

Année 2010
La sécurité routière en Guyane
Bilan et Évolution



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Avril 2012



Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Guyane
Observatoire Régional de la Sécurité Routière

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Sommaire

Édito	3
I. PRÉSENTATION	
1. Présentation	4
II. DONNÉES STATISTIQUES DES ACCIDENTS EN GUYANE	
1. Bilan global	6
2. Qui ?	7
3. Où ?	9
4. Cartes de localisation des accidents	10
5. Quand?	11
6. Les types de collision	13
7. Les circonstances des accidents	15
8. Les différents types d'accident	16
III. ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN GUYANE	
1. Les accidents (2000 - 2010)	24
2. Les Impliqués (2003 - 2010)	25
3. Les tranches d'âge (2003 - 2010)	26
4. Indicateurs des principaux enjeux de 2003 à 2010	27
IV. INDICATEURS DES PRINCIPAUX ENJEUX EN 2009	
1. La Vitesse	28
2. L'alcool	29
3. Les deux roues motorisés	30
4. Les jeunes de moins de 25 ans	31
GLOSSAIRE	
Quelques définitions :	32
Quelques abréviations :	33

Une mortalité en hausse ! La sécurité routière en Guyane bilan et évolution

L'année 2010 a été marquée par une hausse importante du nombre de tués sur les routes de Guyane. Nous sommes passés de 28 tués en 2009 à 36 tués en 2010, soit une augmentation de 28 %. Ce constat est inquiétant ! La stabilité du nombre de blessés ainsi que la baisse continue du nombre d'accidents tendent à confirmer que nous assistons à des accidents moins nombreux mais plus graves. Ce constat contraste avec le bilan métropolitain où pour 2010 tous les indicateurs sont à la baisse : -6,1 % de tués, -7,3 % de blessés et -6,8 % d'accidents corporels.

Pour 2010, les deux principaux facteurs d'accidents ont été la vitesse et la consommation d'alcool. Le défaut de ceinture pour les véhicules légers et le non port du casque ou le défaut de casque homologué pour les deux roues, ont constitué des facteurs aggravant des accidents. L'année 2010 nous a aussi cruellement rappelé que mettre sa ceinture de sécurité ou son casque homologué ne sont des réflexes toujours pas acquis par tous les usagers de notre département.

Encore une fois, les usagers des deux roues motorisés de moins de 50 cm³ constituent une part importante des

victimes et demeurent toujours très impliqués dans les accidents de la route. À l'échelle Nationale, le Comité inter-ministériel de la sécurité routière (CISR) du 11 mai 2011 a fait de la dissuasion des excès de vitesse et de la lutte contre l'alcoolémie et les stupéfiants sur la route, une priorité. Des mesures phares telles que le remplacement des panneaux indiquant la présence de radars fixes par des radars pédagogiques ont ainsi été

Outres leurs missions régaliennes en matière de sécurité routière, les services de la DEAL, en partenariat avec la Préfecture se sont grandement investis dans la mise en place d'action de prévention et de sensibilisation auprès du grand public. Ainsi, le village sécurité routière durant la semaine de la mobilité et de la sécurité routière, fort de son succès, est devenu un rendez-vous incontournable.

Les principaux indicateurs en Guyane

2009		2010	
Accidents corporels	365	Accidents corporels	339
Tués	28	Tués	36
Blessés	479	Blessés	477

prises. Le CISR a également décidé de renforcer la sécurité des usagers de deux roues motorisés et de renforcer la vigilance au volant et de combattre tous les facteurs qui réduisent l'attention portée à la conduite. En 2010, les services de l'État en Guyane ont poursuivi leurs efforts afin de lutter contre l'insécurité routière.

Il ne doit pas y avoir d'exception guyanaise en matière de sécurité routière.

Il convient à chacun d'entre nous de ne pas relâcher ses efforts.

Gilles Morvan

Directeur de l'Environnement de
l'Aménagement et du Logement par intérim

Taux de tués par million d'habitants

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population	Tués par million d'habitants en 2010
	2010	2009	2010	2009	2010	2009		
Guyane	365	339	28	36	479	477	225751	159,5
Guadeloupe	498	506	65	65	701	679	403257	161,2
Martinique	536	456	29	37	716	593	398733	92,8
Réunion	720	807	48	42	910	992	821168	51,1
Total DOM	2094	2091	170	180	2779	2712	1848909	97,4
Métropole	72315	67288	4273	3992	90934	84461	62473876	63,9

Avant d'aborder les chiffres de l'accidentologie, il est important de présenter la Guyane. Ce territoire français est atypique. Connaître sa géographie, son climat, son histoire, ses infrastructures, son mode de développement permettront de mieux comprendre les modes de déplacement de sa population très variés, et les problèmes spécifiques de la Guyane en matière de sécurité routière.

la Guyane Française

Département français d'outre mer, la Guyane compte au 1er janvier 2009 (Source INSEE) une population de 229 000 habitants, pour une superficie totale de 90 000 km².

La préfecture se situe à Cayenne. Le département dispose d'une Sous-Préfecture à Saint Laurent du Maroni, troisième ville en terme d'habitants. Le territoire compte 22 communes. La population d'origine assez diverse réside en majorité sur le littoral. La Guyane dispose d'une expansion démographique sans équivalent dans les autres régions françaises avec un taux de croissance de 3,6% par an. La population y est très jeune avec plus de 42% d'individus âgés de moins de 20 ans et 6% de plus de 60 ans.

Les infrastructures routières

Les infrastructures routières : Les routes nationales représentent environ 470 km, les routes départementales 400 km de voirie étroite et au revêtement fragile, les voies communales 380 km rarement dotées de trottoirs, à l'éclairage insuffisant ou défaillant et à la signalisation manquante. Le réseau routier national de la Guyane est constitué principalement d'un axe littoral de près de 450 kilomètres (RN1 et RN2) reliant Saint-Laurent-du-Maroni à Saint-Georges-de-l'Oyapock, aux frontières respectives du Surinam et du Brésil. La RN2 relie Cayenne (giratoire de Balata) à St-Georges de l'Oyapock et assure ainsi la liaison entre le centre économique de la Guyane et la frontière brésilienne.

La RN2 possédant une structure de chaussée très insuffisante sur certains sections, fait l'objet de travaux de renforcement de chaussée et de modifications de tracés sur certains portions.

Le réseau carrossable est essentiellement concentré sur la partie littoral du département.

Données sur le trafic routier

Le trafic routier : Le trafic routier est depuis des années en constante augmentation en Guyane. Ce phénomène s'explique, bien sûr, par l'augmentation du Parc automobile, mais aussi par l'amélioration du réseau routier.

Un trafic dense et en forte progression autour de Cayenne. Selon les comptages du trafic routier 2010, le nombre de véhicule/jour sur la RN1 à l'entrée de Cayenne constitué d'une 2 x 2 voies est de 44 543 v/j (mja), soit 1500 v/j (mja) de plus qu'en 2009. Il s'agit de l'axe routier le plus fréquenté de Guyane.

Concernant l'autre axe majeur de la périphérie de Cayenne, la RN2 entre le giratoire de Balata et la commune de Matoury, le trafic se situe pour 2010 à 23185 véhicules/jour (MJA), soit une diminution de 511 v/j (mja). L'île de Cayenne ainsi que la RN1 avec l'axe Cayenne - Macouria - Kourou sont les zones à plus forte densité de trafic. Entre ces deux dernières villes, on enregistre une progression du trafic de plus de 300 v/j (mja).

L'évolution 2009-2010 du trafic sur les autres secteurs routiers, et aux abords des autres villes de Guyane reste mineure voire insignifiante.

Population

	Population	Part des moins de 25 ans	Part des plus de 65 ans	Projection de population en 2030
Guyane	229000	51,60%	3,60%	424000
France métropolitaine	64,6 millions	30,80%	17,10%	68,5 millions

(Source INSEE)

Dans ce département recouvert à 91% par la forêt, les fleuves Le Maroni et L'Oyapock sont les voies traditionnelles de pénétration vers l'intérieur, et constituent les frontières naturelles avec le Surinam à l'ouest, et avec le Brésil à l'est.

L'axe RN1/RN2 a une vocation internationale en créant un lien entre le Surinam et le Brésil.

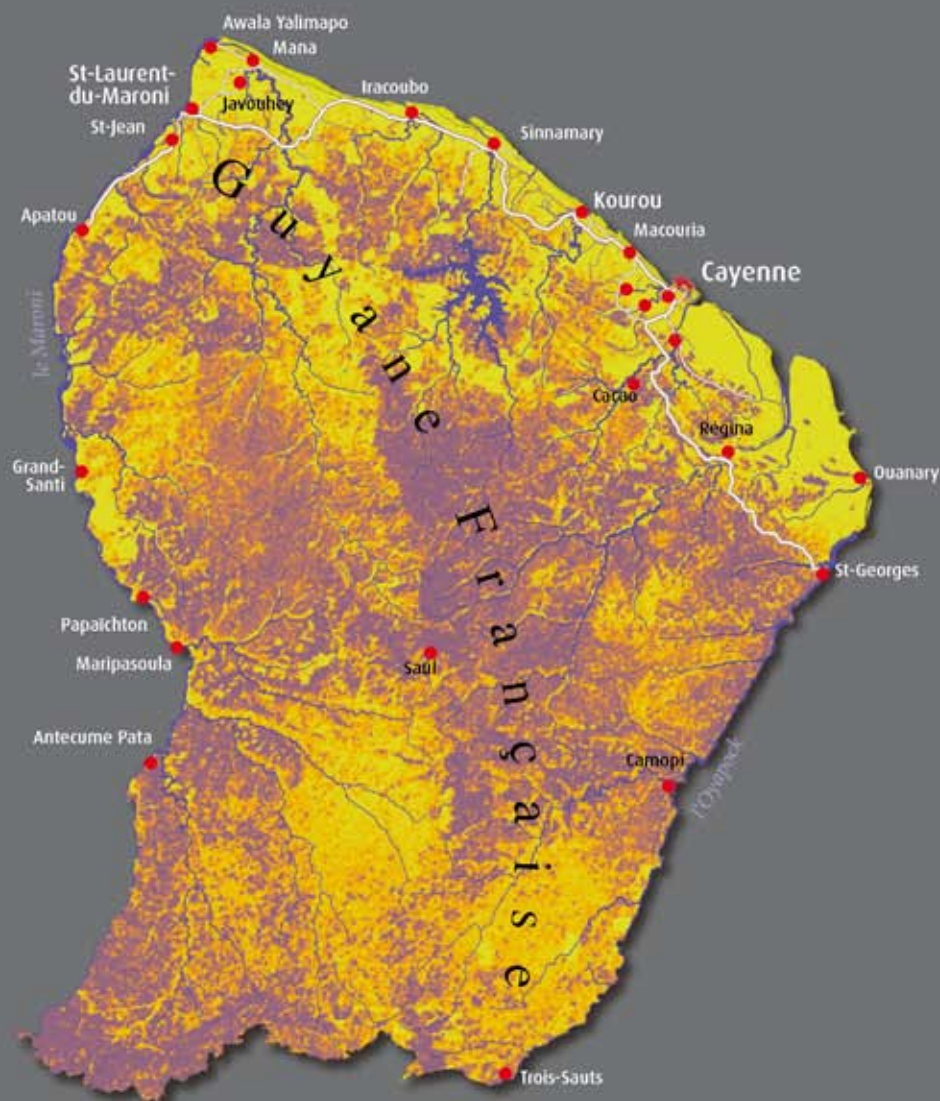
Ce lien est conforté par la construction du pont sur le fleuve Oyapock et constituera un véritable maillon de la « Panaméricaine Atlantique ».

Données sur les accidents :

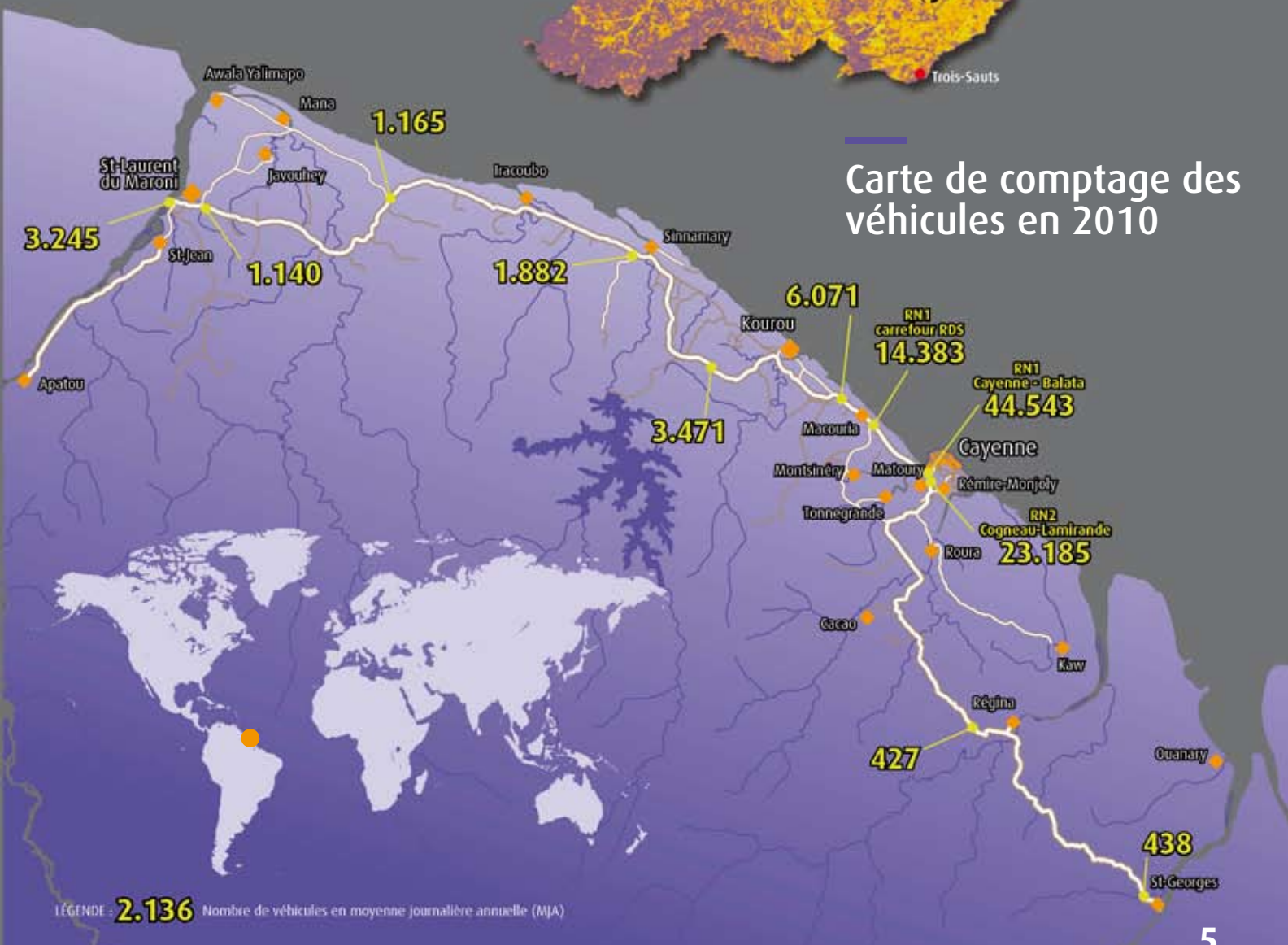
Les données sur les accidents de ce rapport proviennent du fichier BAAC (Bulletin Analyse des Accidents de la Circulation). Ces données, traitées par les organismes centraux de la Police et de la Gendarmerie, sont transmises dans un premier temps à l'Observatoire National de la Sécurité Routière (ONSR), puis à l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière en Guyane (ORSR) pour être traitées et corrigées en fonction des procès verbaux (PV) des forces de l'ordre. Elles sont enfin exploitées et analysées par l'ORSR. Les données de ce rapport couvrent la période 2000 - 2010.

