Il contribue au fonctionnement de l'institut des politiques de jeunesse de la Nouvelle-Calédonie.

L'année 2019 constitue une phase initiale de planification durant laquelle il est nécessaire :

- de confirmer l'ensemble des stratégies d'intervention,
- de définir des plans opérationnels d'action,
- de déterminer les éléments juridiques, techniques et financiers préalables à la mise en œuvre des différents projets,
- d'arrêter les critères et les indicateurs d'activité et de résultat nécessaire à l'évaluation du plan en concordance avec ceux retenus par le schéma d'aménagement et de développement de la Nouvelle-Calédonie.

L'échéance du plan jeunesse.nc est fixée à l'année 2025. Outre une démarche d'évaluation *in itinere*, un bilan complet sera réalisé et diffusé à ce terme.

Délibération n° 398 du 20 février 2019 relative au plan triennal de sécurité routière de la Nouvelle-Calédonie 2019-2021

Le congrès de la Nouvelle-Calédonie,

Délibérant conformément aux dispositions de la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi modifiée n° 99-210 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu l'avis du conseil permanent de la sécurité routière en date du 7 novembre 2018 ;

Vu l'arrêté n° 2018-2825/GNC du 27 novembre 2018 portant projet de délibération ;

Vu le rapport du gouvernement n° 3040-128/GNC/SG2018 du 27 novembre 2018 ;

Entendu le rapport n° 21 du 9 janvier 2019 de la commission des infrastructures publiques, de l'aménagement du territoire, du développement durable, de l'énergie, des transports et de la communication,

A adopté les dispositions dont la teneur suit :

Article 1er : Le plan triennal de sécurité routière de la Nouvelle-Calédonie 2019-2021 ci-annexé est approuvé.

Article 2 : Le programme des actions à mener chaque année dans le cadre du plan est fixé par le conseil permanent de la sécurité routière et présenté au congrès de la Nouvelle-Calédonie avant la fin du premier trimestre de l'année en cours.

Article 3 : Un bilan des actions menées dans le cadre du plan est présenté en fin d'année au congrès de la Nouvelle-Calédonie au cours de la session budgétaire.

Article 4 : La présente délibération sera transmise au haut-commissaire de la République ainsi qu'au gouvernement et publiée au *Journal officiel* de la Nouvelle-Calédonie.

Délibéré en séance publique, le 20 février 2019.

Le président
du congrès de la Nouvelle-Calédonie,
GAËL YANNO

VISION ZERO
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES
Objectif
0
MORT
GOUVERNEMENT DE LA
NOUVELLE-CALÉDONIE

Objectif zéro mort

C'est peu de dire que je n'étais pas convaincue par un objectif aussi ambitieux lorsque nous avons commencé nos travaux.

Selon une idée communément acceptée, certains accidents mortels seraient inévitables. L'approche intégrée ouvre de nouvelles perspectives en s'appuyant sur une simple réalité : nous commettons tous des erreurs. Et c'est en persistant à nier ce fait que nous limitons notre horizon.

Modifier les comportements reste une priorité. Mais nous disposons également de leviers pour modifier l'environnement : agir sur les infrastructures ou les véhicules. Ce changement de paradigme est la clé pour faire baisser le nombre de morts.

La sécurité routière est un sujet à deux visages.
D'un côté, celui de l'immense tristesse de toutes ces familles qui ont perdu l'un des leurs.
De l'autre, le nôtre, lorsque nous protestons contre une nouvelle mesure, une limitation de vitesse ou un contrôle routier.
C'est humain et nous, élus et responsables politiques calédoniens, nous sommes exactement comme n'importe quel citoyen.

J'ai la conviction, après avoir entendu tous ces témoignages qui ont nourri les rencontres-actions, toutes ces idées qui ont émergé, qu'il est possible de changer la donne. Le chemin parcouru est considérable, l'énergie est là.

Alors oui, l'objectif zéro mort, c'est possible. Une parole forte prononcée à Lifou me revient : « pour que mariage et fête ne riment plus avec deuil ».

