiques à notre région, le DGO est un outil de mobilisation et de coordination de nos actions.

En matière de sécurité routière, nous sommes donc tous impliqués, tous responsables.

Le préfet, **Fabrice RIGOLET-ROZE**



LES OBJECTIFS DU DGO

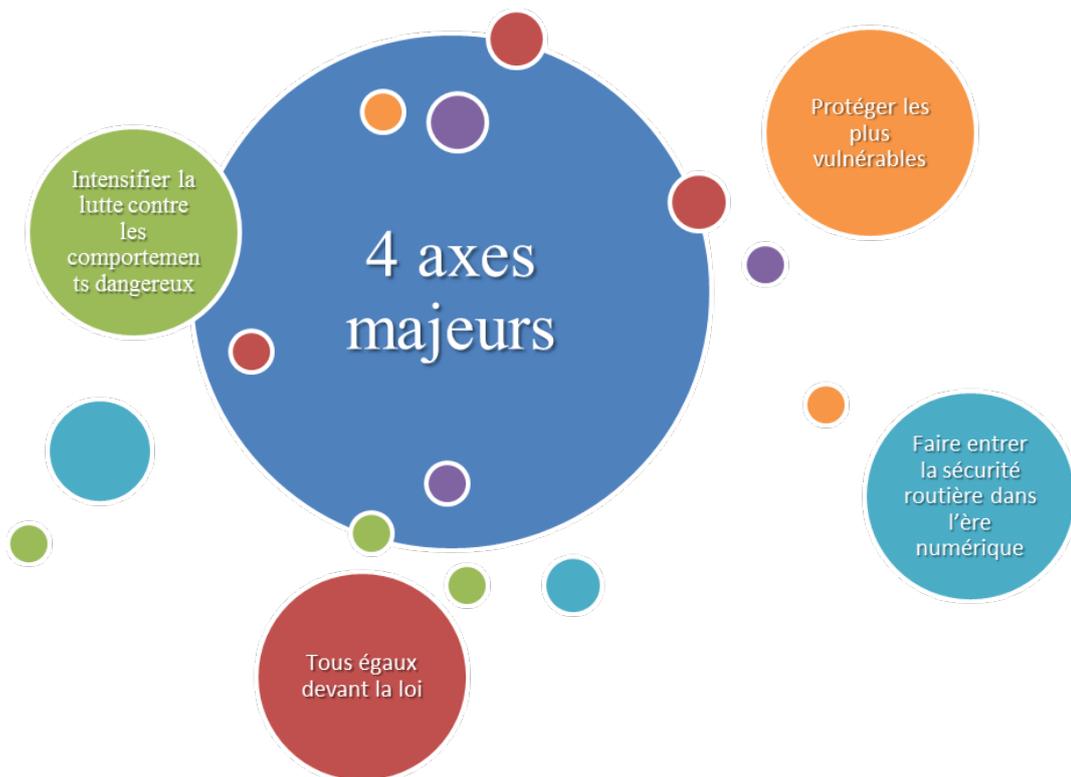
En janvier 2013, le Ministre de l'Intérieur affirmait sa volonté de **diviser par deux le nombre de morts sur les routes d'ici à 2020 (3464 tués en 2015)**.

Dans ce cadre, l'objectif à atteindre en 2020 pour la Martinique serait de 15 tués (29 en 2015).

Mais en 2014, après douze années de baisse continue, la mortalité routière a augmenté de 3,5%.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, réuni le 02 octobre 2015 à Paris, a adopté un nouveau plan d'action interministériel en faveur de la sécurité routière.

Il s'articule autour de quatre grands chapitres, déclinés en vingt-deux mesures principales auxquelles s'ajoutent trente-trois mesures complémentaires.



Ce plan d'action se décline localement au travers du Document Général d'Orientations 2016-2020 à travers lequel chaque département peut définir sa politique locale de sécurité routière pour atteindre les objectifs fixés à cette échéance.

Le DGO est le fruit d'une démarche de partenariat qui permet de mettre en commun l'ensemble des compétences de tous les acteurs de la sécurité routière dans le département, institutionnels ou associatifs et de fédérer leurs actions autour d'orientations prioritaires. **Il est l'outil politique majeur de programmation et de mobilisation.**

Il en découle chaque année un Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) établi en cohérence avec les cibles retenus dans le DGO.

LE DEPARTEMENT DE LA MARTINIQUE

POPULATION

Population : 385 551 hab (INSEE 2013)

Superficie: environ 1128 km²

Densité: 342 hab./km² (117 hab./km² pour la France)

RESEAUX

Routes nationales: 290 km dont 7 km d'autoroute

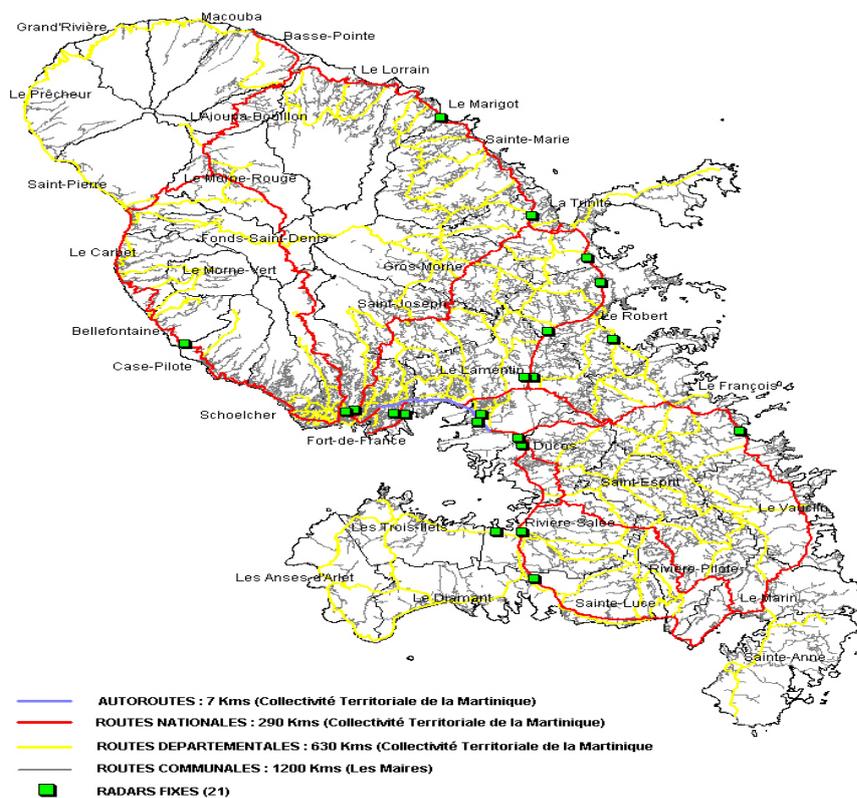
Routes départementales: 630 km

Voies communales: 1200 km

Nombre de radars vitesse fixes: 21

Nombre de radars mobiles: 4 (3 en zone gendarmerie et 1 en zone police)

RESEAUX ROUTIERS DE LA MARTINIQUE



Sources : IGN/BDTOP01994 - T-STMS/T-ESR-SIG/DEAL 972
Réalisation : T-STMS/T-ESR-DEAL Martinique janvier 2016

L'INSECURITE ROUTIERE EN MARTINIQUE DE 2010 A 2014

BILAN GLOBAL ET EVOLUTION DE L'ACCIDENTALITE

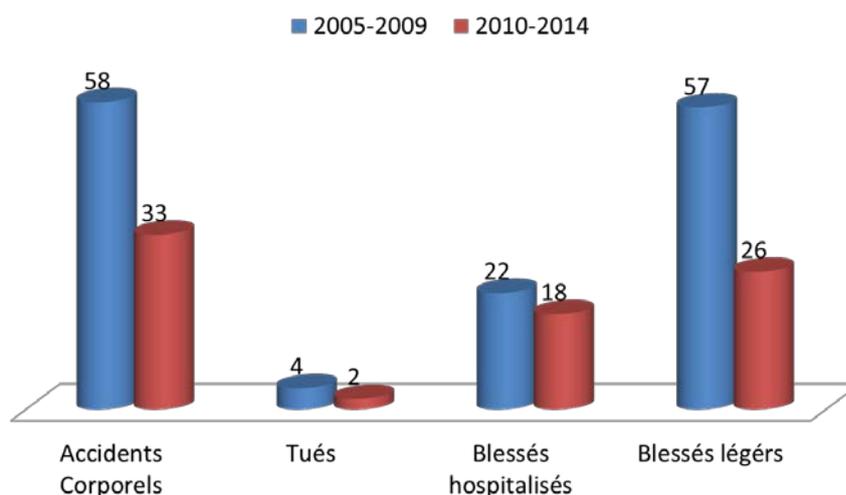
Le bilan global pour la période s'établit comme suit