Cependant, pour la période allant de 2000 à 2002, l'ORSR ne disposant pas de PV, les fichiers accidents n'ont pu être vérifiés.

Certains tableaux du rapport ne comportent que les données vérifiées des années 2003 à 2010.



Carte de comptage des véhicules en 2010



1. Bilan global

Ce chapitre présente les données essentielles de l'accidentalité en Guyane. Ces données proviennent de l'Observatoire Régionale de la Sécurité Routière (ORSR) du département. Elles sont issues des fichiers BAAC remplis par les forces de l'ordre, puis traitées, corrigées et validées par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière et par l'ORSR.

Bilan global

Pour l'année 2010, le bilan est très négatif. Les indicateurs les plus significatifs sont repartis à la hausse avec 8 tués et 6 accidents mortels de plus qu'en 2009, soit une hausse respective de 28 % et 23 %. Le nombre de blessés hospitalisés a également augmenté de 10 %. En revanche, le nombre d'accidents et

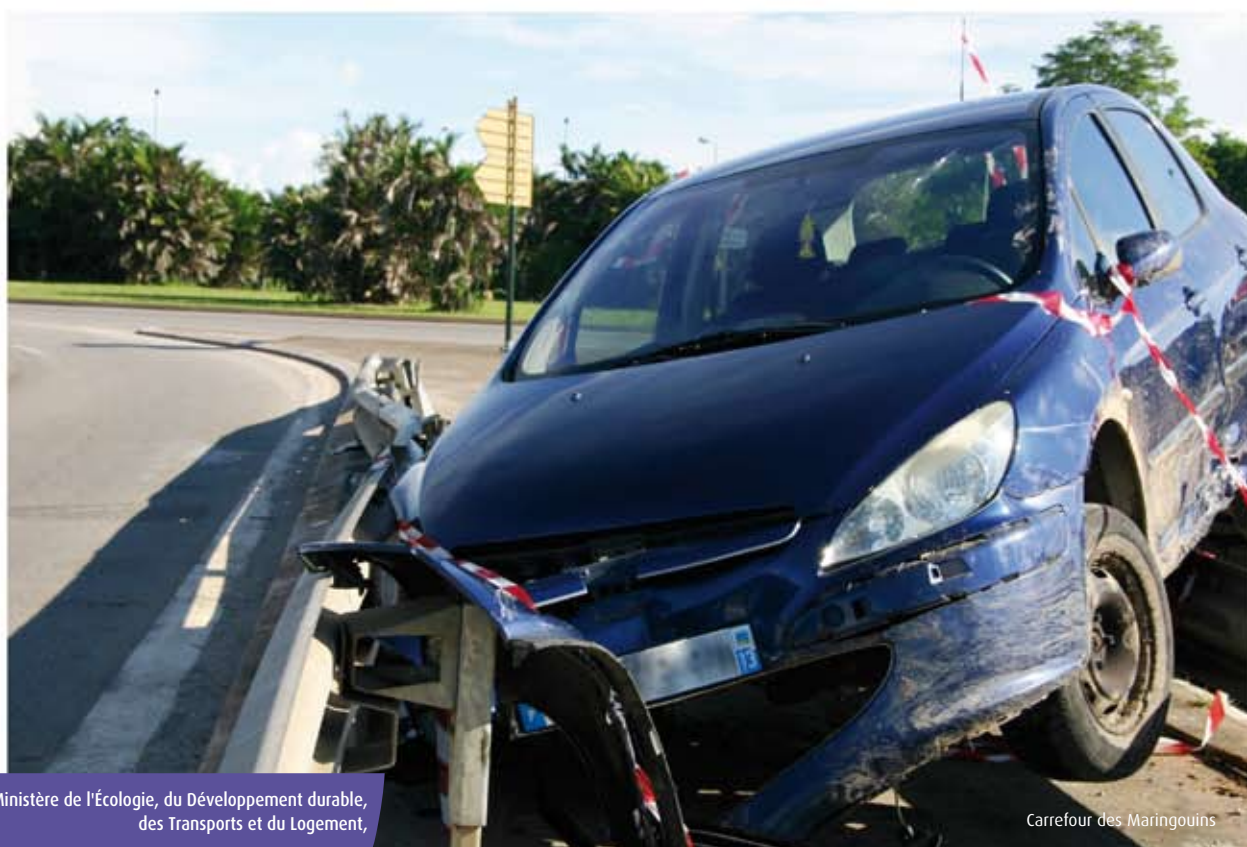
de blessés non hospitalisés continuent comme les années précédentes de diminuer.

En 2010, l'indice de gravité a franchi la barre des 10 points, ce qui conforte l'hypothèse d'une accidentalité moins nombreuse mais plus grave.

Période d'étude : 01/01-2009 - 31/12/2010

	Accidents	Tués	Blessé hospitalisé	Blessé non hospitalisé	Accidents mortels	Indice de Gravité
CHIFFRES 2010	339	36	189	288	32	10,6
Évolution en Guyane 2009	- 7,00 %	+ 28,00 %	+ 10,00 %	- 6,00 %	+ 23,00 %	+ 2,90 pts
Évolution en France 2009	- 7,00 %	+ 6,60 %	- 8,79 %	- 6,15 %	- 6,23 %	+ 0,02 pts

Indice de Gravité (Ig) = Indicateur de gravité (modèle DSCR) = Nbre de tués / Nombre d'accidents * 100



2. Qui ?

Les impliqués

La tranche d'âge des 25-34 ans reste la plus touchée, et comporte 4 victimes de plus qu'en 2009. Elle représente 25 % des victimes. Le cas des moins de 13 ans s'est également dégradé avec 4 tués en 2010 contre aucun l'année précédente. Chez les adolescents, le constat est également inquiétant avec 3 tués de plus.

La tranche d'âge des moins de 25 ans, comme en 2009, représente la moitié des victimes. Pour les plus de 35 ans, la situation est quasiment identique à celle de 2009 avec 8 tués.

Constat alarmant chez les les usagers des véhicules légers

Le nombre de tués chez les usagers VL a pratiquement doublé. Chez les cyclomotoristes, le bilan est identique à 2009 avec 10 tués. Concernant les usager de moto de plus de 50 cm³, le bilan est plutôt positif avec 2 tués en 2010 contre 6 l'année précédente.

Tendance négatif chez les piétons

En revanche, le cas des piétons est inquiétant. Pour cette catégorie d'usager, tous les indicateurs sont à la hausse avec 3 morts, 5 BH et 14 BNH, de plus qu'en 2009.

Répartition des victimes par catégorie d'usager et par classe d'âge

		00-13 ans		14-17ans		18-24 ans		25-59 ans			>=60 ans			TOTAL
		00-05	06-13	14-15	16-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-59	60-64	65-79	>=80	
Piétons	Tués		1	1				1	1		1			5
	Blessés	10	15	5	1	1	1	12	5	5	1	2	2	60
	BH	1	4	2		1		5	2		1	1	2	19
Bicyclettes	Tués				1					1				2
	Blessés		7	2	5	6	1	3	8	3		2		37
	BH		2	1	1	1	1		6	2				14
Cyclomoteurs < 50 cm ³	Tués			1	3	2	1	1		1		1		10
	Blessés			8	23	34	36	29	15	15	7	3		170
	BH			3	8	11	9	7	8	3	3	1		53
Moto > 50 et < 125 cm ³	Tués													-
	Blessés					1	1	3	2	1				8
	BH					1	1	2	2					6
Moto > 125 cm ³	Tués						1	1						2
	Blessés				1	2	3	11	9	3		1		30
	BH						2	6	7	2				17
Véhicule léger	Tués	1	2			3	1	8	1	1				17
	Blessés	2	2	5	8	10	16	47	27	30	2	3	1	153
	BH	2	1	1	4	3	7	26	13	9		1	1	68
Poids lourd	Tués													-
	Blessés						9	7						16
	BH						3	6						9
Autre mode	Tués													
	Blessés						1	2						3
	BH						1	2						3
TOTAL	Tués	1	3	2	4	5	3	11	2	3	1	1		36
	Blessés	12	24	20	38	54	68	114	66	57	10	11	3	477
	BH	3	7	7	13	17	24	54	38	16	4	3	3	189

(Tableau calculé sur 339 accidents, qui ont fait 36 tués, 189 BH, et 288 BNH) | BH = Blessé hospitalisé, BNH = Blessé non hospitalisé.

2. Qui ?

Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	G4
Piéton	62	18,3%	8,1
Bicyclette	40	11,8%	7,5
Cyclomoteur < 50 cm ³	161	47,5%	6,2
Moto > 50 et < 125 cm ³	7	2,1%	0,0
Moto > 125 cm ³	29	8,6%	10,3
Véhicule léger	281	82,9%	10,0
Poids lourd	9	2,7%	0,0
Transport en commun	1	0,3%	0,0
Autre	4	1,2%	25,0
ENSEMBLE DES ACCIDENTS SUR LA PÉRIODE	339	100,0%	10,6

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)



Carrefour Balata

Répartition des accidents selon le type de conflit :

		Véhicule seul sans piétons	Piéton	Bicyclette	Cyclo < 50 cm ³	Moto > 50 et < 125 cm ³	Moto > 125 cm ³	Véhicule léger	Poids lourd	Tc	Autre
Bicyclette	Nbre	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	%	0,3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cyclo < 50 cm ³	Nbre	10	13	7	6	-	-	-	-	-	-
	%	2,9%	3,8%	2,1%	1,8%	-	-	-	-	-	-
Moto > 50 et < 125 cm ³	Nbre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moto > 125 cm ³	Nbre	7	2	1	2	-	-	-	-	-	-
	%	2,1%	0,6%	0,3%	0,6%	-	-	-	-	-	-
Véhicule léger	Nbre	22	46	30	122	7	17	42	-	-	-
	%	6,5%	13,6%	8,8%	36,0%	2,1%	5,0%	12,4%	-	-	-
Poids lourd	Nbre	3	1	1	1	-	-	3	-	-	-
	%	0,9%	0,3%	0,3%	0,3%	-	-	0,9%	-	-	-
Transport en commun (Tc)	Nbre	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	%	-	0,3%	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	Nbre	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-
	%	0,6%	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-
TOTAL	Nbre	45	62	40	161	7	29	281	9	1	4
	%	13,3%	18,3%	11,8%	47,5%	2,1%	8,6%	82,9%	2,7%	0,3%	1,2%

(sur les 339 accidents de la période)

3. Où ?

Localisation des accidents

Les données de ce chapitre présente la répartition des accidents sur le réseau routier (RN, RD, et VC) d'une part, et en fonction de la taille des agglomérations, en nombre d'habitants, d'autre part.

Le nombre des accidents sur les routes nationales s'est sensiblement stabilisé par rapport à 2009. Sur les routes départementales, il a chuté de plus de 27 %. En revanche, sur les routes communales, il a augmenté de plus de 11 %. Concernant l'indice de gravité, il est en diminution de 1 point sur les routes départementales. À contrario, il a gagné 2,6 points sur les VC et environ 10 points sur les routes nationales. Les accidents sont donc devenus plus mortels en 2010 sur les RN.

Concernant la répartition des accidents par rapport à la taille d'agglomération, on observe une diminution importante du nombre d'accidents sur les communes de moins de 5000 habitants, soit une baisse de plus de 65 %.

Alors que le nombre d'accidents sur les intersections RD/VC a été divisé par deux, celui sur les intersections entre voies communales a sensiblement augmenté. Les intersections avec les routes nationales sont de manière générale peu propices aux accidents.

Répartition par type de réseau

	Nombre accidents	%	Indice de Gravité
Route Nationale	76	22,4	26,3
Route Départementale	142	41,9	5,6
Voie Communale. et autres	139	41,0	5,8
TOTALITÉ DES ACCIDENTS	339	100,0	10,6

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Répartition en / hors agglomération

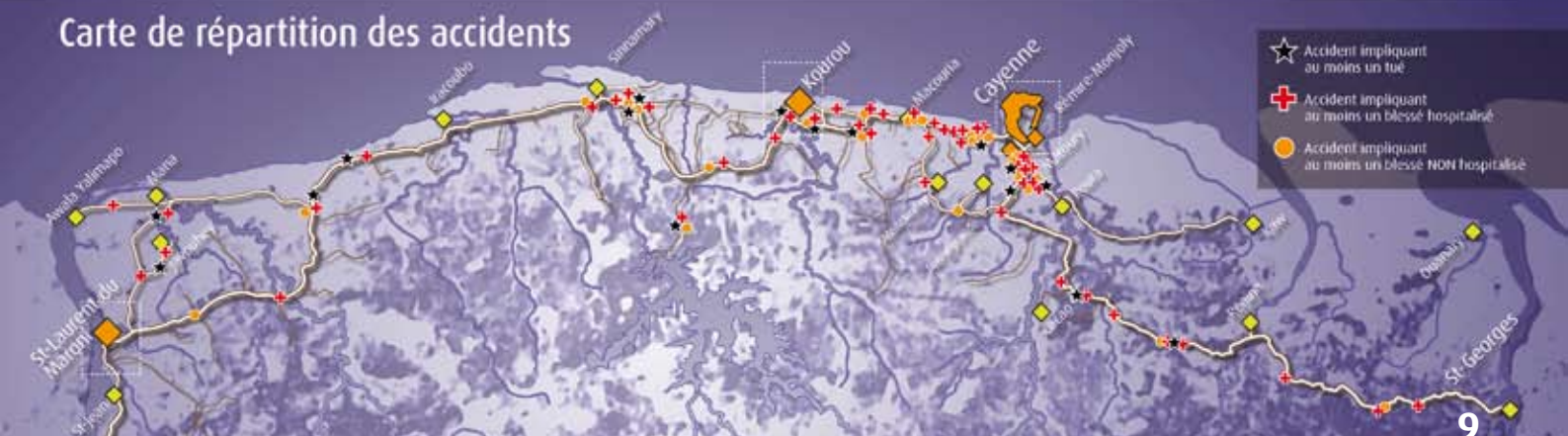
	Nbre accidents	%	Indice de Gravité
Hors agglomération	183	54,0	17,5
0 à 500 h	21	6,2	0,0
501 à 2 000 h	1	0,3	0,0
2 001 à 5 000 h	1	0,3	0,0
5 001 à 20 000 h	23	6,8	4,3
20 001 à 50 000 h	24	7,1	4,2
50 001 h à 100 000 h	86	25,4	2,3
Sous-Total aggro	156	46,0	2,6
TOTAL ACCIDENTS	339	100,0	10,6

