

CONTEXTE NATIONAL

Autant par leur poids sanitaire, social et économique, que par leur médiatisation et leur retentissement dans la vie quotidienne, les accidents constituent en France une préoccupation majeure de santé publique. Les conséquences des accidents pèsent lourd en termes économiques (soins, rééducation, arrêts de travail, indemnités...), en termes sociaux (réinsertion sociale et professionnelle), et en termes humains (vie familiale et professionnelle bouleversée, projets personnels abandonnés...). Les accidents de la circulation sont définis comme les accidents survenant sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant un véhicule.

Les accidents de la circulation, premier sujet de crainte des Français (interrogés dans le cadre du Baromètre Santé 2005 de l'INPES), sont à l'origine de près de 5 000 décès en 2006. En baisse régulière (- 57 % entre 1990 et 2006, et - 20 % en 2003 par rapport à 2002), ce chiffre ne place plus la France parmi les pays européens enregistrant les taux de mortalité sur la route les plus élevés : 91 tués par million d'habitants en France, contre 149 en Pologne et 146 en Grèce (pays les plus mal placés), mais contre 49 aux Pays-Bas (pays le mieux placé). C'est la classe d'âge des 15-24 ans qui est la plus exposée au risque d'accident de la circulation, avec un taux de tués 2,2 fois plus élevé que la moyenne de la population et un risque d'être blessé 2,4 fois plus élevé. Les accidents de la circulation ont occasionné en 2005 108 000 blessés - dont 40 000 ont été hospitalisés plus de 24 heures. Le Registre du département du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière, sur la période 2002-2003, estime, à partir de la gravité des lésions constatées, que 32,3 % des hommes accidentés, et 43,2 % des femmes accidentées, présentent un risque de handicap séquellaire mineur ou modéré, et que 1,3 % des hommes accidentés et 1% des femmes présentent un risque de handicap séquellaire grave. Les accidents sont plus fréquents en milieu urbain (69 % des accidents), mais beaucoup plus graves en rase campagne (le nombre de tués pour 100 accidents corporels y est 5 fois plus élevé qu'en milieu urbain). Les excès de vitesse et la conduite en état alcoolique sont les principales causes des accidents, même si de nombreux autres facteurs interviennent (conditions météo, nuit, fatigue, non-respect du code de la route...).

La loi relative à la politique de santé publique du 9 août 2004 s'est fixée comme objectif d'ici à 2008 de réduire fortement, en tendance régulière et permanente, le nombre de décès et de séquelles lourdes secondaires à un traumatisme par accident de la circulation. En matière de prévention des accidents, l'éventail des ressources mobilisées est très large, comportant à la fois des mesures législatives et répressives et des actions d'éducation du public. Parallèlement à une meilleure sécurité des infrastructures et des véhicules, une politique volontariste de lutte contre l'insécurité routière a associé ces dernières années des mesures législatives importantes (limitations de vitesse, port de la ceinture de sécurité, baisse du taux d'alcoolémie autorisé, permis à points...) et davantage de contrôles et de sanctions : on a compté en 2005 près de 6 millions d'infractions liées à la vitesse (soit 4 fois plus qu'en 2002), plus de 530 000 liées au défaut de port de la ceinture, et plus de 220 000 dépistages préventifs d'alcoolémie positifs sur les 9 millions effectués (près de 2 fois plus qu'en 2002).

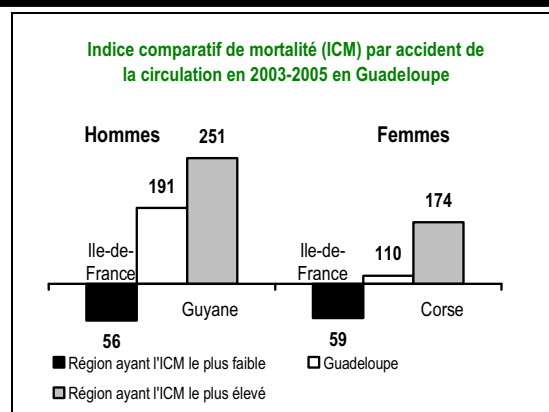
SITUATION EN GUADELOUPE : FAITS MARQUANTS

- Sur-mortalité par accident de la circulation pour les hommes
- Parmi les tués, plutôt des piétons âgés, des usagers jeunes de deux roues et de véhicules légers
- Sur-mortalité des piétons et des usagers de deux roues, par rapport à la France métropolitaine
- 24 % des accidents mortels concernent un véhicule seul
- Une part importante des accidents sur les routes nationales

● Sur-mortalité masculine par accident de la circulation

En 2006, on compte 70 décès par accidents de la route. Sur la période 2003-2005, les indices comparatifs de mortalité (ICM) montrent une surmortalité significative pour les hommes, tandis que celui des femmes est proche de la moyenne de France métropolitaine.