Pour la période 2005 à 2009, en moyenne, chaque mois, sur les routes à la Martinique :

- 58 accidents corporels
- 4 tués
- 22 blessés hospitalisés
- 57 blessés légers

Pour la période 2010 à 2014, en moyenne, chaque mois, sur les routes à la Martinique :

- 33 accidents corporels (-43% par rapport à la période 2005 à 2009)
- 2 tués (-50% par rapport à la période 2005 à 2009)
- 18 blessés hospitalisés (-18% par rapport à la période 2005 à 2009)
- 26 blessés légers (-54% par rapport à la période 2005 à 2009)





Le nombre d'accidents et de tués

Le nombre de blessés

Les catégories d'usagers

Les tranches d'âge

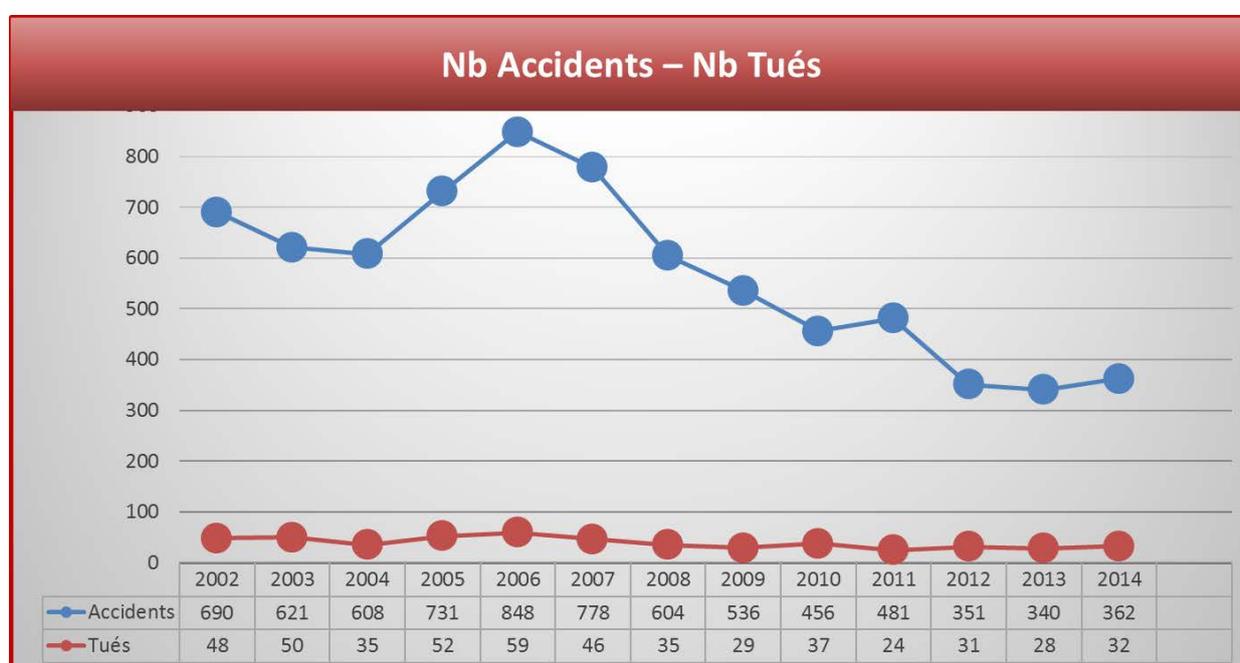
NOMBRE D'ACCIDENTS – NOMBRE DE TUES

De 2010 à 2014, le nombre d'accidents corporels a chuté de 21% après avoir atteint un pic en 2006 (848 accidents).

Après avoir également atteint un pic en 2006 (59), le nombre de tués baisse également par la suite, la moyenne se situant autour de 30 tués par an entre 2010 et 2014. L'année 2011 avec 24 tués aura été exceptionnelle.

La gravité (nombre de tués pour 100 accidents) a cependant augmenté depuis 2009 où elle était de 5,41, passant de 8,11 en 2010 à 8,23 en 2014 : **des accidents moins nombreux mais plus graves.**

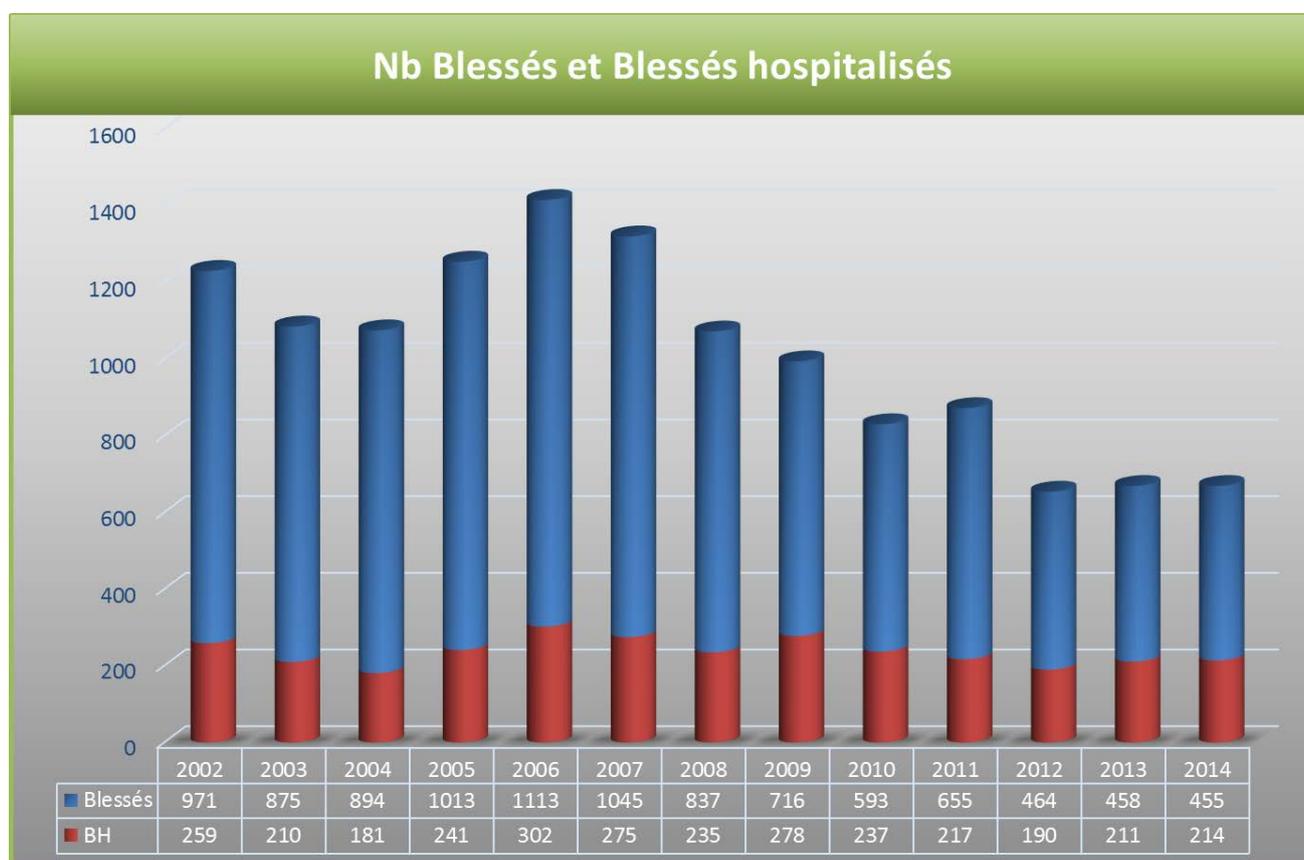
Depuis 2010, l'évolution du nombre de tués suit celle du nombre d'accidents, avec une poursuite de la baisse initiée depuis 2006, puis une stagnation à partir de 2012.