Nombre d'accidents par catégories d'intersections

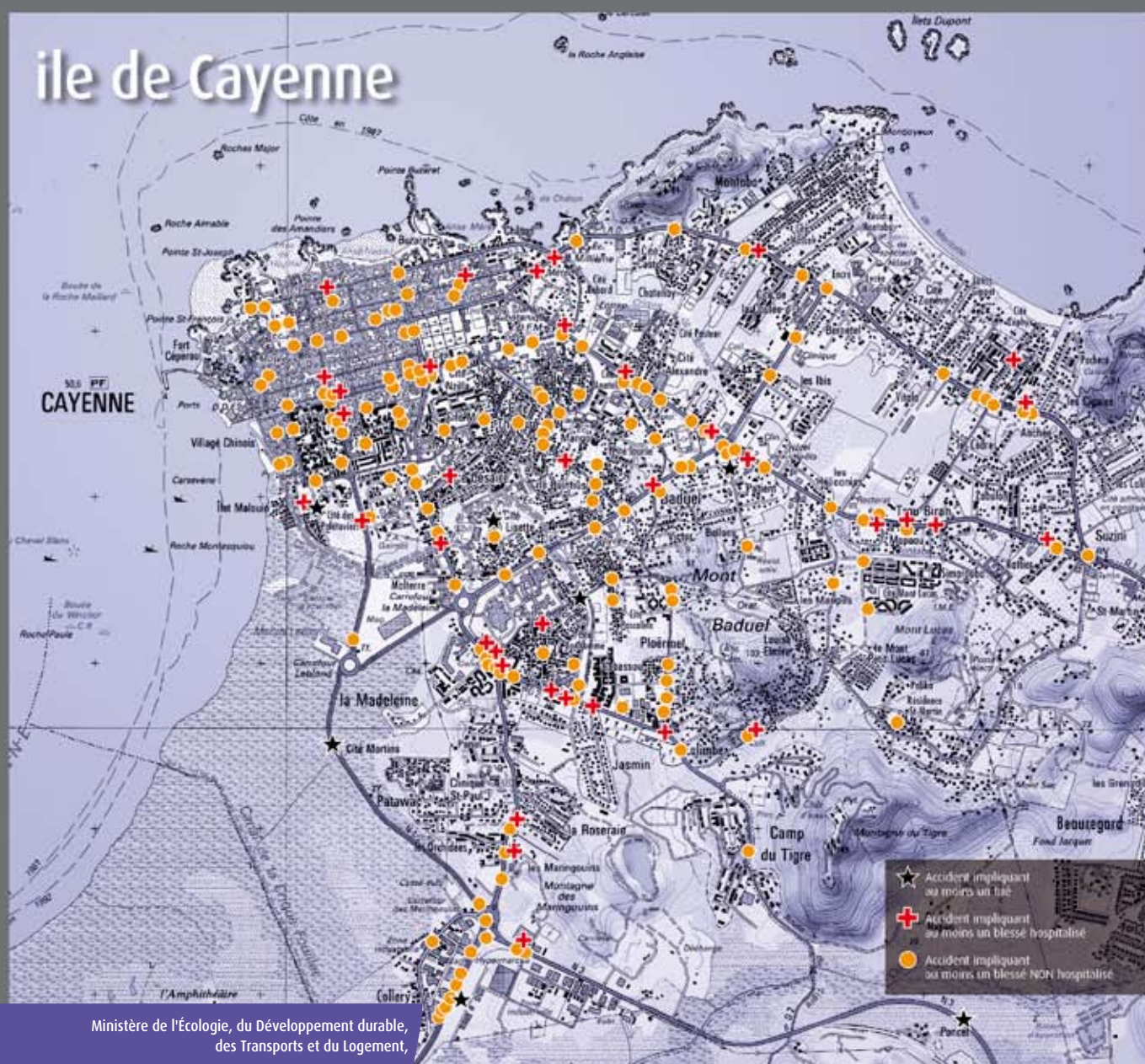
	Hors Inter	Route Nationale	Route Départementale	Voie Communale	Autres
Route Nationale	68	0	-	-	-
Route Départementale	95	2	14	-	-
Voie Communale	76	0	16	35	-
Autres	5	0	0	0	0

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Carte de répartition des accidents



4. Cartes de localisation des accidents



5. Quand?

Répartition des accidents dans le temps

Il est fondamentale de connaître les périodes de l'année, les jours de la semaine, ou les tranches horaires, les plus « accidentogènes ».

Des mesures de prévention peuvent ainsi être mises en place lors de ces moments, qui généralement coïncident avec des laps de temps de fort trafic.

Une année en dent de scie

Pour l'année 2010, la répartition des accidents est hétérogène. Elle est en "dent de scie". Les mois de juin et octobre sont les plus accidentogènes avec respectivement 39 et 42 accidents. Concernant l'indice de gravité, il a été particulièrement élevé en février qui correspond à la période du carnaval.

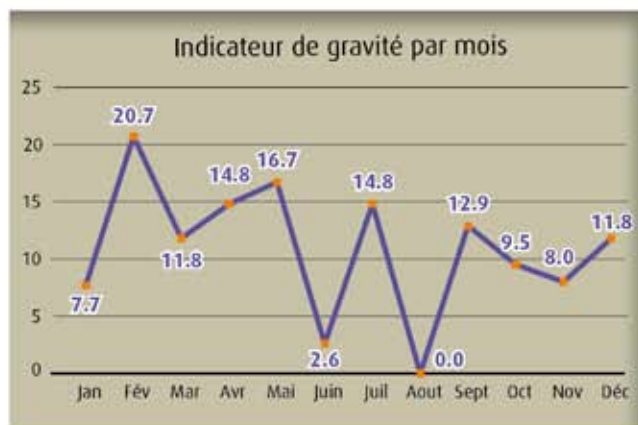
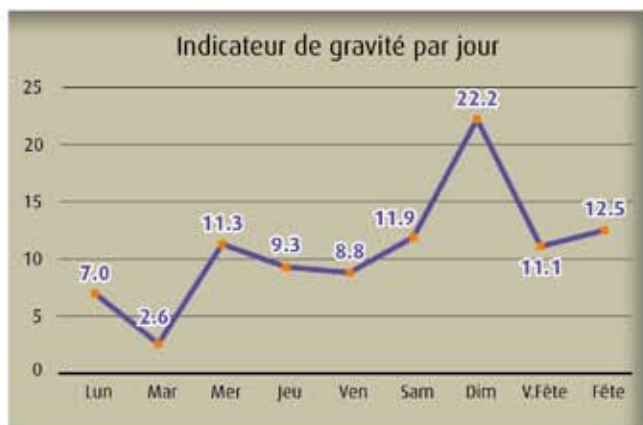
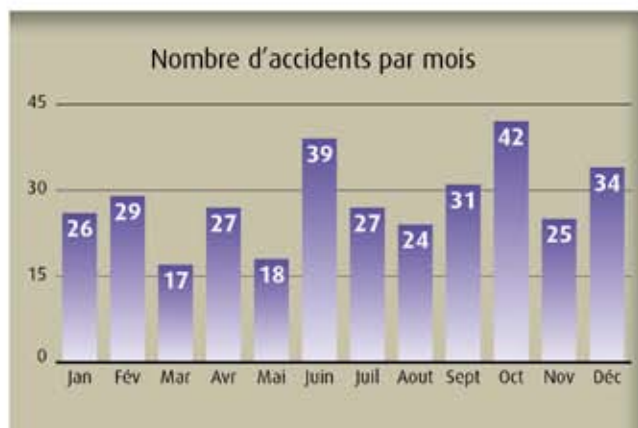
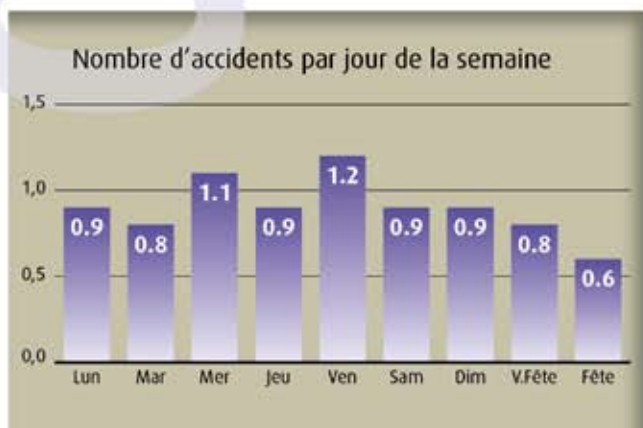
Attention au jour de fête !

Comme en 2009, le vendredi reste le jour de la semaine le plus accidentogène. Dimanche est le jour qui détient l'indice de gravité le plus élevé cette année. Pour les jours de fêtes, avec

une moyenne de 0,6 accidents, mais un indice de gravité de 12,5 points, ils sont révélateurs d'accidents peu nombreux mais mortels.

Des débuts de soirée à surveiller

Concernant les tranches horaires durant lesquelles se manifestent le plus d'accidents, les heures dites de pointe sont toujours les principales concernées. Que ce soit en week-end ou dans la semaine, le pic pour cette année se situe dans la tranche 19h00-20h00. De manière générale, les fins d'après midi et débuts de soirée restent des périodes favorables aux accidents.

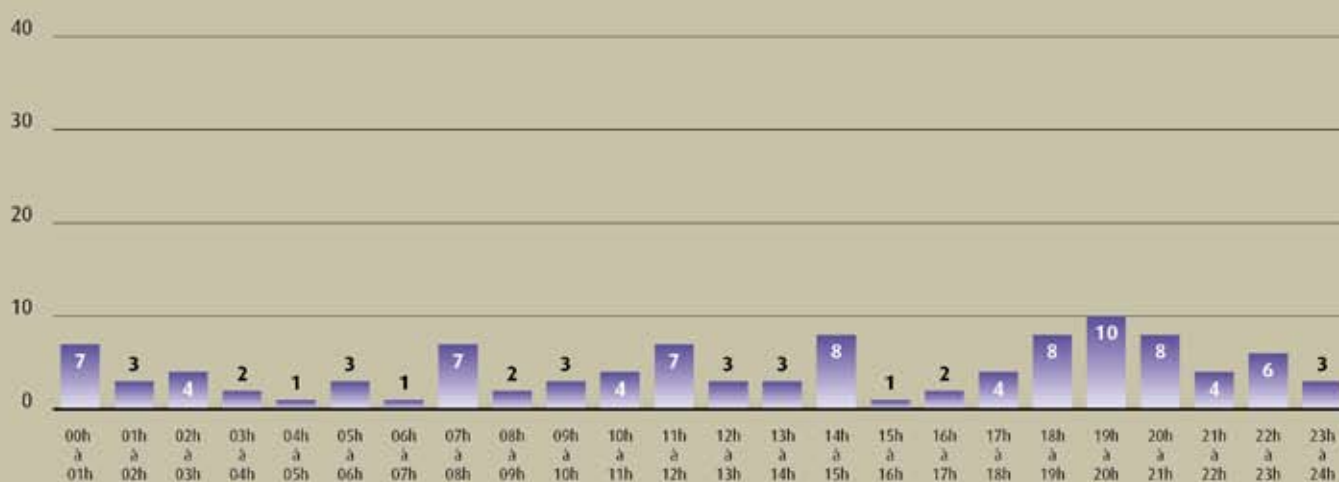


5. Quand?

Selon l'heure pour les jours ouvrables



Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / Veille de Fête / Fête



6. Les types de collision

Les types de collision

Les intersections telles que carrefour, croisement, giratoire, restent favorables aux accidents.

Globalement, pour l'année 2010, le nombre d'accidents hors et en intersection, et les collisions avec obstacle fixe sont à la baisse. Ils confirment la diminution générale du nombre d'accidents.

Pour le même nombre d'accidents (38), les collisions avec obstacle fixe ont fait en 2010, 13 tués, soit 8 de plus qu'en 2009. Ils ont également causé 13 BH et 6 BNH, de plus. Pour ce type d'accidents, tous les indicateurs sont donc à la hausse.

Moins d'accidents dans les intersections...

Concernant les accidents en intersection ou à proximité immédiate, une satisfaction est la baisse du nombre d'accidents de 15 %. Cependant le constat varie en fonction du type d'usager. Pour les cyclomoteurs et les poids lourds, il est sensiblement le même qu'en 2009. Pour les VL, motos et bicyclettes, il est positif avec une baisse significative du nombre d'accidents. En revanche, pour les piétons, le nombre de collisions avec les VL a légèrement progressé. Hors intersection, le bilan s'est stabilisé. À noter, une diminution des accidents impliquant les vélos et les véhicules légers.



Route Nationale 1

Les types de collision avec obstacle fixe

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	G4(*)	Tués	BH	BNH
Véhicule en stationnement	4	10,5	0,0	0	6	1
Arbre	3	7,9	33,3	1	5	2
Glissière métallique	4	10,5	75,0	3	13	6
Glissière béton	0	0,0	0,0	0	0	0
Autre glissière	0	0,0	0,0	0	0	0
Bâtiment, mur, pile de pont	3	7,9	33,3	1	2	2
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	0	0,0	0,0	0	0	0
Poteau	3	7,9	66,7	2	3	3
Mobilier urbain	1	2,6	0,0	0	1	1
Parapet	0	0,0	0,0	0	0	0
Îlot, refuge, borne haute	0	0,0	0,0	0	0	0
Bordure de trottoir	2	5,3	50,0	1	2	2
Fossé, talus, paroi rocheuse	9	23,7	22,2	2	13	10
Autre obstacle fixe sur chaussée	1	2,6	0,0	0	1	0
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	1	2,6	0,0	0	2	0
Sortie de chaussée	7	18,4	42,9	3	6	5
Autre	0	0,0	0,0	0	0	0
TOTAL	38	100,0	3,8	13	54	32

Tous les chiffres concernent les véhicules ayant heurté l'obstacle | (*) Indicateur de gravité des accidents du type | BH = Blessé hospitalisé, BNH = Blessé non hospitalisé.

6. Les types de collision

En intersection ou à proximité immédiate

(85 accidents, soit 25,1%)

	Accidents impliquant au moins 1 ...									
	Bicyclette		Cyclomoteur (<=50cm³)		Moto (>=50cm³)		Véhicule léger		Poids lourd	
Accidents avec piéton(s)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	7,8%	0	0,0%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

		Accidents impliquant au moins 1 ...									
		Bicyclette		Cyclomoteur (<=50cm³)		Moto (>=50cm³)		Véhicule léger		Poids lourd	
Véhicule seul	- sans collision	0	0,0%	1	1,9%	1	11,1%	0	0,0%	0	0,0%
	- obs.fixe ou autre coll.	0	0,0%	1	1,9%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2 véhicules	- collision frontale	2	14,3%	2	3,8%	0	0,0%	4	5,2%	0	0,0%
	- collision arrière	0	0,0%	3	5,8%	2	22,2%	5	6,5%	0	0,0%
	- collision par côté	12	85,7%	42	80,8%	6	66,7%	60	77,9%	1	100,0%
+ de 2 véhicules	- en chaîne	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	- collision multiple	0	0,0%	1	1,9%	0	0,0%	1	1,3%	0	0,0%
TOTAL		14	100%	52	100%	9	100%	77	100%	1	100%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

Hors intersection

(245 accidents, soit 72,3 %)

	Accidents impliquant au moins 1 ...									
	Bicyclette		Cyclomoteur (<=50cm³)		Moto (>=50cm³)		Véhicule léger		Poids lourd	
Accidents avec piéton(s)	0	0,0%	12	11,7%	2	7,4%	39	19,7%	1	12,5%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

		Accidents impliquant au moins 1 ...									
		Bicyclette		Cyclomoteur (<=50cm³)		Moto (>=50cm³)		Véhicule léger		Poids lourd	
Véhicule seul	- sans collision	0	0,0%	7	6,8%	3	11,1%	13	6,6%	3	37,5%
	- obs.fixe ou autre coll.	1	4,2%	1	1,0%	2	7,4%	9	4,5%	0	0,0%
2 véhicules	- collision frontale	8	33,3%	14	13,6%	3	11,1%	36	18,2%	1	12,5%
	- collision arrière	3	12,5%	11	10,7%	4	14,8%	21	10,6%	0	0,0%
	- collision par côté	10	41,7%	43	41,7%	12	44,4%	58	29,3%	2	25,0%
+ de 2 véhicules	- en chaîne	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,5%	1	12,5%
	- collision multiple	0	0,0%	3	2,9%	0	0,0%	8	4,0%	0	0,0%
TOTAL		24	100%	103	100%	27	100%	198	100%	8	100%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

7. Les circonstances des accidents

Les circonstances des accidents concernent trois données principales au moment d'accident : les conditions atmosphériques, l'état de la surface de la route, et la luminosité.