Les taux de mortalité ne sont comparables que si l'on élimine l'effet de la structure d'âge. L'indice Comparatif de Mortalité (ICM) est le rapport en pourcentage du nombre de décès observés au nombre de décès attendus si les taux de mortalité pour chaque tranche d'âge avaient été identiques aux taux nationaux (ICM France = 100). Seuls les écarts significatifs au risque de 5% ont été retenus.

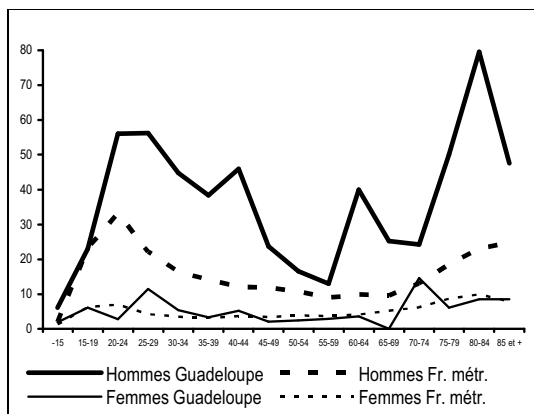


Source : INSERM CépiDc, INSEE

Exploitation ORSaG

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Taux de mortalité par âge



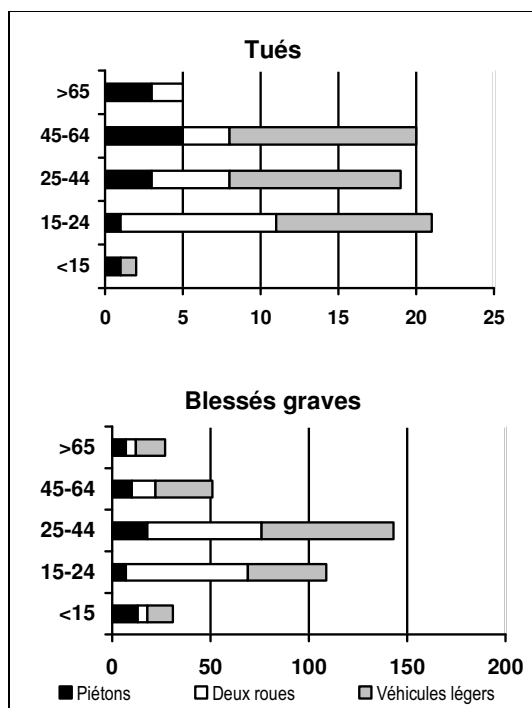
Source : INSERM CépiDc, INSEE Exploitation ORSaG

● Des taux de mortalité élevés chez les jeunes et les personnes âgées.

En Guadeloupe, sur la période 2003-2005, le taux de mortalité masculin par accidents de la circulation est important chez les 20-29 ans (56 ‰) et il est le plus élevé pour les classes d'âge de 80 à 84 ans (79,6 ‰). Une tendance similaire est observée chez les hommes en France métropolitaine avec des taux nettement inférieurs (33,2 ‰ chez les 20-24 ans).

Chez les femmes de Guadeloupe comme de France métropolitaine les taux sont inférieurs à ceux observés chez les hommes. Le taux de mortalité le plus élevé chez les jeunes femmes est observé dans la classe d'âge des 25-29 ans (11,5 ‰ vs 4,3 ‰ en France métropolitaine). Les femmes de 70-74 ans affichent le plus fort taux féminin de mortalité par accident de la circulation en Guadeloupe (14,6 ‰).

Victimes d'accidents de la circulation selon l'âge en 2006



Source : SETRA (Ministère équipement) Exploitation ORSaG

● La majorité des piétons accidentés sont d'âge mûr

En 2006, on recense, 13 piétons tués et 55 blessés graves en Guadeloupe.

Parmi les piétons tués, 62% d'entre eux sont âgés de 45 ans et plus, 31% de 15 à 44 ans et 8% sont âgés de moins de 15 ans.

Parmi les piétons blessés graves, 31% sont âgés de 45 ans ou plus, 45% de 15 à 44 ans et 23% sont âgés de moins de 15 ans.