Les accidents mortels sont en baisse constante depuis 2006, année particulièrement mauvaise avec 59 tués. Depuis lors, le nombre de tués a été divisé par 2.

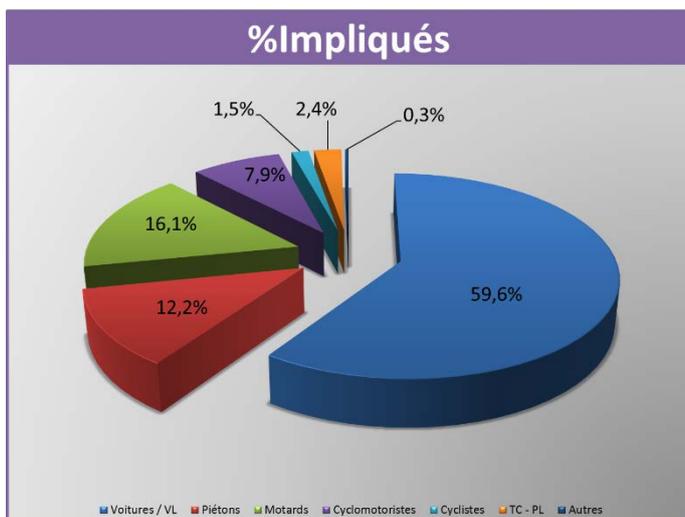
NOMBRE DE BLESSES ET BLESSES HOSPITALISES

De 2010 à 2014, le nombre de blessés (blessés hospitalisés + blessés légers) a baissé de 23%, les blessés hospitalisés ont baissé de 10%, les blessés légers ont baissé de 32%. La moyenne annuelle de blessés se situant autour des 525 depuis 2010. Les blessés hospitalisés baissent moins vite que les blessés légers du fait de l'accroissement de la gravité des accidents et de la présence de nombreux accidents de deux roues : les accidents de deux roues représentent près de 50% du nombre des accidents sur cette période.



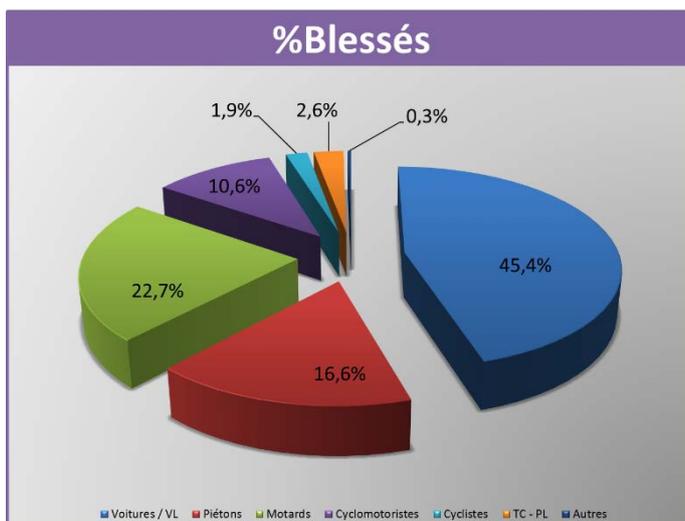
CATEGORIES D'USAGERS

% Impliqués



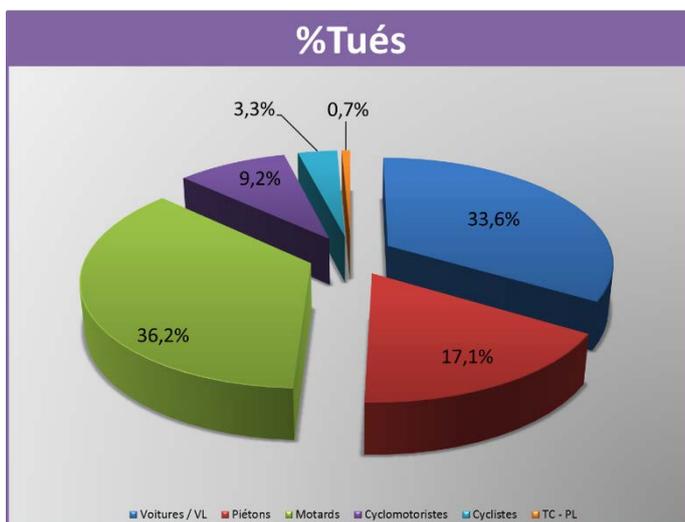
Dans les accidents, les VL sont impliqués à hauteur de 60% et les deux-roues motorisés à 24% alors qu'ils ne représentent que 2% du trafic routier.

% Blessés

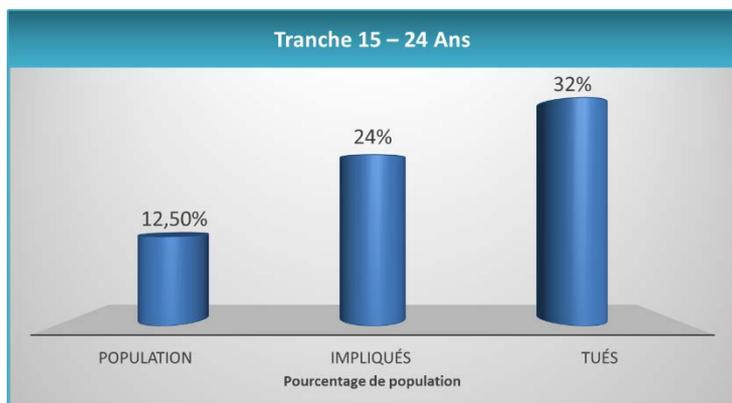


Près de la moitié des blessés dans un accident, sont des usagers de VL (45%). 33% sont des usagers de deux-roues motorisés.

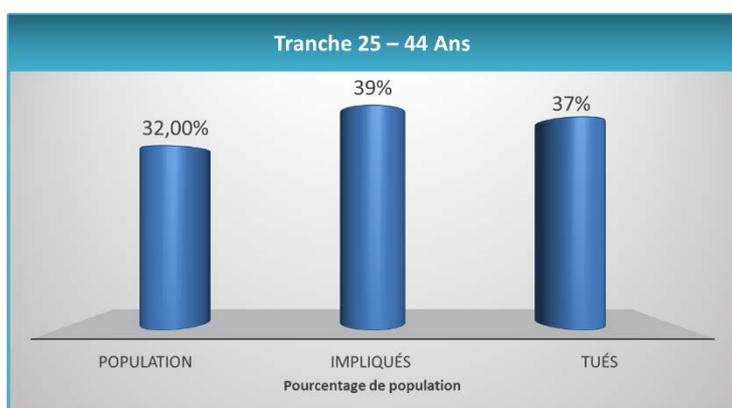
% Tués



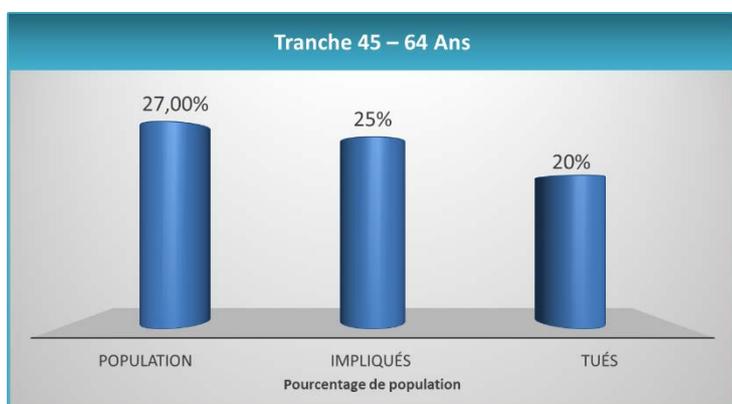
Plus de 2 tués sur 5 est un usager de deux-roues motorisés. Près d'1 tué sur 5 est un piéton. 1 tué sur 3 est usager de VL.