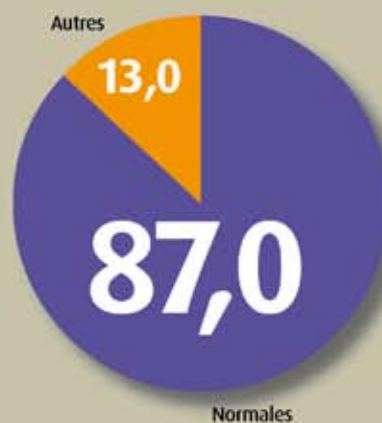
Beaucoup plus d'accidents la nuit

En 2010, plus de 55 % des accidents se sont produit de jour contre 63 % en 2009. Cette évolution vient du fait que la proportion d'accident de nuit sans éclairage à pratiquement doublé cette année.

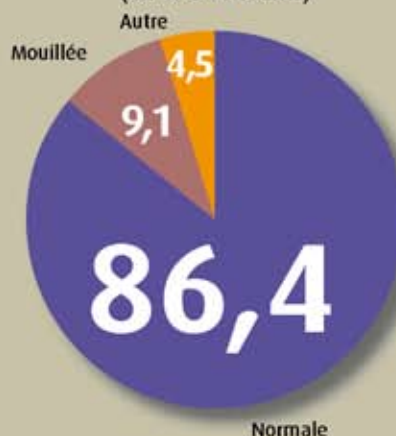
Pour les conditions atmosphériques ou l'état des routes, les chiffres sont inchangés. La plupart des accidents se produisent par une météo normale et sur des routes en bon état.

Le facteur humain avec la composante comportementale demeure la principale cause des accidents.

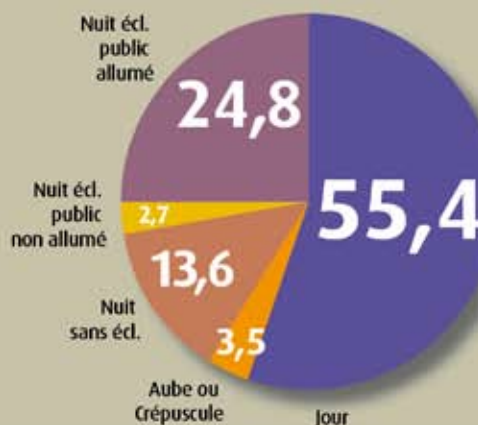
Conditions atmosphériques
(en % d'accidents)



État de la surface des routes
(en % d'accidents)



Luminosité
(en % d'accidents)



Route Nationale 1

8. Les différents types d'accident

Les différents types d'accident

Types d'accident
quelques constants...

Les fiches de ce chapitre présentent des données statistiques thématiques des circonstances des accidents (sexe, tranche d'âge, agglomération, route, luminosité, alcoolémie, port de la ceinture) pour chaque type d'utilisateur impliqué.

POUR LES ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS :

Un piéton :

Un type d'utilisateur très exposé

- Les 6-13 ans représentent 24 % des victimes devant les 25-34 ans (20 %) ;
- 50 % des accidents ont lieu sur des voies communales ;
- 63 % des accidents ont lieu le jour ;
- 40 % des accidents se produisent hors agglomération

Une bicyclette :

Un bilan en demi-teinte

- Plus de 40 % des victimes ont moins de 17 ans ;
- Les 35-44 ans première victime en 2010 ;
- 90 % des impliqués sont de sexe masculin ;
- 50 % des accidents hors agglomération ;
- 62 % des accidents de jour.

Un cyclomoteur :

Une légère amélioration

- Les 16-24 ans représentent plus de 55 % des impliqués ;
- 84 % des accidents concernent les usagers de sexe masculin ;
- 40 % des accidents ont lieu sur les routes départementales ;
- 40 % des accidents ont lieu sur les voies communales ;
- 47 % des accidents ont lieu hors agglomération ;
- 22 % des cyclomotoristes impliqués dans un accident ne portaient pas de casque.

Une moto :

Une évolution positive mais un mode de déplacement à surveiller...

- 23 % d'accidents en moins ;
- 3 tués de moins ;
- Les 25-44 ans représentent plus de 65 % des impliqués ;
- 50 % des accidents ont lieu sur les routes départementales et 61 % hors agglomération.

Un véhicule léger :

Toujours moins d'accidents... mais plus mortels !

- 12 % d'accidents de moins qu'en 2009 ;
- 6 tués de plus ;
- Les 25-34 ans représentent 30 % des impliqués ;
- 55 % des accidents hors agglomération ;
- Des accidents plus nombreux sur les routes départementales et communales mais plus graves sur routes nationales.

Un poids lourd :

Une catégorie d'utilisateur peu concerné...

- Légère augmentation du nombre d'accidents et de blessés hospitalisés mais aucun tué en 2010 ;
- 55 % des accidents sur routes nationales ;
- 100 % des accidents de jour.

Un véhicule seul sans piéton :

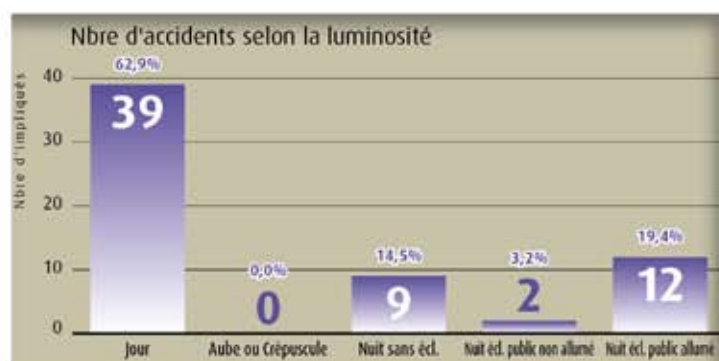
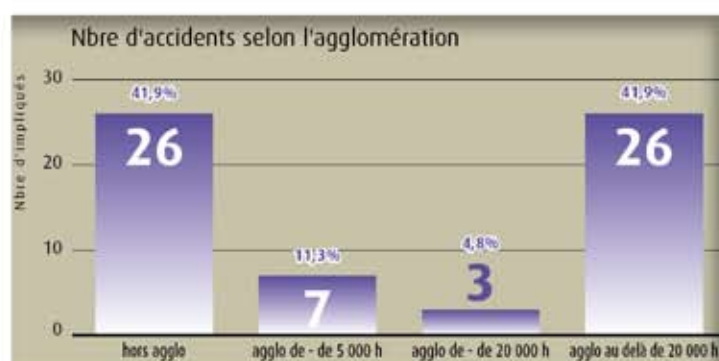
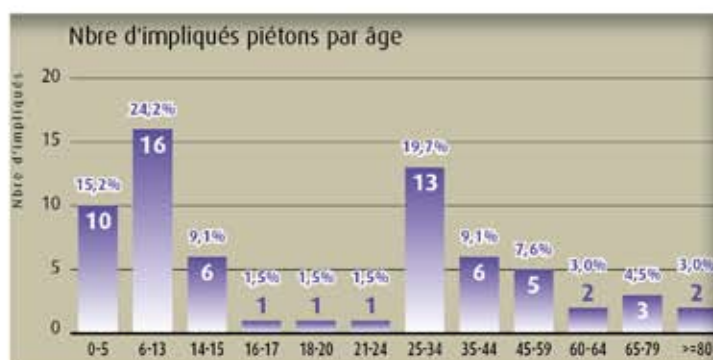
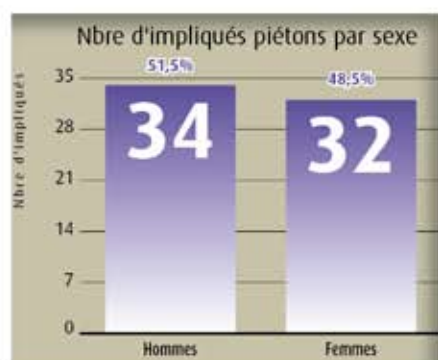
Tous les indicateurs sont à la hausse...

- 40 % d'accidents et de blessés hospitalisés en plus ;
- 9 tués supplémentaires ;
- Les 25-34 ans représentent 32 % des impliqués ;
- 50 % des accidents sur route nationale ;
- 40 % des victimes ne portaient pas la ceinture.

Accidents impliquant au moins 1 piéton

2010 : 62 accidents • 5 tués • 20 blessés hospitalisés

2009 : 44 accidents • 2 tués • 15 blessés hospitalisés



Tous les indicateurs sont à la hausse

Le nombre d'accidents a augmenté de 40 %.

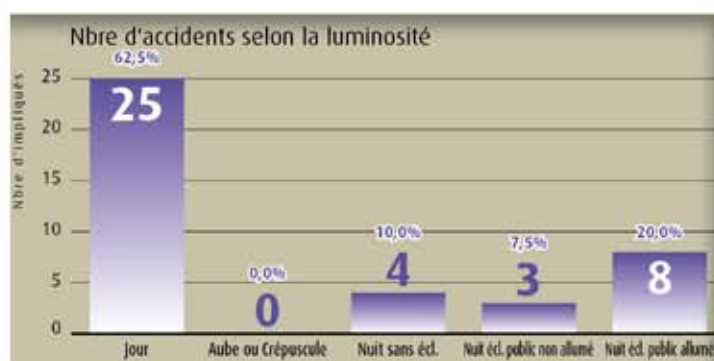
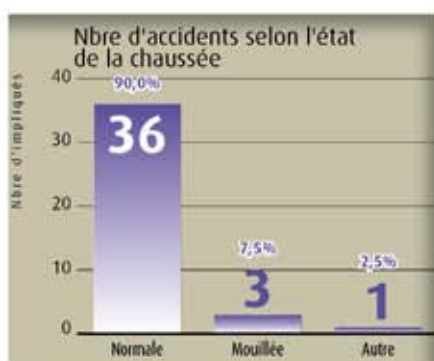
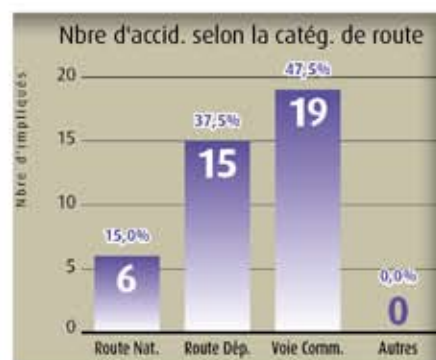
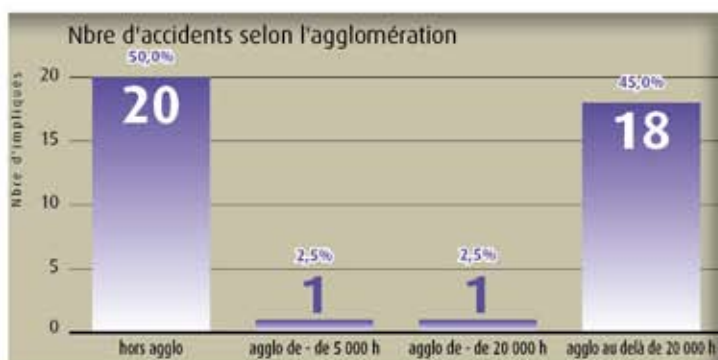
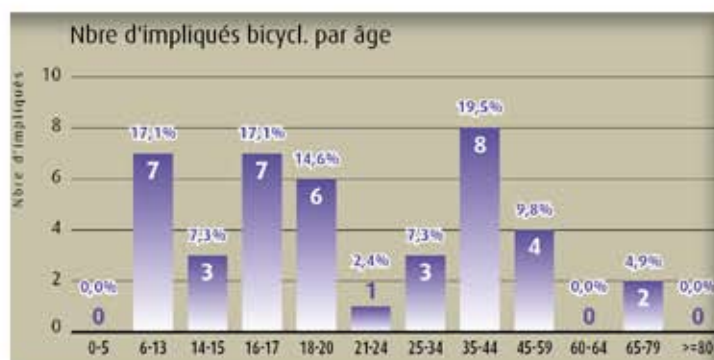
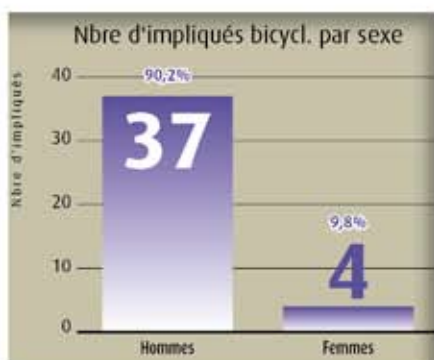
On compte 3 tués de plus et 5 blessés hospitalisés supplémentaires. Après une année 2009 encourageante, en 2010 le bilan est négatif pour cette catégorie d'utilisateur. À noter que de nombreuses victimes piétons étaient fortement alcoolisées.

8. Les différents types d'accident

Accidents impliquant au moins 1 bicyclette

2010 : 40 accidents • 3 tués • 17 blessés hospitalisés

2009 : 64 accidents • 2 tués • 23 blessés hospitalisés



Une évolution stable chez les cyclomotoristes et nuancée chez les cyclistes...