● Deux roues : le large tribut des adolescents et des jeunes adultes

En 2006, parmi les usagers de deux roues, on a dénombré 20 tués et 142 blessés graves.

La distribution par âge révèle la prédominance d'adolescents et d'adultes jeunes (75% des tués et 85% des blessés graves). Plus précisément, les 15-24 ans représentent 50% des tués et 44% des blessés graves, et les 25-44 ans, 25% des tués et 41% des blessés graves.

● En 2006 : 34 automobilistes tués et 164 blessés graves en Guadeloupe

En 2006, on a enregistré 34 tués et 164 blessés graves pour les usagers de véhicules légers.

Les 25-44 ans sont les principales victimes. Ils représentent 32% des tués et 41% des blessés graves. Les adolescents sont la seconde classe d'âge touchée avec 29% des tués et 24% des blessés graves.

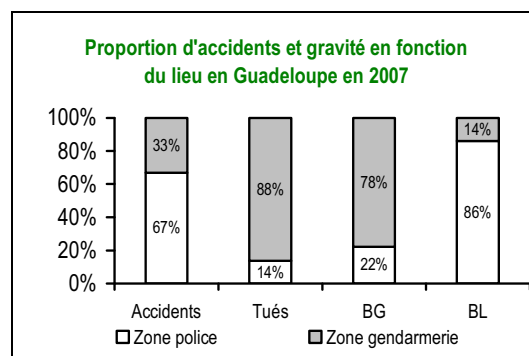
Définition : La définition du « tué » et celle du « blessé grave » ont changé en France à la date du 1^{er} janvier 2005, afin de s'aligner sur les définitions internationales. En ce qui concerne la définition du « tué » : jusqu'au 31/12/2004 les tués étaient les personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours qui suivaient, à partir du 1^{er} janvier 2005 les tués sont les personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Ce changement de définition conduit à une légère rupture de séries entre 2004 et 2005, la comparaison des données avant et après le 1^{er} janvier 2005 restant possible grâce à un coefficient multiplicateur. En ce qui concerne la définition du « blessé grave » : jusqu'au 31/12/2004 les blessés graves étaient les personnes dont l'état nécessitait plus de 6 jours d'hospitalisation, à partir du 1^{er} janvier 2005 les blessés graves sont les personnes hospitalisées plus de 24 heures. Ce changement de définition conduit à une complète rupture de séries entre 2004 et 2005, la comparaison des données avant et après le 1^{er} janvier 2005 étant impossible. Pour les données, il s'agit de données enregistrées (comptabilisées sur le lieu de l'accident) et non domiciliées (comptabilisées au lieu de domicile de l'accidenté). (Source : • SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, du Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement).

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

● Des accidents moins fréquents mais plus graves en zone rurale

L'accidentologie en 2007 révèle des différences sensibles entre la zone de compétence de la Police Nationale, qui concerne essentiellement des zones urbanisées, et celle de la Gendarmerie Nationale, plus rurale :

- le nombre d'accidents en zone gendarmerie est deux fois plus faible que celui observé en zone police
- la gravité des accidents y est, en revanche, près de 15 fois plus élevée (23,4 tués pour 100 accidents contre 1,6 en zone police).



BG : Blessés graves ; BL : Blessés légers Exploitation ORSaG
Source : Cellule départementale de la sécurité routière, DDE

● Sur-mortalité des usagers vulnérables

La répartition par mode de transport des tués sur les routes de Guadeloupe fait apparaître une sur-mortalité des piétons (22% contre 15%) et des deux-roues (40% contre 25%) par rapport à la métropole.

Les usagers vulnérables (piétons et deux-roues) représentent ainsi plus de 60% des tués en Guadeloupe contre 40% en France métropolitaine, taux déjà très élevé au regard de leur faible présence sur la voie publique.

Par ailleurs, 24% des accidents mortels concernent un véhicule seul sans piéton, correspondant généralement à une perte de contrôle du véhicule. Parmi ceux-ci, on enregistre essentiellement des véhicules légers (12 des 16 accidents concernés).