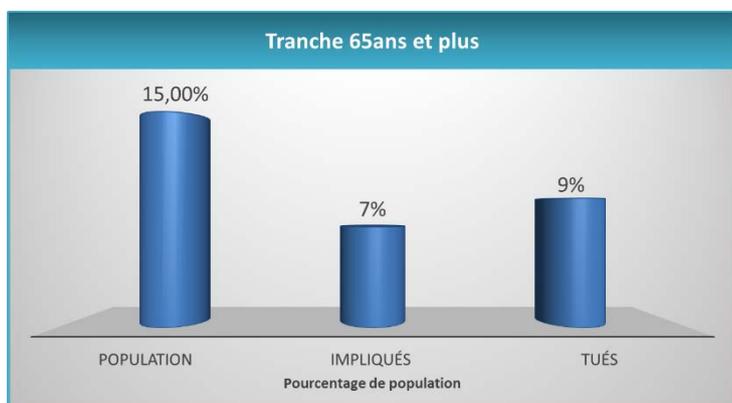
Les jeunes de 15-24 ans sont fortement impliqués dans les accidents de la route (24%). Ils représentent 32% des tués alors que cette classe d'âge ne représente que 12,5% de la population du département de la Martinique.



Les usagers 25-44 ans représentent 37% des tués (moyenne nationale 30% en 2012) et représentent 32% de la population du département.



Les usagers 45-64ans représentent 20% des tués et 27% de la population du département.



Les usagers de plus de 65ans représentent 9% des tués et 15% de la population du département.

Il faut noter une sur-représentation des jeunes de 15 à 24 ans tués dans les accidents de la route (moyenne nationale 24% en 2012)

REPARTITION DU NOMBRE DE TUES PAR CLASSES D'AGE ET CATEGORIES D'USAGERS														France chiffres 2012	
2010-2014 classes d'âges des usagers	Piétons		cyclistes		cyclos		motos		VL		autres		Total tués		
	tués	%	tués	%	tués		%								
0-14 ans	2	7,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	4,3%	0	0,0%	4	2,6%	3,2%
%	50,0%		0,0%		0,0%		0,0%		50,0%		0,0%				
15-17 ans	0	0,0%	1	0,0%	0	0,0%	2	0,0%	1	2,1%	0	0,0%	4	2,6%	3,6%
%	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		25,0%		0,0%				
18-24 ans	2	7,1%	0	0,0%	10	71,4%	16	30,2%	15	31,9%	1	0,0%	44	28,9%	20,6%
%	4,5%		0,0%		22,7%		36,4%		34,1%		0,0%				
25-44 ans	8	28,6%	2	40,0%	4	28,6%	30	56,6%	10	21,3%	2	40,0%	56	36,8%	29,6%
%	14,3%		3,6%		7,1%		53,6%		17,9%		3,6%				
45-64 ans	8	28,6%	2	40,0%	0	0,0%	5	9,4%	13	27,7%	2	40,0%	30	19,7%	22,6%
%	26,7%		6,7%		0,0%		16,7%		43,3%		6,7%				
65 ans et plus	8	28,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	12,8%	0	0,0%	14	9,2%	20,4%
%	57,1%		0,0%		0,0%		0,0%		42,9%		0,0%				
Ensemble	28		5		14		53		47		5		152		100,0%

Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usager dans la classe d'âge

Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usager dans la classe d'âge														France chiffres 2012	
Ensemble	Piétons		cyclistes		cyclos		motos		VL		autres		Total tués		
	tués	%	tués	%	tués	%	tués	%	tués	%	tués	%	tués		%
Ensemble	28		5		14		53		47		5		152		100,0%
%	21,4%		0,0%		0,0%		0,0%		15,3%		0,0%				
15-17 ans	0		1		0		2		1		0		4		3,6%
%	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		2,1%		0,0%				

LE BILAN DE L'ANNEE 2015

L'année 2015 a été une année contrastée malgré la baisse de tous les indicateurs de sécurité routière (accidents, tués, blessés hospitalisés (BH) et blessés légers (BL) par rapport à 2014 et par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

Par catégories d'usagers le bilan des tués s'établit comme suit :



La situation des VL s'améliore fortement avec 6 tués contre 13 tués en 2014 malgré un mois de décembre 2015 défavorable (3 tués). Pour autant, les comportements des usagers sont en cause dans la plupart des accidents et notamment les mortels, et la vitesse excessive ou inadaptée se retrouve aussi dans ces accidents ainsi que le non-respect du code de la route :

12 tués 2RM sur 20 n'avaient pas le casque,

La responsabilité des 2RM est engagée dans 8 accidents mortels sur 10

L'alcool est présent dans 12 accidents mortels sur 28 et avec des taux très élevés (de 1,40g/l à 5,58g/l),

La drogue est présente dans 10 accidents mortels sur 28

6 tués n'avaient pas le permis,

9 tués n'avaient pas d'assurance,

1 tué VL sur 2 n'avait pas sa ceinture

En outre, les tués sont jeunes avec une moyenne d'âge de 30 ans (27 ans pour les tués 2RM). 20 tués sur 29 ont moins de 30 ans

Enfin, la situation des deux roues demeure préoccupante avec au 31/12/2015 :

1 accident sur 2, 7 tués sur 10, 1 BH sur 2 et 1 BL sur 3 pour 2% du trafic routier



Sur **19** accidents mortels de **2RM** ayant fait **20** tués :

Moto : 17 tués sur 20

2RM seul : 6 accidents sur 19

Responsabilité 2RM : 16 accidents sur 19

Vitesse : 16 accidents sur 19

Perte de contrôle : 12 accidents sur 19

Pas de casque : 12 tués sur 20

Pas de permis : 7 tués sur 17

Alcool : 6 accidents sur 19

Drogue : 8 accidents sur 19

Pas d'assurance : 8 tués sur 19

Tués sur le coup : 15 tués sur 20

Non propriétaire : 5 tués sur 20

Nuit/jour : 10 accidents sur 19 de nuit

Pilote : 18 tués sur 20

Moyenne d'âge : 26,85 ans (15 sur 20 ont moins de 30 ans)

SYNTHESE

L'analyse des statistiques d'accidents sur la période de référence 2010-2014 ainsi que pour l'année 2015 met en évidence les points saillants ci-après décrits :

Des problèmes évidents de comportements

Le non port du casque et de la ceinture de sécurité,

Le recours aux addictions :

- L'alcool,
- Les produits stupéfiants

Le défaut de permis de conduire ou d'assurance

La vitesse excessive ou inadaptée

Des problématiques spécifiques aux usagers de deux-roues motorisés

Une forte proportion de tués et de blessés hospitalisés ne portait pas le casque.

La vitesse excessive ou inadaptée est très présente dans ces accidents, ainsi que des manœuvres dangereuses (dépassements, changement de trajectoire, remontées de file, etc.).

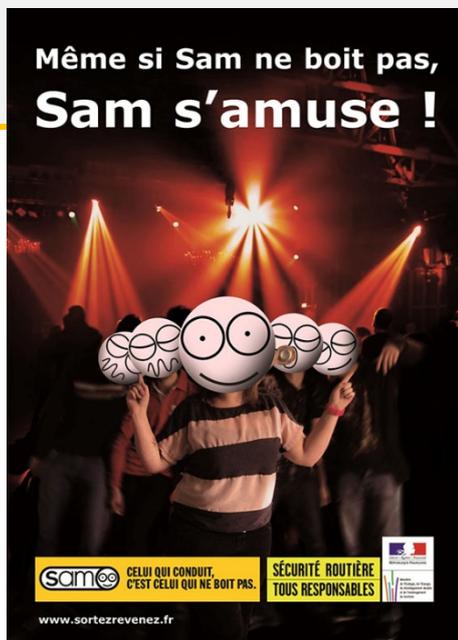
La plupart des accidents le sont avec des VL mais **1 tué 2RM sur 3 se tue seul.**

Une sur-représentation des jeunes dans les accidents

29% des tués font partie de la classe d'âge des **18-24 ans** alors que cette classe d'âge ne représente que **9%** de la population.