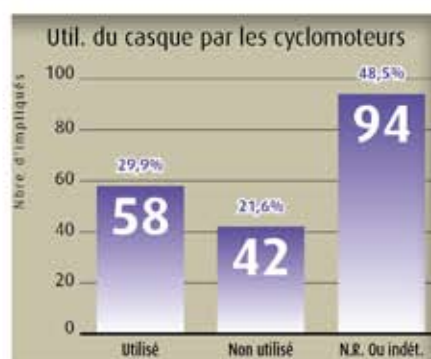
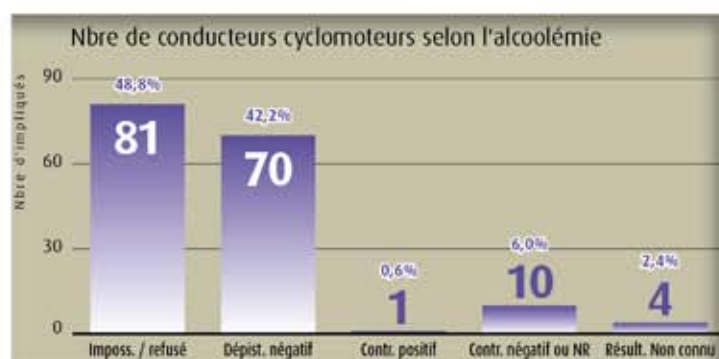
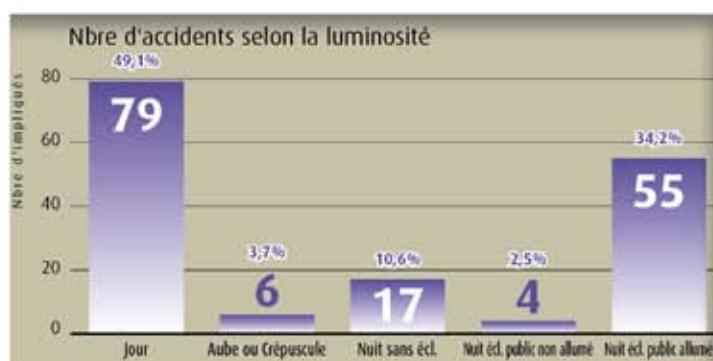
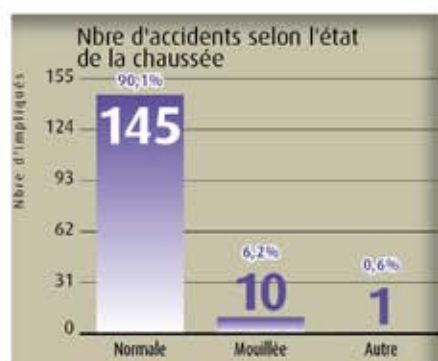
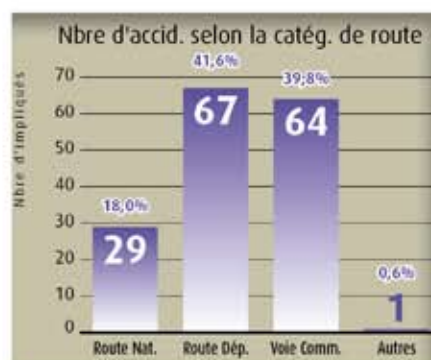
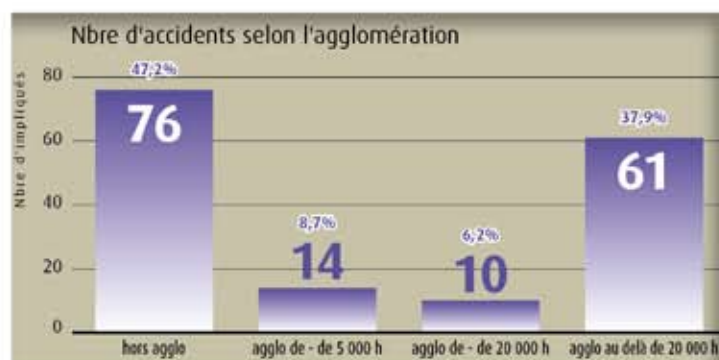
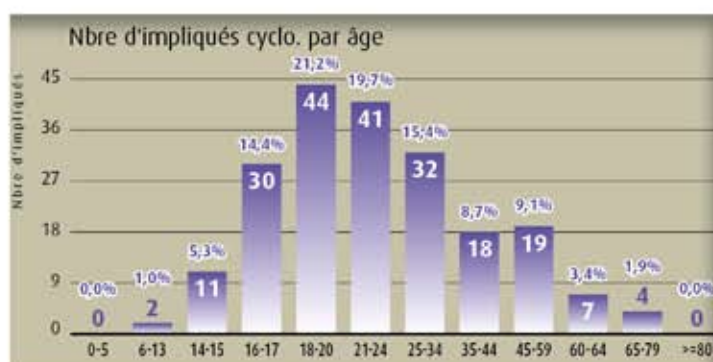
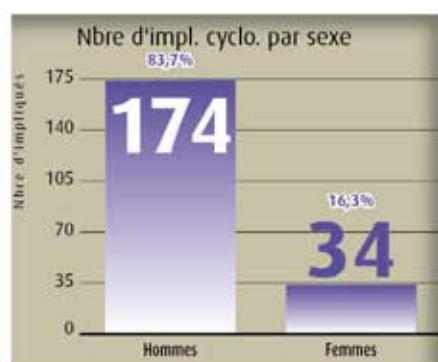
L'année 2010 marque une certaine stabilisation chez les cyclomotoristes avec 1 tué de moins et une légère amélioration du nombre d'accidents (-8) et du nombre de blessés hospitalisés (-1). Les cyclomotoristes restent en Guyane une catégorie d'usager très exposée aux accidents de la route. Pour les cyclistes, le bilan 2010 est à nuancer avec une baisse importante du nombre d'accidents et du nombre de blessés hospitalisés mais avec 1 tué de plus.

Accidents impliquant au moins 1 cyclomoteur

2010 : 161 accidents • 10 tués • 63 blessés hospitalisés

(< 50 cm³)

2009 : 169 accidents • 11 tués • 64 blessés hospitalisés



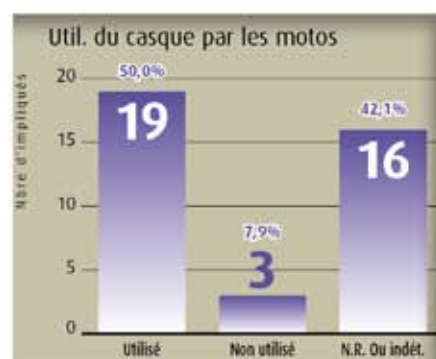
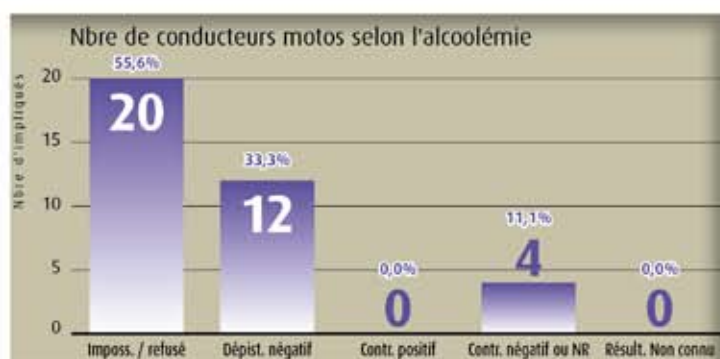
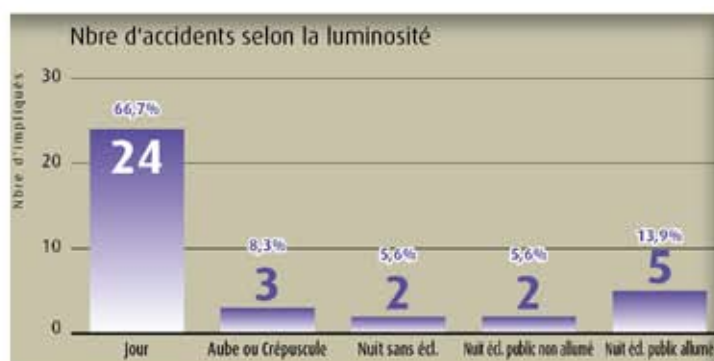
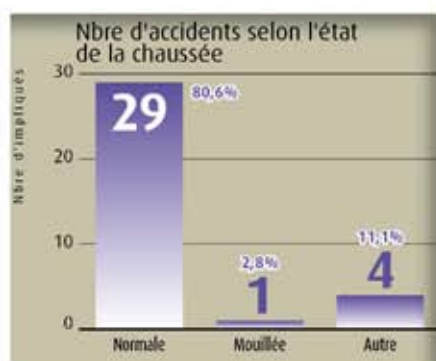
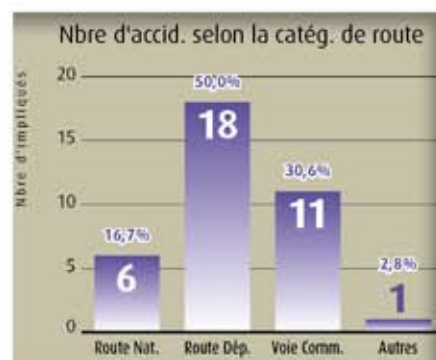
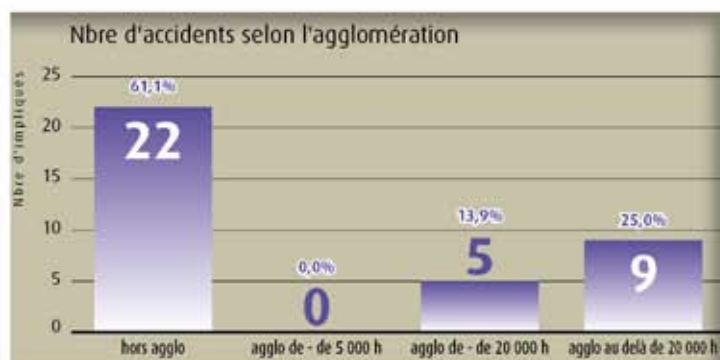
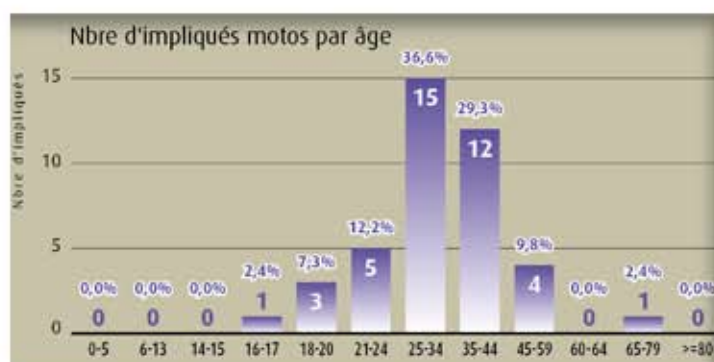
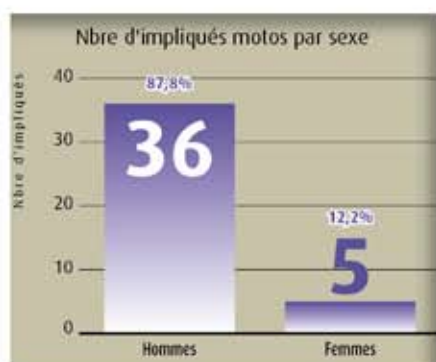
8. Les différents types d'accident

Accidents Impliquant Au Moins 1 Moto

2010 : 36 accidents • 3 tués • 23 blessés hospitalisés

(> 50 cm³)

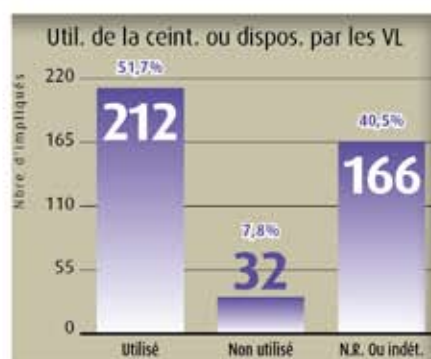
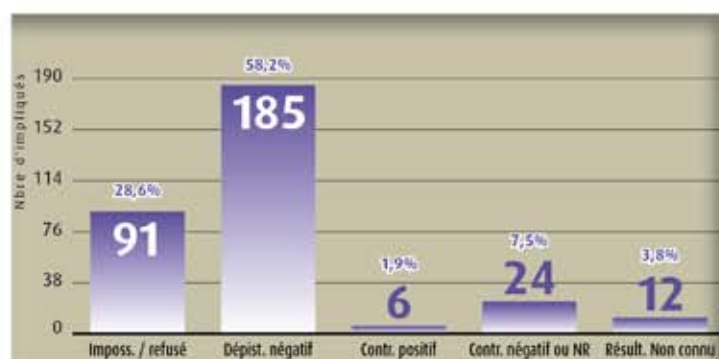
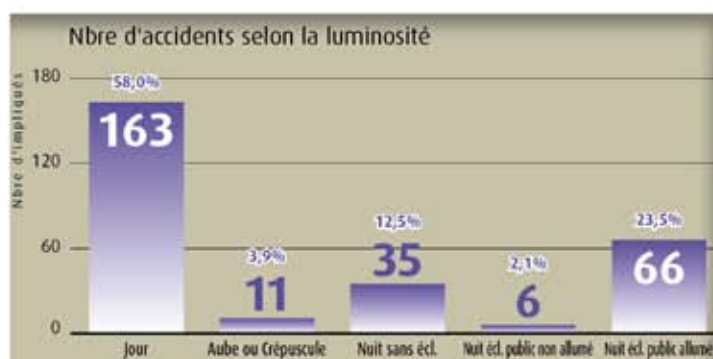
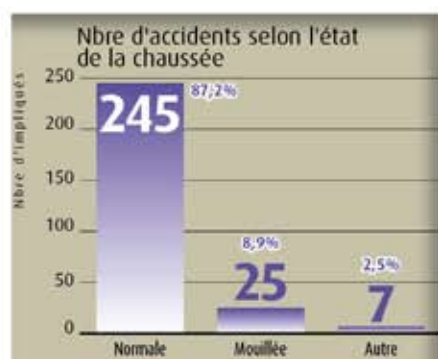
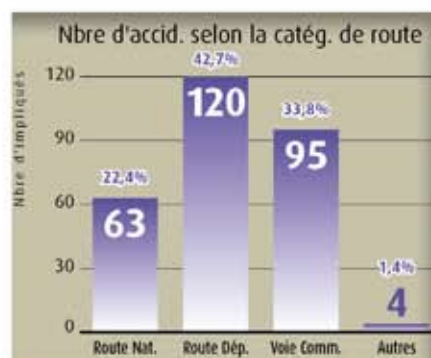
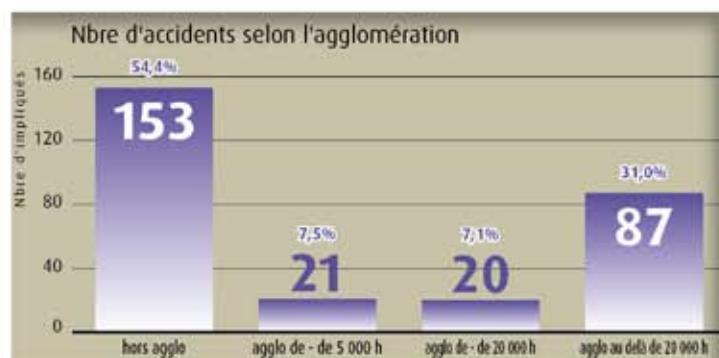
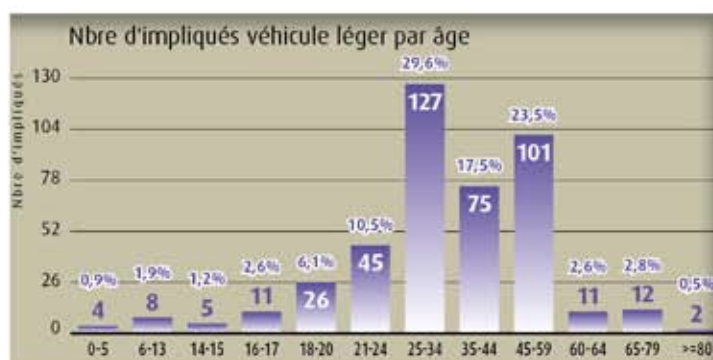
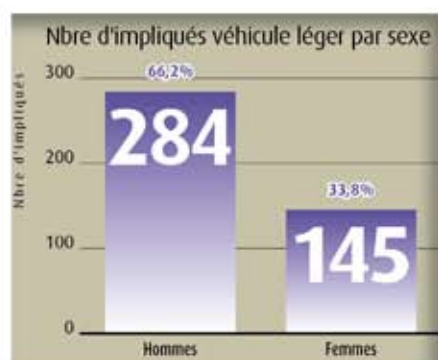
2009 : 47 accidents • 6 tués • 29 blessés hospitalisés