Répartition des tués par mode de transport en Guadeloupe en 2007

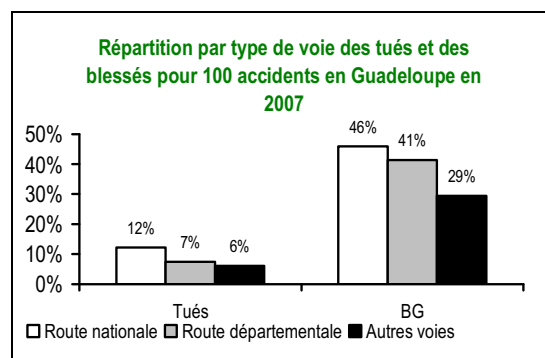
	Guadeloupe		France métropolitaine
Piéton	16	22 %	15 %
Bicyclette	3	4 %	3 %
Cyclomoteur et quad	12	16 %	6 %
Motocyclette	14	19 %	16 %
VL et VU	28	38 %	60 %
Total	73	100 %	100 %

VL : véhicules légers ; VU : véhicules utilitaires Exploitation ORSaG
Source : Cellule départementale de la sécurité routière, DDE

● Routes accidentogènes

Certaines routes ont été particulièrement accidentogènes en 2007. Ainsi, la RD1, malgré seulement 8 km de voirie, a été le théâtre de 10 accidents corporels provoquant le décès de 6 personnes. A un degré moindre, les RD103 et 106 avec respectivement 34 et 17 accidents pour seulement 7 km de voirie chacune sont des routes particulièrement accidentogènes.

Les routes nationales, enregistrent un nombre important d'accidents (notamment les RN4 et RN5). En termes de gravité, les RN1 et RN2 restent particulièrement dangereuses, se démarquant des autres nationales par des ratios "tués pour 100 accidents" particulièrement élevés (respectivement 16,2 et 22 contre 12,2 pour l'ensemble des nationales et 9 pour l'ensemble du réseau routier).



Source : Cellule départementale de la sécurité routière, DDE
Exploitation ORSaG

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Les causes des accidents de la circulation

Extrait du bilan d'accidentologie de la Cellule départementale de la sécurité routière, DDE de Guadeloupe, 2007

La Cellule départementale de la sécurité routière produit les indicateurs d'accidentologie pour la Guadeloupe. Le bilan de l'année 2007 recense les causes majeures des accidents survenus dans la région.

Le non-port des équipements de sécurité

En 2007, sur les 54 personnes décédées (hors piétons et utilisateurs de bicyclettes), 27 ne portaient pas le **casque** (pour les deux-roues) ou la **ceinture** (pour les autres véhicules). Autrement dit, 50% exactement des personnes décédées sur les routes de Guadeloupe avaient fait l'impasse sur le port des équipements élémentaires de sécurité que constituent le casque et la ceinture.

Les comportements inadaptés et dangereux

A l'instar de ce qui est constaté en métropole, les comportements inadaptés (**excès de vitesse, usage du téléphone portable**) ou dangereux (conduite sous l'emprise de l'**alcool** ou de **stupéfiants**) sont à l'origine d'un grand nombre de décès sur les routes de la région et ces comportements à risque sont doublés **d'attitudes inconséquentes** voire inconscientes, preuve d'une mauvaise appréhension du risque par bon nombre d'usagers de la route.

Les infrastructures

Le réseau routier guadeloupéen, long de 2 100 kilomètres, compte 300 kilomètres de routes nationales et 600 de routes départementales. Si ce réseau routier est globalement satisfaisant en termes d'infrastructures, les conditions climatiques rencontrées dans la région (pluies diluviennes et chaleur permanente) et leurs conséquences (végétation surabondante, ruissellements, glissements de terrain et éboulements, ...) compliquent son entretien au quotidien.

Pour en savoir plus :

Cellule Départementale de la Sécurité Routière, DDE
Observatoire Aérogare sud du Raizet
97139 ABYMES
Tél : 0590 60 40 38 Fax : 0590 21 26 51

Bibliographie du contexte national

- Observatoire national interministériel de sécurité routière. Bilan de la sécurité routière 2005. La Documentation Française, 2006. 266p.
- Inrets-Umerestte. Apports du Registre d'accidentés de la circulation dans le département du Rhône. dans : Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. Grands thèmes de la sécurité routière en France 2004 Edition 2006. La Documentation Française, 2006. 308p.
- GADEGBEKU (B.), NDIAYE (A.), CHIRON (M.). Séquelles majeures en traumatologie routière, registre du Rhône, 1996-2003. BEH, 19/09/2006, n° 36, pp 267-272.
- GUILBERT (P.) et al. Baromètre santé 2005. Premiers résultats. Inpes, 2006. 170p.
- Drees. L'état de santé de la population en France en 2006. Indicateurs associés à la loi relative à la politique de santé publique. La Documentation Française, 2007. 254p.

Réalisation du tableau de bord : Séverine FERDINAND