Tranche d'âge **15-29 ans** : **1 blessé grave sur 2** en Martinique (1 sur 3 en France métropolitaine) et **49%** des tués en Martinique (**22%** en France métropolitaine).

Les usagers de la classe **25-44 ans** représentent **37%** des tués mais représentent **32%** de la population du département.

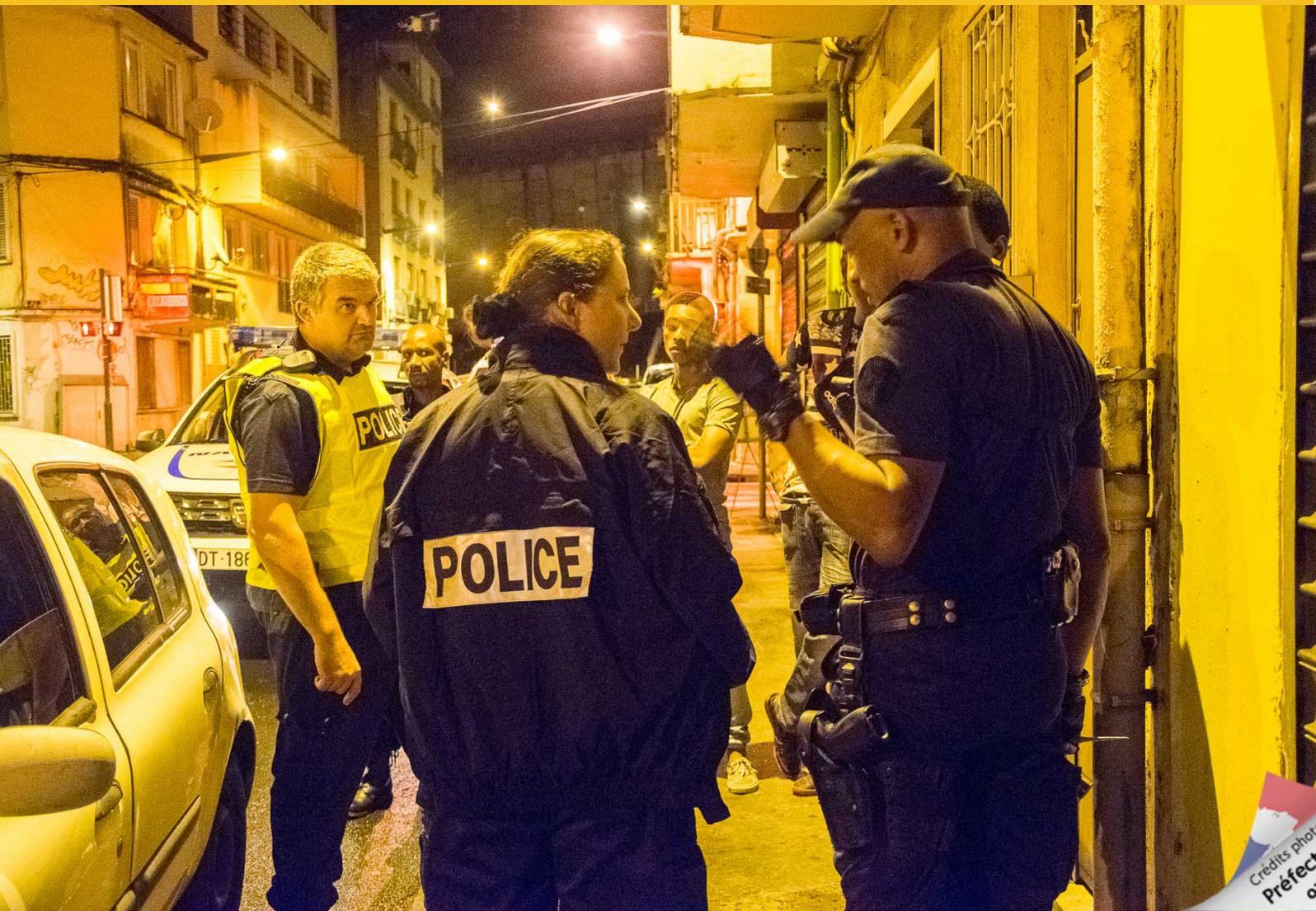




PRÉFET DE LA
MARTINIQUE

DGO
2016 - 2020
PRÉFECTURE DE LA MARTINIQUE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Credits photo
Préfecture de la Martinique

LA DEFINITION DES ENJEUX

L'étude d'enjeux permet, à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement.

Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement mais simplement de l'identifier et de fournir une hiérarchisation de ces enjeux.

Le bilan global dressé pour la période 2010-2014 met en évidence des problématiques majeures de comportement suggérant des priorités d'action ciblées mais aussi des enjeux transversaux à ne pas négliger.



Les deux roues motorisés : une situation en dégradation

Le recours aux pratiques addictives (alcool, stupéfiants...)

Une trop forte exposition des jeunes de moins de 25ans

Les vitesses excessives ou inadaptées

Elles représentent une part prépondérante des tués et des blessés.

Des enjeux transversaux

La nécessité de progresser ensemble pour un meilleur partage de la route et de la rue
Les distracteurs dont le téléphone au volant

L'ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS



Les conducteurs de deux-roues motorisés meurent le plus souvent de blessures à la tête. Le port du casque peut réduire de 40% le risque de décès et de 70% le risque de blessures graves.

De 2010 à 2014: 2 tués sur 3 et 1 blessé hospitalisé sur 2 ne portaient pas le casque.

En 2015: 12 tués sur 20 n'avaient pas le casque.

L'ENJEU ALCOOL - STUPEFIANTS



Sur la période 2010-2014, 30% des accidents mortels sont liés à une alcoolémie positive (alcoolémie connue), soit 45 accidents mortels sur 152.

Dans un accident mortel avec conducteur alcoolisé/alcool connu, le taux Martinique est de 50% (le taux métropole est de 31%).

1 piéton tué sur 5 présentait une alcoolémie positive (5 sur 28).

En 2013 l'alcool a été présent dans 10 accidents mortels sur 28, soit 36%.

En 2014, l'alcool a été présent dans 12 accidents mortels sur 23. La moyenne des taux connus avoisine les 2 g/l

En 2015, l'alcool a été présent dans 12 accidents mortels sur 28. La moyenne des taux connus avoisine les 2,3g avec des taux très élevés allant de 1,40g à 5,58g

L'ENJEU JEUNES

Pour la période 2010-2014, 28,9% des tués font partie de la classe d'âge des 18-24 ans (20,6% en France hexagonale). Cette classe d'âge est concernée par l'utilisation :

- De Du cyclomoteur (71,4% des tués)
- De la moto (30,2% des tués)
- De la voiture (31,9% des tués)

Cette classe d'âge est sur-représentée

(Rappel: 9% de la population et 28,9% des tués)!

Un tué sur deux à moto (56,6%) concerne une personne de la classe d'âge 25 -44 ans (soit comme conducteur, soit comme passager), ce chiffre est de 48,6% en métropole.

L'ENJEU VITESSE

La vitesse des véhicules dans le flux de circulation est un facteur de risque d'accident transversal dans la mesure où il est présent la plupart du temps dans les collisions comme facteur d'occurrence et/ou comme facteur de gravité. En France hexagonale on estime qu'au moins 26% des accidents mortels ont pour cause identifiée la vitesse (bilan ONISR 2011), ce chiffre est comparable à celui observé en Martinique.



La vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes qui se situait autour de 90 km/h en 2000, se situe désormais autour de 80 km/h depuis 2009, tous réseaux confondus.