Accidents impliquant au moins 1 véhicule léger

2010 : 281 accidents • 28 tués • 151 blessés hospitalisés

2009 : 321 accidents • 22 tués • 150 blessés hospitalisés

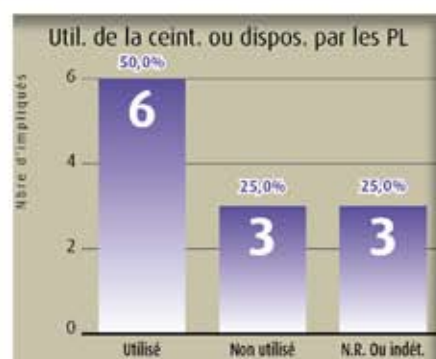
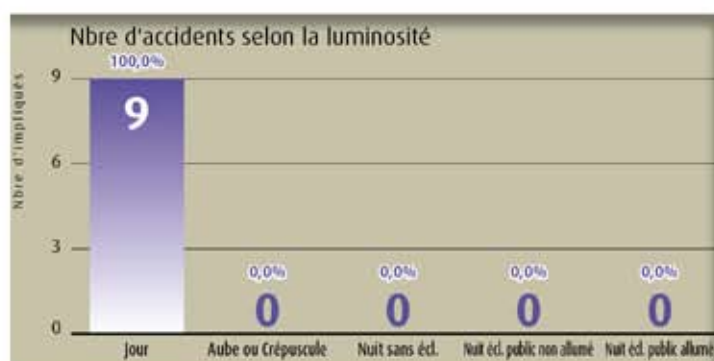
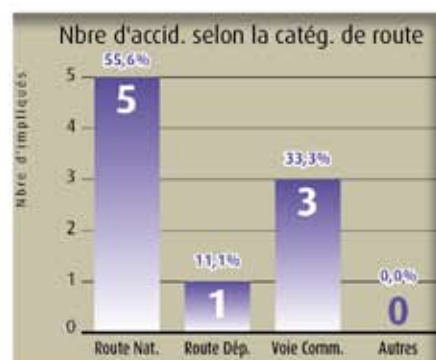
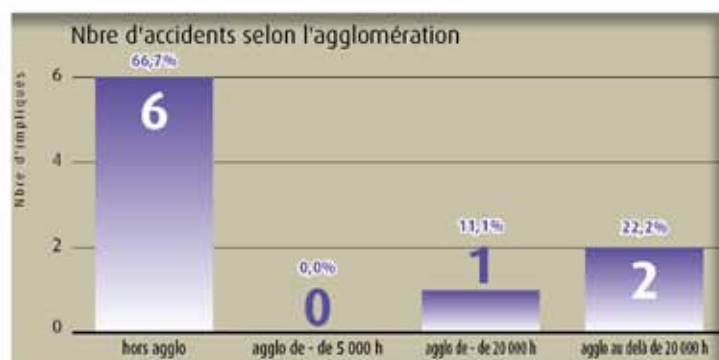
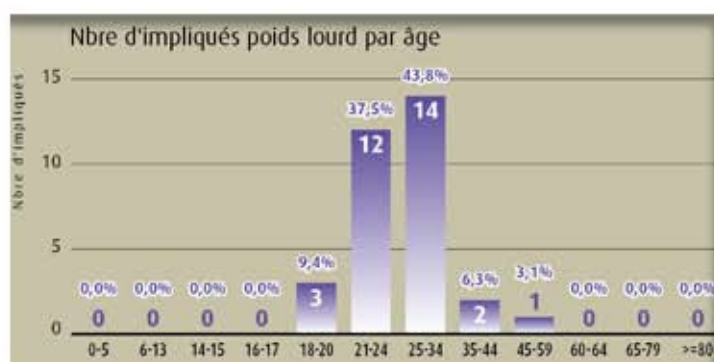
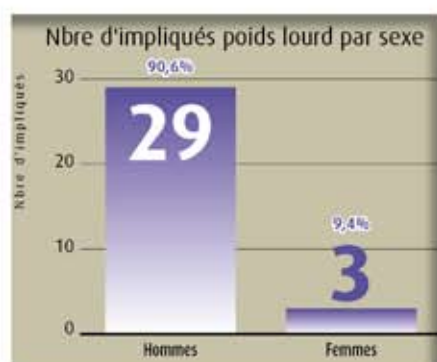


8. Les différents types d'accident

Accidents impliquant au moins 1 poids lourd

2010 : 9 accidents • 0 tués • 15 blessés hospitalisés

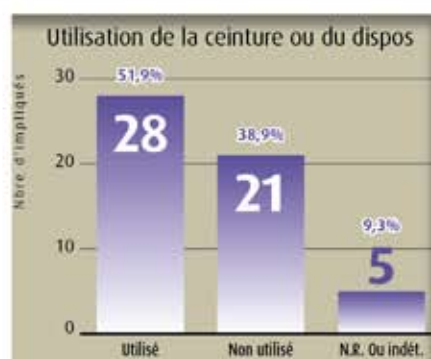
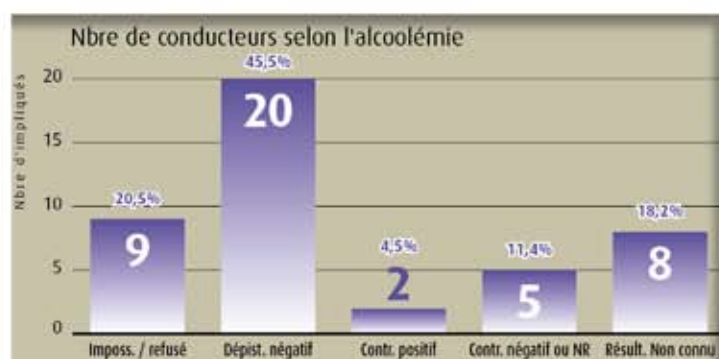
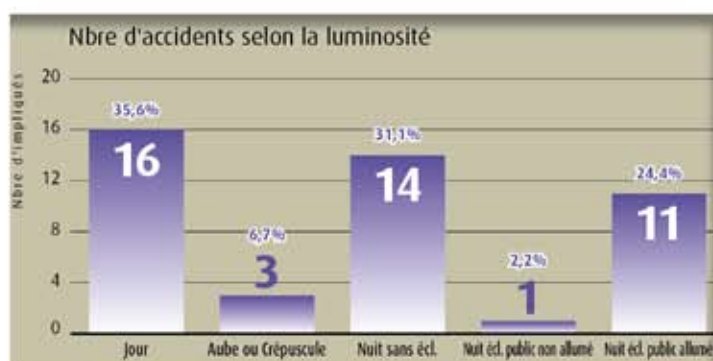
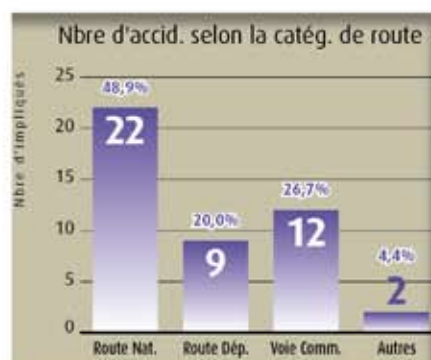
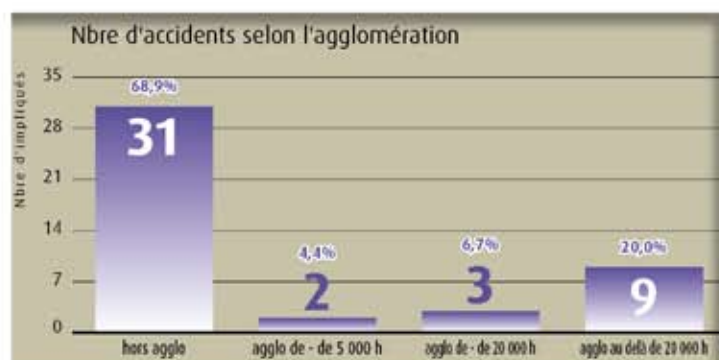
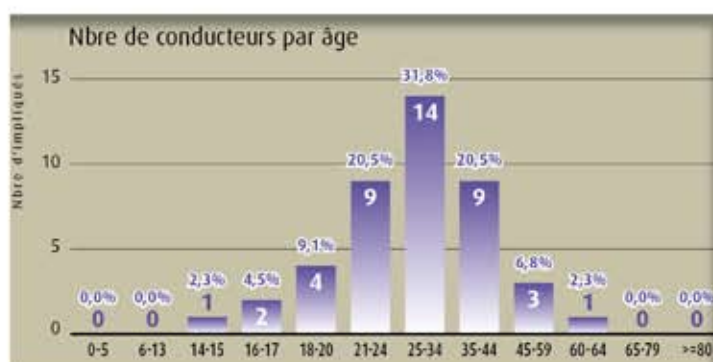
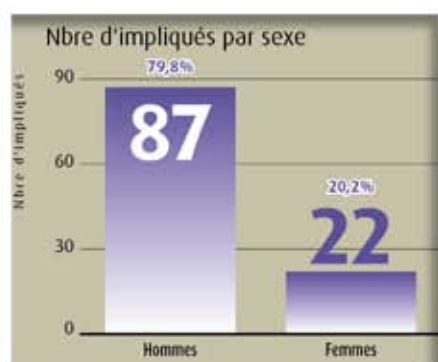
2009 : 6 accidents • 2 tués • 6 blessés hospitalisés



Accidents à 1 seul véhicule, sans piéton

2010 : 45 accidents • 15 tués • 45 blessés hospitalisés

2009 : 32 accidents • 6 tués • 28 blessés hospitalisés



1. Les accidents

Une année négative en terme de tués

Tous les accidents de 2000 à 2010

En 2010, le nombre d'accidents a continué de baisser. Pour la deuxième année consécutive, nous sommes sous la barre symbolique des 400 accidents annuel. En 5 ans, le nombre d'accidents a quasiment été divisé par deux.

Concernant le nombre de tués, l'année 2010 a été catastrophique. Mise à part 2005 avec 45 tués, c'est l'année la plus meurtrière en 10 ans avec 8 tués de plus qu'en 2009.

Nous sommes repassés brutalement au dessus de la barre des 30 tués annuellement.

Les blessés hospitalisés présentent également un bilan inquiétant avec une progression de + 6%. Cette évolution est dans la continuité de la hausse amorcée en 2009. On revient à des chiffres enregistrés en 2006 et 2007, les plus hauts depuis 2000.

À contrario, l'indicateur le plus satisfaisant est celui du nombre des blessés non hospitalisés qui continue de diminuer avec 19 BNH de moins. Pour la première fois en 10 ans, le nombre de BNH est passé sous le seuil Les indices de gravité sont encore une fois

révélateurs de la tendance pour l'année 2010. Les indices de gravité concernant l'alcool et la vitesse sont en forte progression, et restent les IG les plus élevés. Ce sont les deux principales causes des accidents les plus graves en Guyane. Les indices de gravité concernant les piétons et cyclistes repartent aussi à la hausse après une année 2009 où ils s'étaient infléchis. Ils restent tout de même sous le seuil des 10 points. L'IG «moins de 25 ans» reste sur une progression lente et continue entamé en 2006, et continue à se situer dans la moyenne de l'indice de gravité général. Le point positif concerne l'indice de gravité des deux roues motorisés qui pour la première fois depuis 2006 a régressé.

5448

Accidents

1513

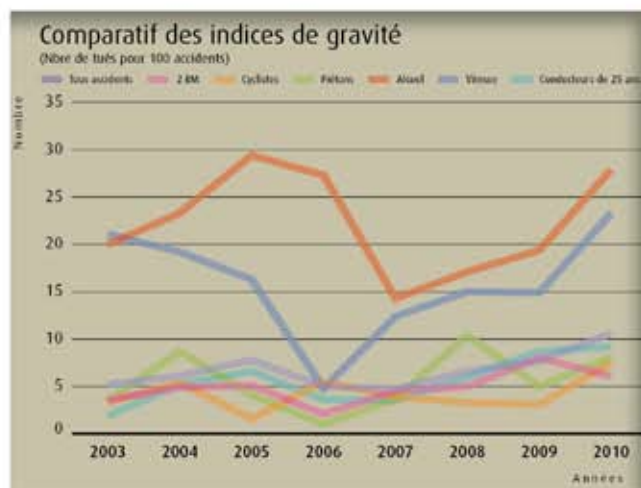
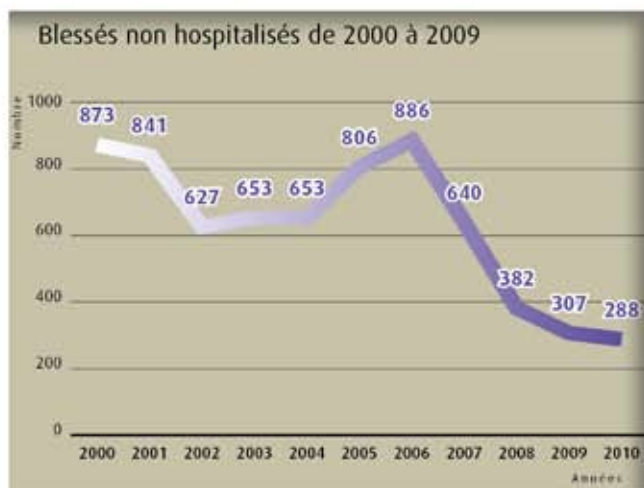
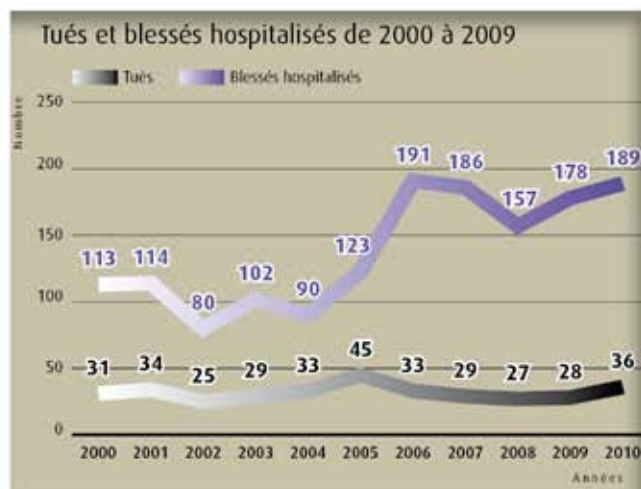
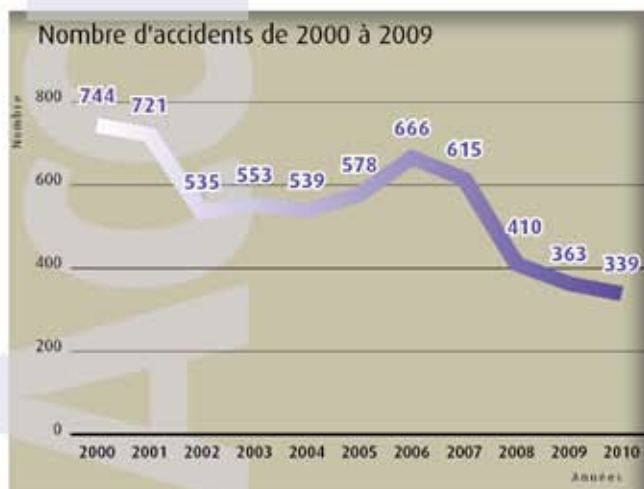
Blessés hospitalisés

259

Morts

4424

Blessés non hospitalisés

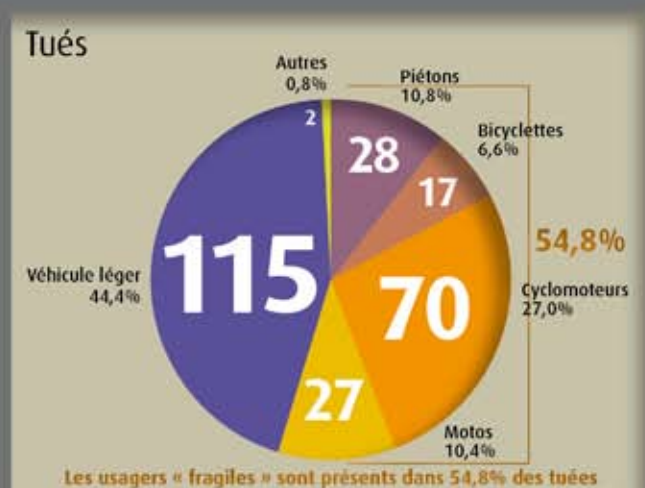


2. Les impliqués

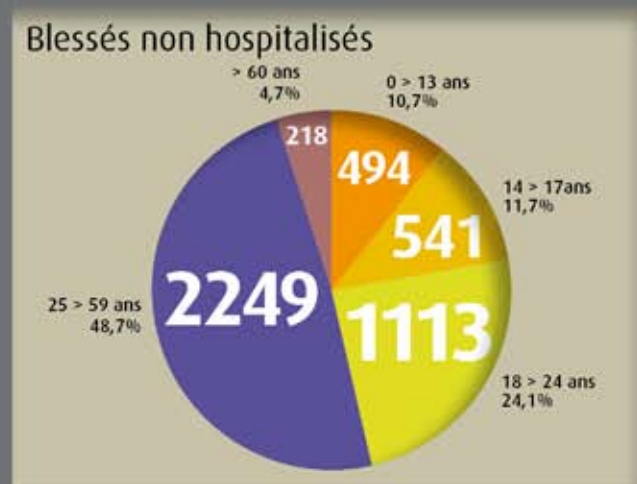
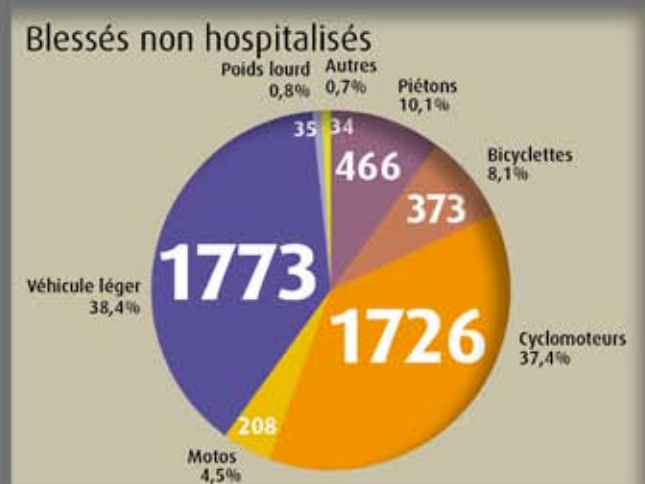
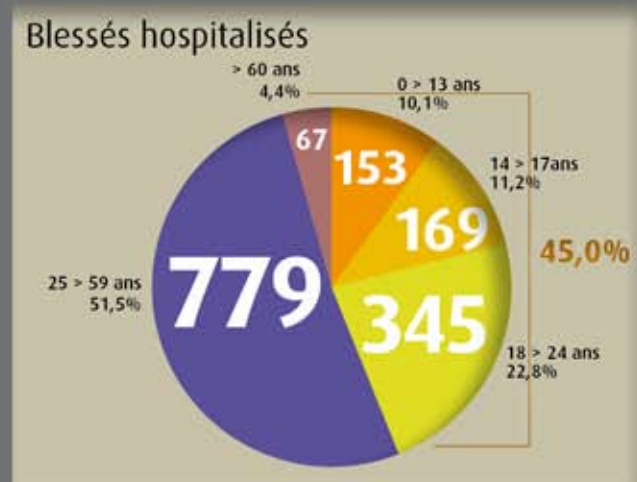
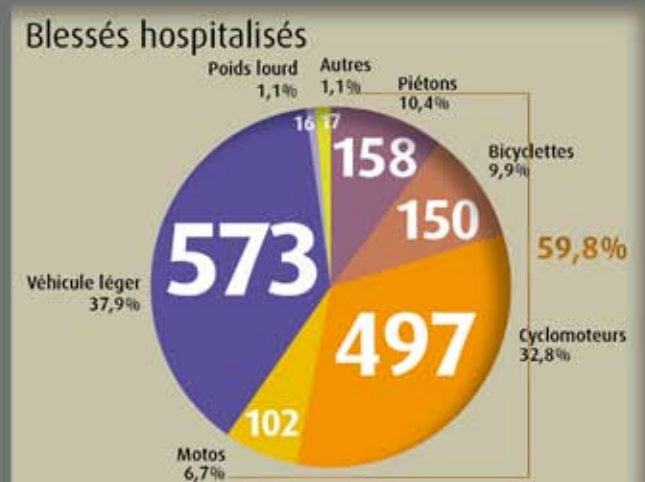
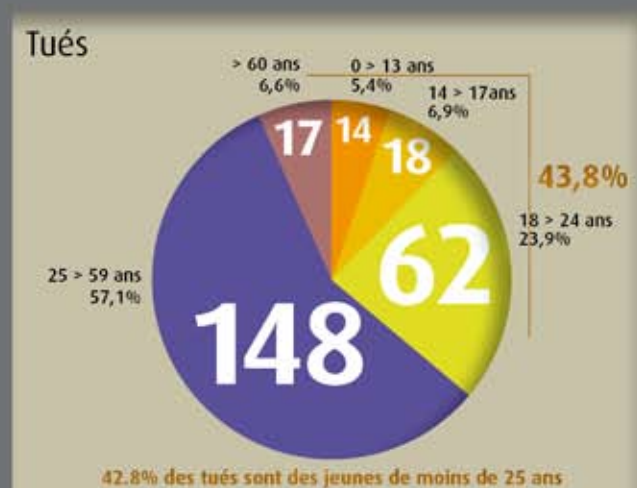
Les Impliqués de 2003 à 2010

(Répartition des victimes par catégorie d'usager et par classe d'âge)

Catégories d'usager



Classes d'âge



(Tableau calculé sur 5448 accidents, qui ont fait 259 morts, 1513 BH, et 4424 BNH)

(Tableau calculé sur 5448 accidents, qui ont fait 259 morts, 1513 BH, et 4424 BNH)

3. Les tranches d'âge

Comparatif par tranche d'âge de 2003 à 2010

Les jeunes paient un lourd tribu...

Sur la période 2003 à 2010, les moins de 25 ans restent la catégorie d'usager la plus touchée aussi bien en ce qui concerne le nombre d'accidents, que le nombre de tués avec 109 morts ou le nombre de BH et BNH. À noter, concernant les BH, une progression de la tranche des 25-34 ans qui rattrape progressive-

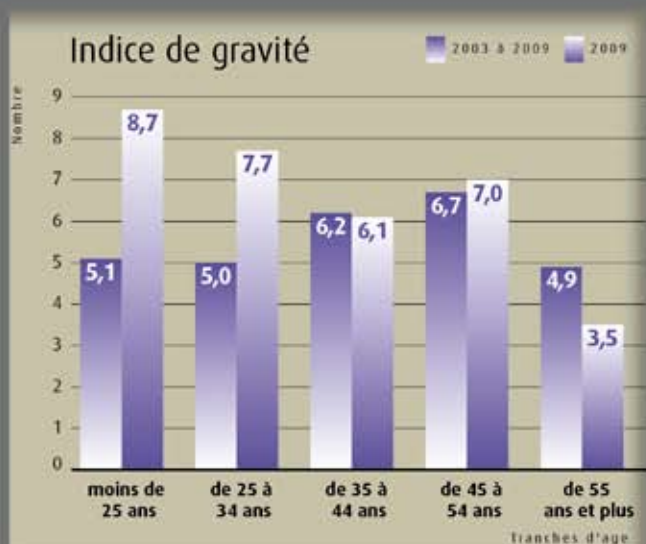
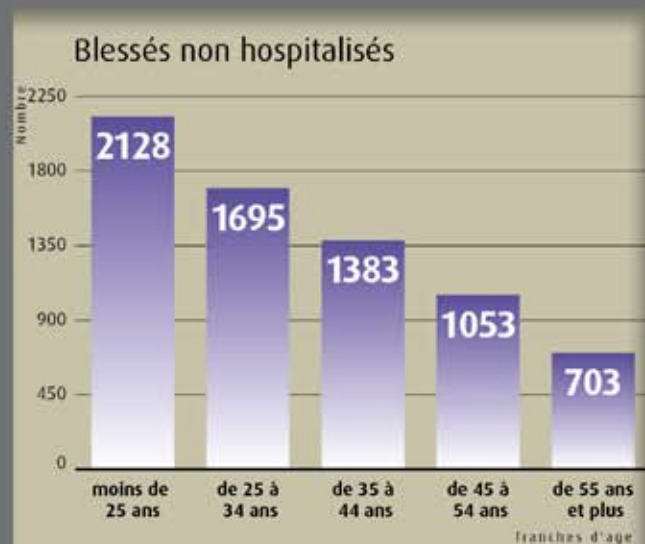
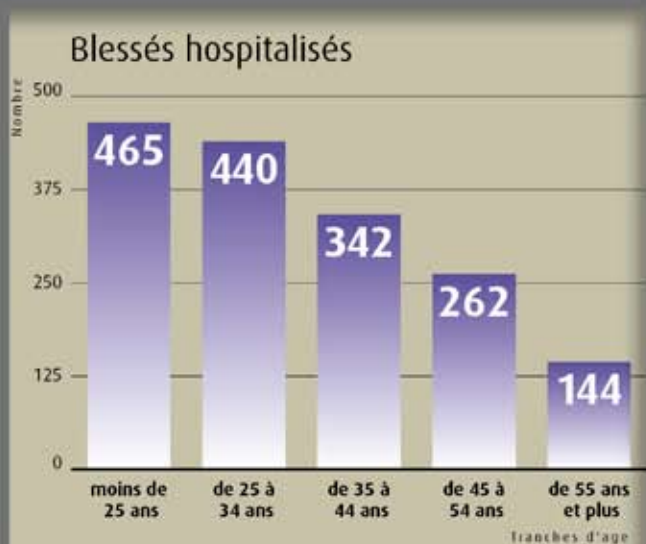
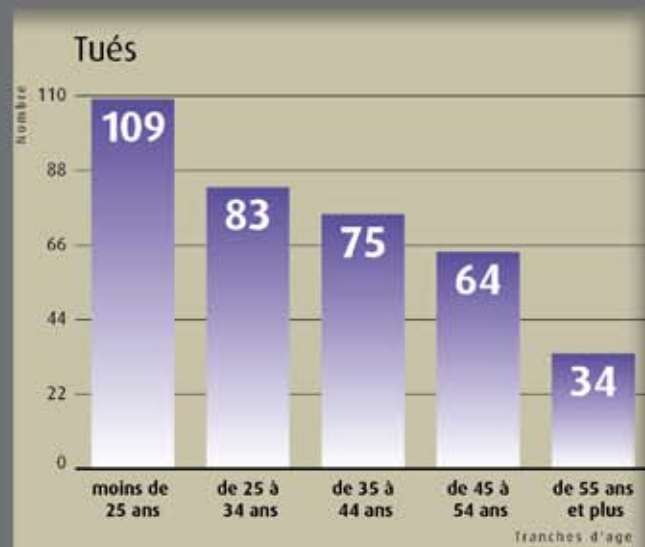
ment celle des moins de 25 ans avec 440 cas en 8 ans. L'indice de gravité moyen de 2003 à 2010 chez les moins de 25 ans reste bas. Cela signifie qu'il y a toujours beaucoup d'accidents chez les jeunes. Chez les 45-54 ans, où l'IG est plus élevé, il y a moins d'accidents, mais plus graves.



Rue de Cayenne

4. Indicateurs des principaux enjeux

Indicateurs des principaux enjeux de 2003 à 2010

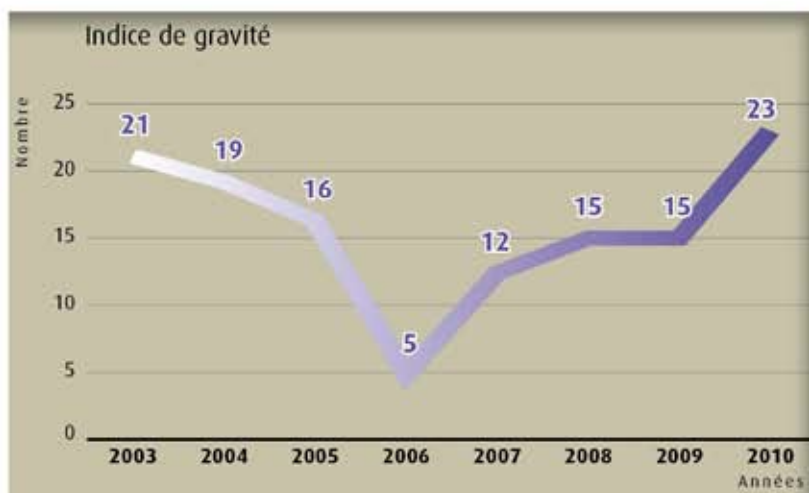
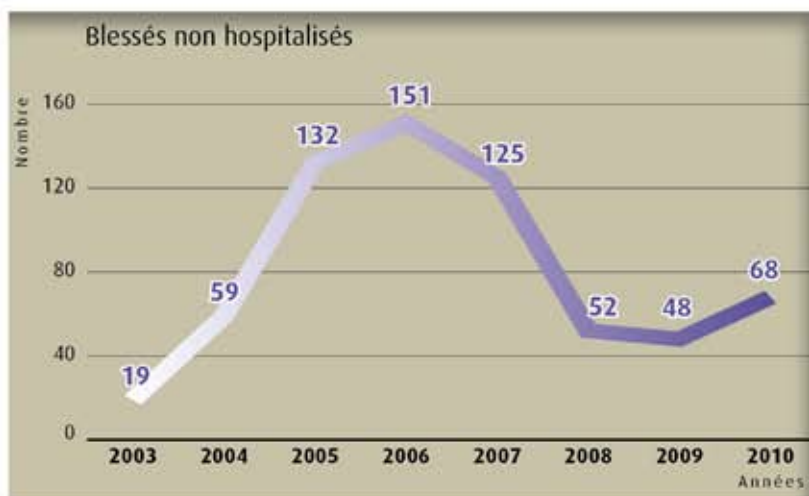


Route Nationale 1

1. La Vitesse

Première cause des accidents

Après la chute importante de 2008, en 2010 le nombre d'accidents dus à la vitesse continue sa forte progression. Le nombre de tués repart également fortement à la hausse avec 10 morts supplémentaires. Le nombre de blessés hospitalisés dus à la vitesse enregistre aussi une augmentation spectaculaire de 18 cas. Après 3 années de baisse, la courbe des blessés non hospitalisés repart à la hausse avec une augmentation de 40 %. Quand à l'indice de gravité, il est le plus haut jamais enregistré depuis 2003.