Cette réduction très significative a eu un impact majeur dans la réduction de la mortalité durant la même période (une baisse de 1% de la vitesse moyenne engendre une baisse de 4% des accidents mortels). Même si l'insécurité routière a fortement reculé en Martinique ces 6 dernières années, notamment du fait de la mise en place du contrôle automatisé fin 2005, des progrès importants sont encore possibles pour que davantage d'automobilistes respectent les limitations de vitesses.

Cette vitesse moyenne a augmenté depuis deux ans en France hexagonale (source ONISR), les chiffres de la sécurité marquant le pas et augmentant pour la première fois depuis dix ans.

NB: la vitesse arrive en 3ème position comme cause d'accident et est présente dans l'accident mortel sur 4.

Depuis 2 Ans, les vitesses moyennes pratiquées ont augmenté de

- 4km/h sur autoroute
- 2km/h sur les routes à 2x2 voies

Après une baisse en ville, la tendance semble remonter.

La nécessité de progresser ensemble pour un meilleur partage de la route et de la rue.

S'il est un domaine où le partage de l'espace est difficile, il s'agit bien de la circulation routière : voitures, poids lourds, deux-roues motorisés, vélos, doivent s'entendre pour circuler en toute sécurité tout en respectant les règles du code de la route.

Cette difficulté de partage place les usagers les plus vulnérables en situation difficile. A ce titre, les conflits de circulation entre véhicules motorisés et piétons ou cyclistes peuvent être mis en évidence.



Les distracteurs

Au titre de cet enjeu apparaît tout particulièrement l'utilisation du téléphone portable. Téléphoner en conduisant est susceptible de perturber les capacités attentionnelles et de dégrader les performances de la conduite. En cas d'imprévu le temps de réaction augmente de 50% en moyenne et la distance d'arrêt est donc plus grande. L'usage du téléphone au volant multiplie par 3 le risque d'accident.

Le smartphone est le seul dispositif qui cumule les quatre sources de distraction qui peuvent détourner l'attention du conducteur (auditive, visuelle, physique, cognitive).



LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

Une orientation d'action fixe l'objectif général des actions qui en découlent. Les orientations d'actions définies dans le DGO constituent la fondation des projets d'actions qui seront élaborés au titre du PDASR.



Formation, Education, Prévention

Contrôle, sanction

Infrastructure

Communication

ENJEU DEUX ROUES MOTORISES

Développer des actions de formation à l'usage des deux-roues motorisés via notamment les établissements d'enseignement de la conduite et les structures associatives,

Promouvoir les valeurs de comportements dans la conduite du deux-roues motorisés, mais aussi du vélo (démarches de sensibilisation à mener également auprès du jeune public vis-à-vis des pratiques à risques, via les établissements d'enseignement),

Promouvoir le permis AM et poursuivre les actions de sensibilisation au profit des scolaires (collèges, lycées, CFA...- conclusion CISR 26 janvier 2015- action 2),

Promouvoir et valoriser le principe des ambassadeurs «casques» désignés en s'appuyant notamment sur le développement d'un maillage sur le territoire (force de pénétration des quartiers, relais associatifs...),

Mener des campagnes d'information réglementaire sur la conduite d'un deux-roues motorisé,

Développer des axes de travail afin de sensibiliser les populations à risques dans l'usage d'un deux-roues motorisés,

Étudier les raisons du non port du casque,

Accompagner les catégories d'usagers spécifiques (sortie de prison, récidivistes...)

ENJEU ALCOOL - STUPEFIANTS:

Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre

Développer la formation des intervenants départementaux de sécurité routière

Valoriser le parcours éducatif de santé académique,

Cibler les actions de prévention et les supports selon les tranches d'âge,

ENJEU JEUNES:

Mobiliser en nombre les victimes témoins dans les actions de sensibilisation,

Renforcer la connaissance des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route,

Impliquer les structures éducatives et les collectivités locales dans le cadre du continuum éducatif,

Renforcer le partenariat avec les structures éducatives afin de mieux sensibiliser et former l'ensemble des acteurs,

Développer un partenariat avec le milieu des étudiants, des lycéens, avec la collaboration des IDSR jeunes,

Promouvoir le permis piéton et cycliste dans le partenariat avec les structures éducatives,

Accompagner les catégories d'usagers spécifiques (sortie de prison, récidivistes...).

ENJEU VITESSE :

Multiplier les actions de prévention en partenariat avec l'éducation nationale,

Renforcer la coordination entre les acteurs de la prévention pour une meilleure cohérence et efficacité des actions,

Développer des actions de prévention en utilisant des images chocs ainsi que le témoignage de victimes graves d'accidents,

Développer la pratique encadrée de la course (200 mètres départ arrêté...) en alternative aux pratiques sauvages,

ENJEUX TRANSVERSAUX :

Intensifier les actions de sensibilisation des plus jeunes en partenariat avec les écoles primaires,

Associer les opérateurs de téléphonie et les vendeurs sur les risques liés à l'utilisation du téléphone en conduisant (plaquette d'information à remettre à tout acheteur de nouveau téléphone portable...),

Réaliser une campagne locale sur les risques du téléphone au volant.

ENJEU DEUX ROUES MOTORISEES:

Intégrer des mesures de prévention au plan départemental de contrôle routier au titre des alternatives à la sanction,

Renforcer les moyens de lutte contre la délinquance routière en développant les outils innovants (vidéos et aériens),

Renforcer les contrôles sur les lieux de tirage

ENJEU ALCOOL - STUPEFIANTS:

Renforcer le contrôle du respect de la réglementation à l'égard de l'ensemble des exploitants de débits de boissons alcoolisées (stations-services, autres types d'établissements...),

Poursuivre et cibler les contrôles routiers sur les créneaux le plus à risque (établissements de nuit...),

Intensifier le contrôle en matière de stupéfiants avec de nouveaux moyens, en particulier le prélèvement salivaire qui dispensera de l'examen médical avec prélèvement sanguin,

Intensifier la communication sur les sanctions encourues.

ENJEU JEUNES:

Développer les mesures de prévention et de sanction des comportements à risque chez les adolescents dans l'usage du vélo.

ENJEU VITESSE:

Poursuivre la lutte contre les grands excès de vitesse avec le recours systématique à la mise en fourrière en vue d'une éventuelle confiscation par décision de l'autorité judiciaire,

Renforcer l'efficacité du contrôle sanction automatisé,

Développer les actions coordonnées (police et gendarmerie) dans la lutte contre les grands excès de vitesse et la pratique du tirage.

ENJEUX TRANSVERSAUX:

Organiser des opérations spécifiques sur la question des distracteurs,

Communiquer davantage sur les sanctions encourues,

Développer les immobilisations administratives et judiciaires et organiser la mise en fourrière des véhicules,

Améliorer l'efficacité des sanctions à travers le recouvrement des amendes.

INFRASTRUCTURE :

ENJEU DEUX ROUES MOTORISÉS :

Mobiliser les gestionnaires de voirie sur le traitement des obstacles latéraux et la signalisation des zones de chantier notamment,

Généraliser le recours aux produits antidérapants pour le marquage routier dans les zones de freinage.

ENJEU VITESSE :

Poursuivre l'analyse de la pertinence des vitesses afin de faciliter la perception de l'automobiliste en cas de limitations successives sur une distance courte,

Poursuivre les programmes de sécurisation de certains itinéraires par le traitement des obstacles latéraux et le passage à 2x2 voies réduites,

Apporter des réponses en termes d'aménagement dans les zones de tirage quand cela s'avère possible,

Rechercher des alternatives aux pratiques sauvages en aménageant des espaces destinés aux courses encadrées.

ENJEUX TRANSVERSAUX :

Réactiver les démarches ECPA (enquêtes comprendre pour agir),

Réactiver la commission consultative des usagers pour la signalisation routière afin d'améliorer les modalités d'échange avec les usagers de la route,

Réaliser un diagnostic global de sécurité routière et mettre en œuvre ses recommandations.

INFORMATION, COMMUNICATION :

En matière de communication, de nouvelles stratégies seront définies en lien avec l'ensemble des partenaires concernés, afin d'atteindre les publics spécifiques en particulier.

Elles s'appuieront sur un partenariat fort tant avec les médias qu'avec les référents ou encore les structures associatives impliquées dans la sécurité routière.