Route du Tigre

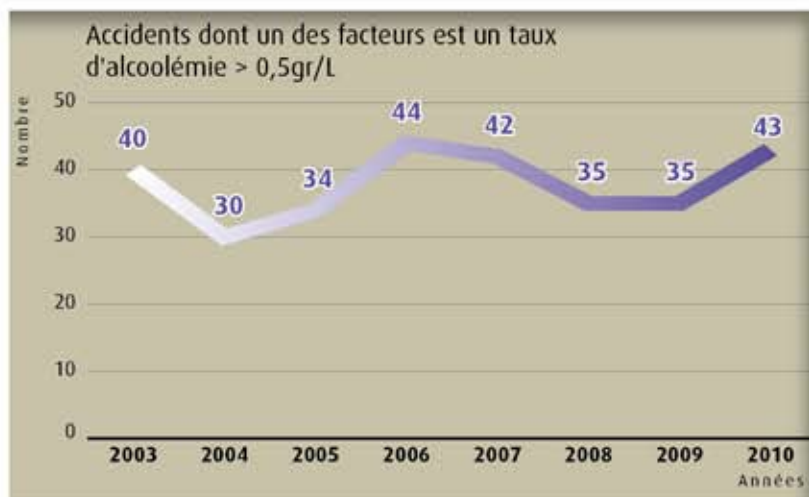


2. L'alcool

Principal cause de gravité des accidents

Avec 43 cas en 2010, le nombre d'accidents dont une des causes est la vitesse est reparti à la hausse pour s'établir à des moyennes de 2006/2007. Avec 12 tués, le nombre de morts dus à l'alcool augmente fortement. Le nombre de blessés hospitalisés progresse également après la chute de 2009. La hausse la plus singulière vient des BNH qui augmente de 35 %. La satisfaction vient du nombre de BH qui diminue de 23 %. L'indice de gravité concernant l'alcool ne cesse de progresser depuis 2007. Il est en 2010 de 28 points, proche du pic de 2005 où il s'était établi à 29 points.

D2 (Remire - Montjoly)

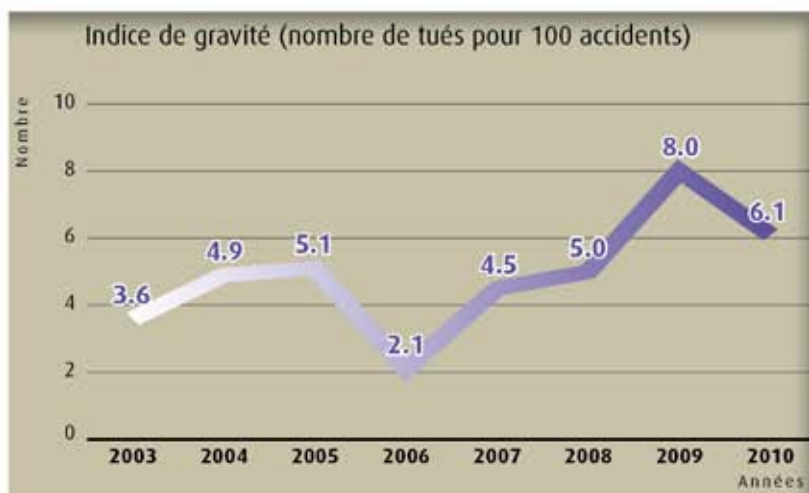
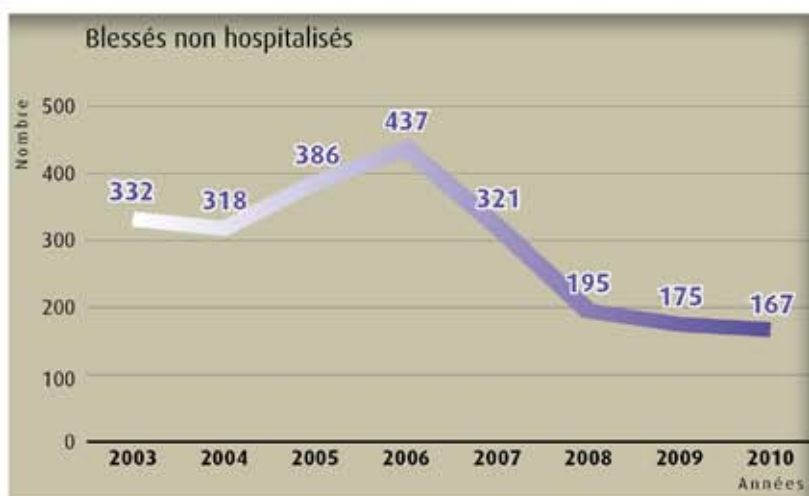
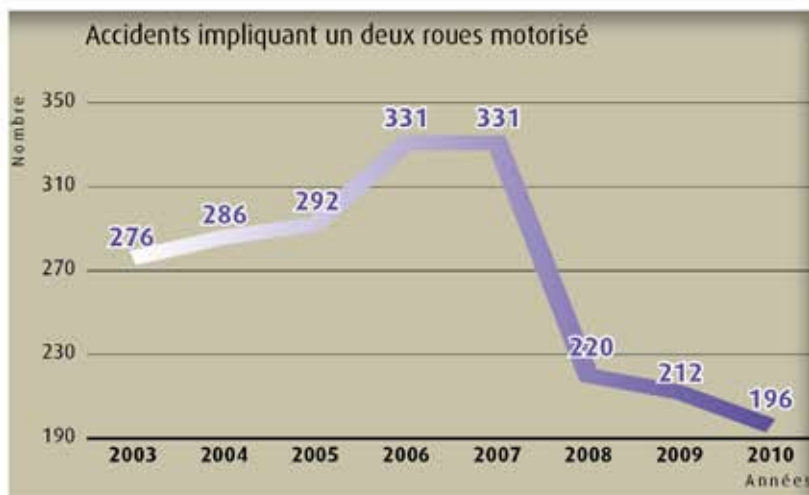
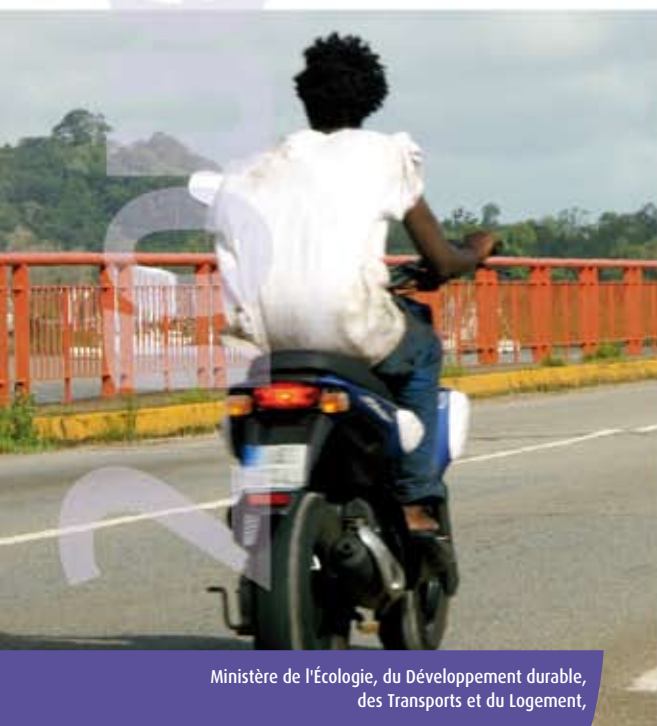


3. Les deux roues motorisés

Une situation qui tend à s'améliorer

Pour la première fois depuis 2003, le nombre d'accidents est descendu sous la barre des 200 cas. En 2010, les deux roues motorisés représentent 1 tués sur 3. Cependant le nombre de tués a chuté fortement passant de 17 en 2009 à 12 en 2010. Concernant les blessés, la tendance est à la stabilisation pour les BH et à la baisse pour les BNH. L'indice de gravité est également satisfaisant avec une perte de 1,9 points. Même si les usagers des deux roues motorisés représentent depuis de nombreuses années une part importante des victimes et des impliqués, la tendance est à l'amélioration sur tous les indicateurs.

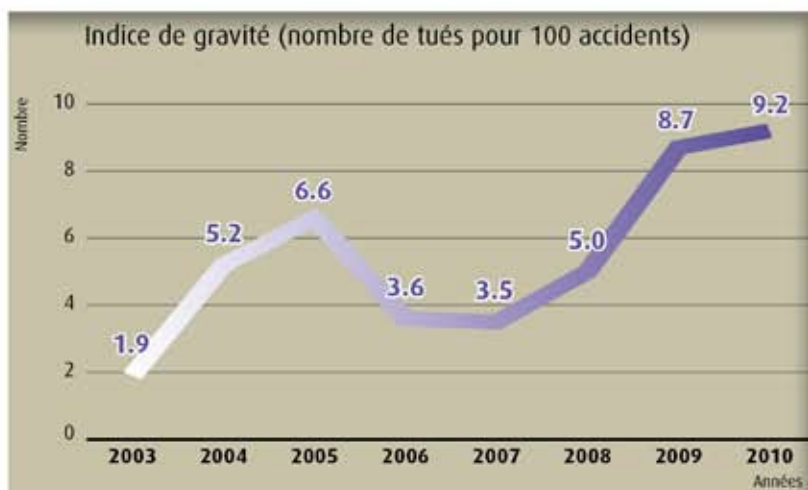
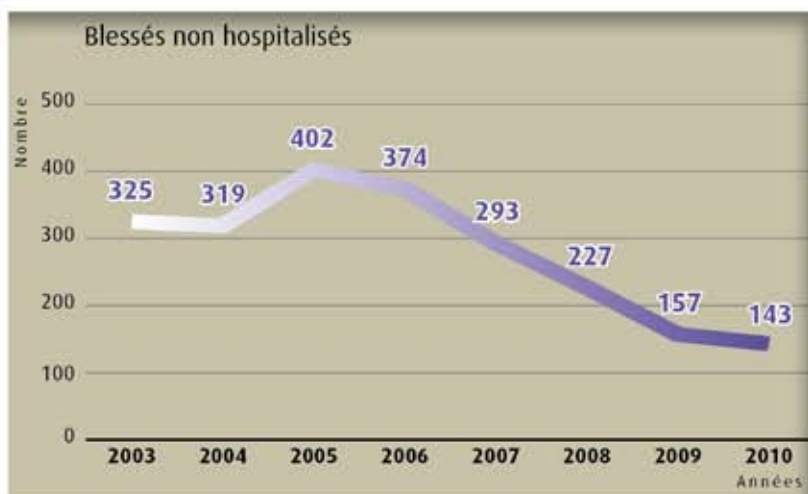
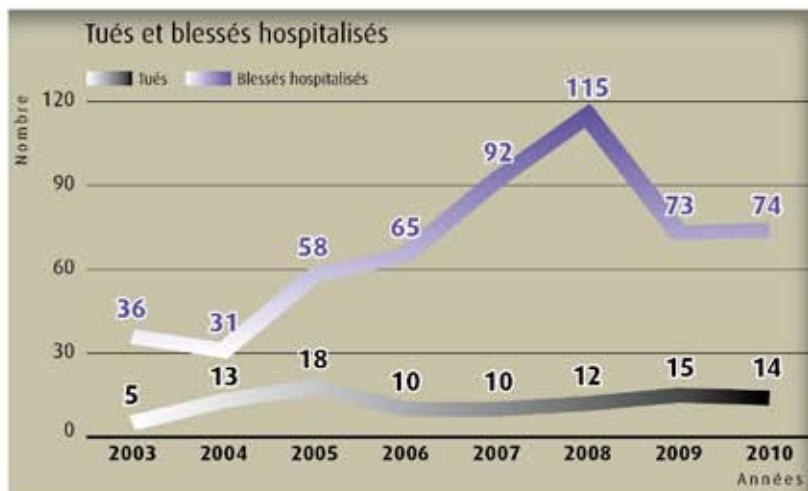
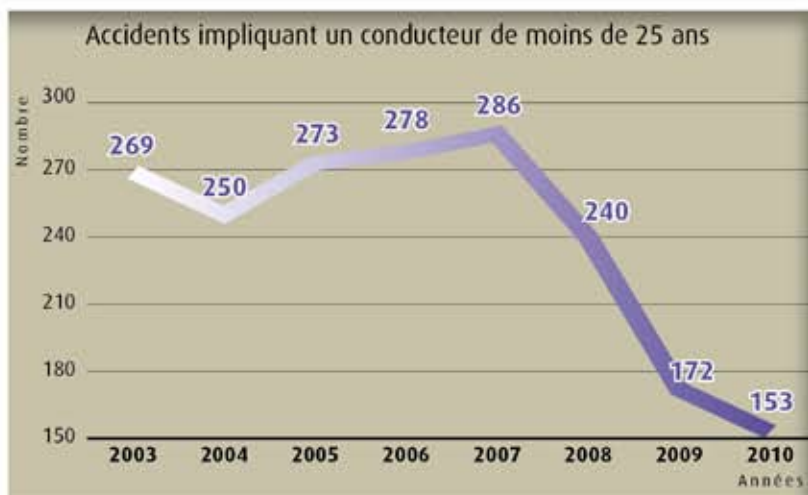
Route Nationale 1



4. Les jeunes de moins de 25 ans

Une évolution encourageante

Pour 2010, on observe une chute de l'ordre de 11 %. Le nombre de tués (-1) et de blessés hospitalisés (-1) sont en léger recul. La courbe du nombre de blessés hospitalisés poursuit sa descente amorcée en 2005. Ce qui justifie un indice de gravité assez élevé (9,2 points), avec beaucoup moins d'accidents mais un nombre de tués dans la moyenne de ces 5 dernières années.



Rue de Cayenne



Quelques définitions :

*Un **accident corporel** de la circulation routière :*

- provoque au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Dans le présent rapport :

- un **accident mortel** comporte au moins un tué,
- un **accident «grave»** comporte au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

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

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les **blessés hospitalisés** : blessés dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation ;
- les **blessés légers** : blessés dont l'état nécessite moins de 24 heures d'hospitalisation ou un soin médical.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

L'indice de gravité IG est le nombre de tués pour 100 accidents.
Cet indice est désormais nommé G4.

Taux de tués par million d'habitants : nombre de tués annuellement sur un territoire rapporté à une population d'1 million d'habitants sur ce même territoire.

Taux de tués par milliard de km parcourus : nombre de tués sur un territoire rapporté à 1 milliard de km parcouru par la population de ce territoire. Le calcul de cet indice nécessite l'existence de comptage routier sur le territoire en question.

Quelques abréviations :

BH	: Blessé hospitalisé;
BNH	: Blessé non hospitalisé;
IG ou G4	: Indice de Gravité;
PL	: Poids lourd;
VL	: Véhicule léger;
VF	: Veille de fête;
RN	: Route Nationale;
RD	: Route Départementale;
VC	: Voie Communale.

Chaque région dispose d'un observatoire régional de la sécurité routière disposant d'information sur l'accidentologie locale.

Il est possible d'accéder à des données sur les accidents en Guyane à partir du site internet de la DEAL 973 :

www.guyane.developpement-durable.gouv.fr

Pour obtenir plus d'informations sur la sécurité routière :

www.securite-routiere.gouv.fr

Ce document a été réalisé par :

Didier ROSTAING - Didier.Rostaing@developpement-durable.gouv.fr

Najib MAHFOUDHI - Najib.Mahfoudhi@developpement-durable.gouv.fr

Observatoire Régionale de la Sécurité Routière

Rue du Vieux Port

BP6003

97306 Cayenne Cedex

tel. 05 94 25 58 32

fax. 05 94 37 83 09

Courriel : Orsr973.msr.isr.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr

Conception graphique : **J64 Graphic Design** | Matoury

Tel : 0594 28 60 58 | www.j64.fr

Photos : J. Menssink

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Guyane
Observatoire Régional de la Sécurité Routière
Rue du Vieux Port
BP6003

97306 Cayenne Cedex
tel. 05 94 25 58 32
fax. 05 94 37 83 09

Courriel : Orsr973.msr.isr.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr

www.guyane.developpement-durable.gouv.fr