PARTAGER

Il apparaît que de nombreuses actions d'information et de prévention ont lieu sur l'ensemble du territoire, animées par des délégués sécurité routière ou associations et que de nombreux documents, campagnes ont été produits au cours des dernières années.

Ces actions, exemplaires, et ses documents, sont parfois méconnus de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

Pour répondre à ce besoin d'échange, une plate-forme en ligne sera créée sur laquelle seront déposés des supports d'information, de campagnes, et des exemples d'opération de prévention. Cet espace sera accessible à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

PHASER LA COMMUNICATION EN TROIS TEMPS

Informier, sur la réglementation, les risques, le rappel du code, les sanctions encourues

Par le biais des médias et d'une lettre d'information « le saviez-vous ? »

Prévenir, les comportements à risque

Développer et structurer des campagnes spécifiques selon les enjeux identifiés (2 roues, alcool stupéfiants, vitesse, téléphone portable...); en mobilisant les parrains de la sécurité routière

Valoriser les structures associatives et leurs actions de sensibilisation

Soutenir des manifestations sportives en lien avec la conduite

Rendre compte, en faisant un état des contrôles

Nommer un ou des porte-parole(s) de l'État qui communiquera tant sur les baromètres mensuels que sur les bilans périodiques

Médiatiser les opérations de contrôle significatives sur la base d'un bilan départemental partagé et en prenant en compte les impératifs des médias

SUIVI ET EVALUATION DU DGO

L'élaboration du DGO (Document Général d'Orientations) et la définition des orientations qui en découlent permettent de décliner les orientations d'actions, en actions concrètes visant à répondre efficacement aux problématiques locales. Ces actions seront déclinées chaque année jusqu'en 2020 au travers des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) qui inclura un Plan départemental de Contrôles Routiers.

Dans ce contexte,

Le chef de Projet Sécurité Routière, directeur de cabinet de monsieur le préfet de la Martinique est le pilote de la démarche. Il forme le comité de pilotage du PDASR.

Le coordinateur de sécurité routière, propose un projet de PDASR, et constitue les équipes projet. Il suit, évalue et propose une réactualisation éventuelle des enjeux et/ou des orientations d'actions.

Il s'assure de la cohérence permanente avec le DGO.

ANNEXE 1

LES PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS



Les principaux facteurs décrits ci-dessous sont des facteurs qui participent à l'occurrence des accidents ou des facteurs qui influent sur la gravité des accidents. Ces facteurs sont très souvent en interaction les uns avec les autres et il est souvent difficile d'identifier quel est le facteur prépondérant, usuellement dénommé « cause » de l'accident.

LA VITESSE :

La vitesse des véhicules dans le flux de circulation est un facteur de risque d'accident transversal dans la mesure où il est présent la plupart du temps dans les collisions comme facteur d'occurrence et/ou comme facteur de gravité. En France hexagonale on estime qu'au moins 26% des accidents mortels ont pour cause identifiée la vitesse (bilan ONISR 2011), ce chiffre est comparable à celui observé en Martinique.

La vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes qui se situait autour de 90 km/h en 2000, se situe désormais autour de 80 km/h depuis 2009, tous réseaux confondus.

Cette réduction très significative a eu un impact majeur dans la réduction de la mortalité durant la même période (**une baisse de 1% de la vitesse moyenne engendre une baisse de 4% des accidents mortels**). Même si l'insécurité routière a fortement reculé en Martinique ces 6 dernières années, notamment du fait de la mise en place du contrôle automatisé fin 2005, des progrès importants sont encore possibles pour que davantage d'automobilistes respectent les limitations de vitesses.

Depuis 2006, année particulièrement catastrophique en Martinique, on constate une baisse de plus de 40% du nombre des accidents, de plus de 50% du nombre des tués et de 28% du nombre de blessés hospitalisés. Cette situation favorable semble pérenne même s'il faut rester très vigilant du fait de la dégradation de la situation des deux-roues motorisés depuis deux ans avec une très nette aggravation en 2015 (70% des tués). Parallèlement, la situation des piétons s'est améliorée.

La vitesse reste donc une des causes principales d'accident avec l'alcool. En effet, la vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est toujours présent dans une collision.

Suivant la vitesse pratiquée, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc peut être très réduite (90 km/h = 25m/s). La gravité de l'accident est d'autant plus élevée que la vitesse est élevée du fait de l'énergie du choc.

Contrairement aux idées reçues, **les accidents en agglomération** où la vitesse est limitée à 50 km/h ne sont pas rares et sont graves : **de 2010 à 2014 en Martinique : 1 accident sur 3, 1 tué sur 3 et près d'1 blessé hospitalisé sur 2.**

A 50 km/h il faut 28 mètres pour s'arrêter contre 36 mètres à 60 km/h.

Tout choc avec un piéton ou un deux roues à plus de 35 km/h par une voiture peut laisser des séquelles à vie ou entraîner des conséquences encore plus graves. Au-dessus de 55 km/h, l'issue est presque toujours fatale.

L'ALCOOL ET LES DROGUES :



Sur la période 2010-2014, l'alcool est présent dans 21% des accidents corporels mais dans 53% des accidents mortels. La moyenne des taux d'alcool connus est de 1,60g/l, 1 sur 2 est supérieur à 1,5g/l. Sur 152 tués sur la période 2010 à 2014 cela représente 59 tués pour les accidents mortels avec alcool.

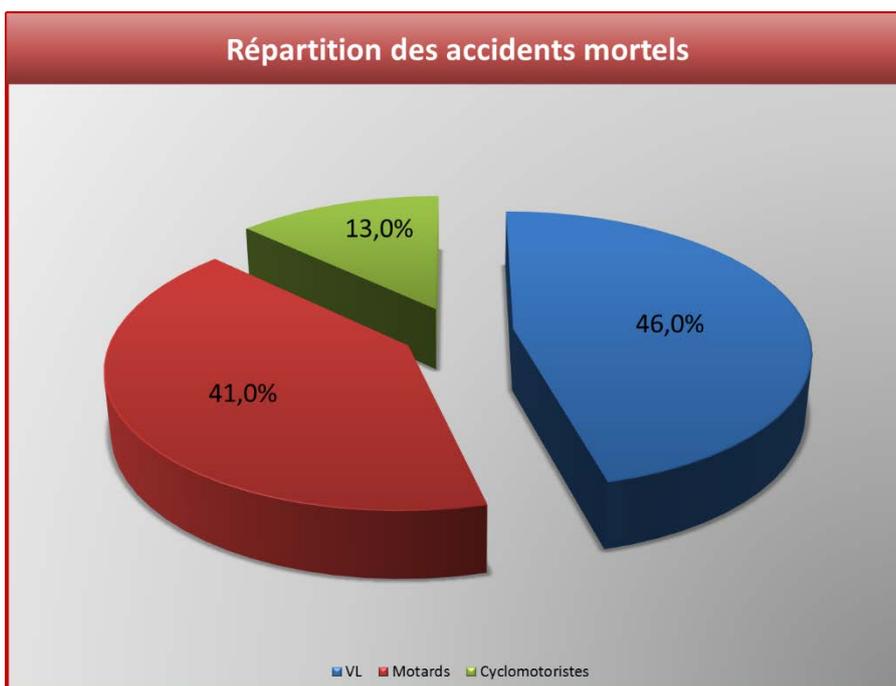
Dans un accident mortel avec conducteur alcoolisé/alcool connu, le taux Martinique est de 50% (le taux métropole est de 31%). 1 piéton tué sur 4 présentait une alcoolémie positive (6 sur 26).

La réglementation

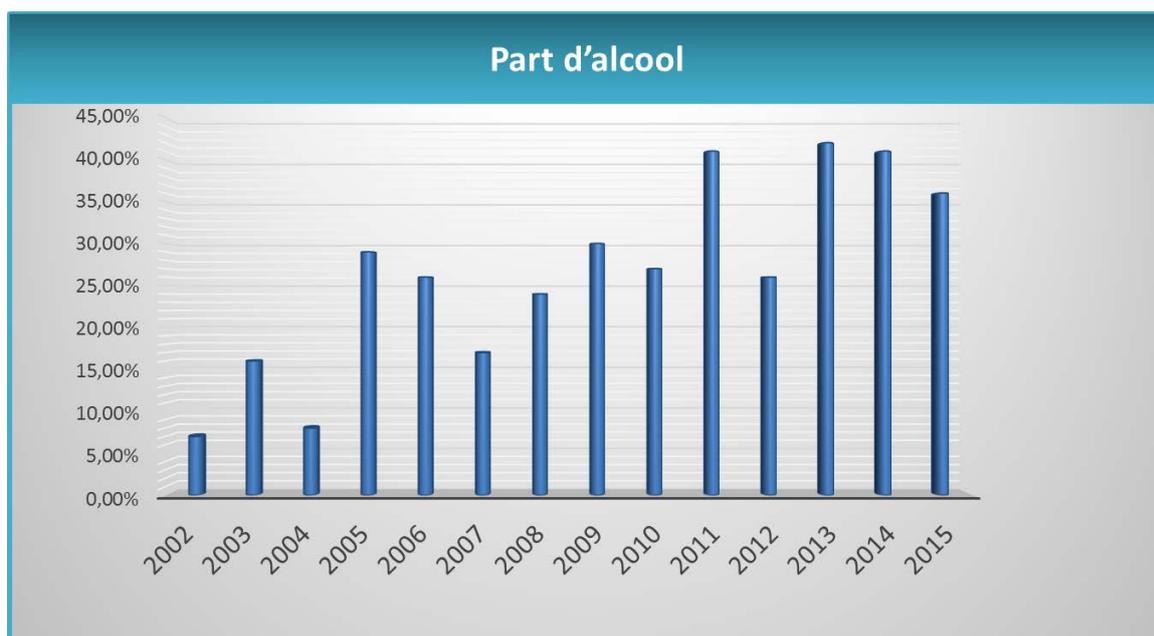
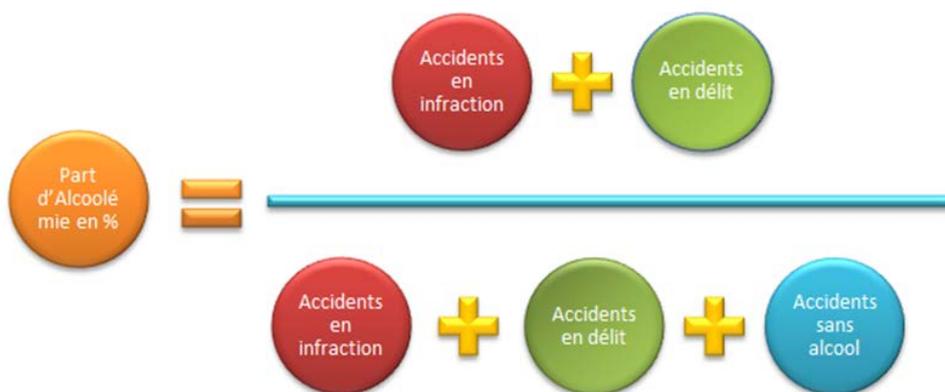
Tout conducteur ou accompagnateur d'élève conducteur en état d'ébriété compromet gravement la sécurité de ses passagers et des autres usagers de la route.

En conséquence, il est absolument interdit de conduire avec un taux d'alcool pur dans le sang égal ou supérieur à 0,5 g/l de sang (soit 0,25mg/l d'air expiré). Depuis le 1^{er} juillet 2015, ce taux est passé à 0,2 g/l de sang pour tous les permis probatoires.

Répartition des tués dans les accidents mortels avec alcool (conducteurs avec alcool impliqués) : VL, motards, cyclomotoristes, pas de cyclistes alcoolisés sur la période)



De 2002 à 2015 la part d'alcoolémie dans **les accidents mortels** a augmenté très sensiblement surtout à partir de 2009 :



Année 2015 entière (chiffres issus des BAAC*)

Les accidents mortels pour lesquels la situation n'est pas connue (indéterminé) ne sont pas pris en compte.

*BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporel

LE CASQUE :



Rappel : Les conducteurs de deux-roues motorisés meurent le plus souvent de blessures à la tête. Le port du casque peut réduire de 40% le risque de décès et de 70% le risque de blessures graves !

De 2009 à 2013 : 2 tués sur 3 usagers de deux-roues motorisés ne portaient pas le casque et 1 blessé hospitalisé sur 2 ne portait pas le casque.

LA CEINTURE :



Dans les accidents de VL, le non-port de la ceinture accentue la gravité des blessures.

De 2010 à 2014, sur 93 accidents mortels de VL, **54% des tués n'avaient pas la ceinture !** (19% des tués au niveau national n'ont pas la ceinture).

Pour une victime d'accident, le non-port de la ceinture correspond à un sur-risque de décès considérable, de l'ordre de 10 !

NB : la principale infraction relevée en Martinique (en dehors des excès de vitesse de moins de 20 km/h) est le non port de la ceinture, sanctionné par un retrait de 3 points. (Source : bilan du permis à points 2011).

LE TELEPHONE AU VOLANT :

Téléphoner en conduisant avec ou sans kit mains libres est susceptible d'entrer en concurrence avec les activités de conduite, de perturber les capacités attentionnelles et de dégrader les performances de conduite. Parce qu'elle capte l'attention, une communication téléphonique multiplie par 3 le risque d'accident matériel ou corporel selon une expertise collective IFSTTAR-INSERM.

D'après cette même source, **près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.**

Aujourd'hui, plus de 24 millions de Français ont un smartphone, et ils sont près d'un tiers à l'utiliser en conduisant. Ce chiffre est à multiplier par deux lorsqu'il s'agit des moins de 35 ans.

Le smartphone est **le seul dispositif** qui cumule les quatre sources de distraction qui peuvent détourner l'attention d'un conducteur :

-  **Auditive** (l'attention est détournée par ce que l'on entend)
-  **Visuelle** (l'attention est détournée par ce que l'on voit)
-  **Physique** (l'attention est détournée par ce que l'on fait)
-  **Cognitive** (l'attention est détournée par des pensées)



Écrire un message en conduisant multiplie par conséquent le risque d'accident par 23 : il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route en moyenne 5 secondes !



Distance parcourue pendant 5 secondes :

- à 30 km/h = 42 mètres !*
- à 50 km/h = 69 mètres !*
- à 70 km/h = 97 mètres !*
- à 90 km/h = 125 mètres !*

ANNEXE 2

LES CHIFFRES DOM 2015

Martinique



Population : 385 551 habitants (2013) - **Superficie** : 1128 km²
21 radars fixes et 4 radars mobiles
290 km de RN dont 7 km d'autoroute, 630 km de RD
29 tués en 2015 (75 tués/millions d'hab) contre 32 en 2014
2 piétons, 1 cycliste, 3 cyclos, 17 motos, 6 VL, % tués **2RM = 70%**

Guadeloupe



Population : 402 119 habitants (2013) - **Superficie** : 1628 km²
20 radars fixes et 5 radars mobiles
300 km de RN et 600 km de RD
40 tués en 2015 (99 tués/millions d'hab) contre 59 en 2014
12 piétons, 3 cyclistes, 9 cyclos, 5 motos, 10 VL, 1 autres % tués **2RM = 35%**

Réunion



Population : 835 103 habitants (2013) - **Superficie** : 2512 km²
14 radars fixes et 5 radars mobiles
400 km de RN et 720 km de RD
51 tués en 2015 (61 tués/millions d'hab) contre 49 en 2014
16 piétons, 3 cyclistes, 8 cyclos, 11 motos et 13 VL % tués **2RM = 37%**

Guyane



Population : 244 118 habitants (2013) **Superficie** : 83534 km²
8 radars fixes et 3 radars mobiles
450 km de RN et 450 km de RD
28 tués en 2015 (115 tués/millions d'hab) contre 28 en 2014
5 piétons, 2 cyclistes, 5 cyclos, 2 motos, 13 VL et 1 VU % tués **2RM = 25%**