Cynthia Ligeard,
membre du Gouvernement de Nouvelle-Calédonie
en charge de la Sécurité Routière

Sommaire

1. CONTEXTE
- 20 ans d'évolution
- Un bilan mitigé et de nouveaux défis
- Coût de l'insécurité routière

2. LES RENCONTRES-ACTIONS
- Les experts internationaux
- Les rencontres-actions de 2018
- Les parties-prenantes de la sécurité routière

3. VISION
- Pourquoi une vision ?
- Pourquoi cette vision : Objectif zéro mort sur nos routes d'ici 25 ans

4. VALEURS
- Pourquoi des valeurs ?
- Respect / Partage / Responsabilité / Exemplarité

5. LES OUTILS
1er. Approche intégrée : la méthode
- L'origine et son importance dans le monde
- Des résultats mesurables
- Les leviers

2e Répartition des rôles
- Définition d'un cadre
- Pilotage

3e. Les indicateurs de performance
- Définition
- Intérêt

6. LA NOTION DE TERRITOIRE PERTINENT
- Agir au plus près du risque

7. LE PLAN DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2019-2021

RESUMÉ

LE CONTEXTE

L'action de la Nouvelle-Calédonie en faveur de la sécurité routière se développe depuis le début des années 2000. De nombreuses mesures ont été adoptées, des outils ont été mis en place, dont le poste de chargé de mission « Sécurité routière » et le Conseil Permanent de la Sécurité Routière.

Les plans portés depuis près de 20 ans en Nouvelle-Calédonie sont tous les maillons d'une chaine qui contribue à établir le bilan posé en cette année 2018.

Le plan quinquennal de sécurité routière 2014/2018, bâti autour de 3 axes, Formation/ Education, Répression et Communication est exécuté à 75%.

Il a permis l'organisation de la gouvernance, la mise à jour de la réglementation, des aménagements des infrastructures routières, le durcissement des sanctions pénales pour les comportements les plus dangereux, l'augmentation des contrôles routiers, une communication au plus près des usagers par des actions de sensibilisation sur l'ensemble du territoire et une communication « bruit de fond » via l'ensemble des médias.

A l'issue de ce plan, force est de constater qu'en dépit d'un bon taux de réalisation des actions, les résultats ne sont pas à la hauteur de nos attentes. En presque 20 ans, le nombre d'accidents, comme le nombre de blessés, a diminué de plus de moitié. Le progrès est continu. Mais le nombre de décès sur les routes reste dramatiquement stable. Et les causes restent les mêmes : alcool et stupéfiants, non port de la ceinture de sécurité, vitesse et défaut de permis de conduire.

Par ailleurs, compte tenu du nombre conséquent d'acteurs intervenant dans le champ de la sécurité routière et de leur constante implication, il convient aujourd'hui de structurer davantage la gouvernance.

Enfin, point encourageant, on observe que les mentalités ont commencé à changer et qu'une prise de conscience s'opère. On parle de moins en moins de fatalité et de plus en plus de comportements inacceptables.

C'est dans ce contexte que nous avons proposé la démarche de construction du prochain plan.

LA DÉMARCHE : LES RENCONTRES-ACTION

Un cycle de rencontres-actions avec l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en Nouvelle-Calédonie et des experts invités d'Australie, de Nouvelle-Zélande et de métropole a été organisé, avec un objectif et une condition.

L'objectif : la production d'un document partagé par tous les acteurs, proposé pour adoption aux membres du Congrès de la Nouvelle-Calédonie.

La condition : que les actions portées par ce plan soient concrètes, réalisables, utiles et mesurables.

Ces rencontres, auxquelles ont participé près de 400 personnes de tous les âges partout en Nouvelle-Calédonie, ont débouché sur une approche très différente de celles qui prévalaient jusqu'à présent.

Ce qui est proposé aujourd'hui, c'est une approche globale, de long terme, qui, si elle est adoptée, se déclinera sur plusieurs plans triennaux : une vision, des valeurs, des outils.

VISION

0 MORT

SUR LES ROUTES DE NOUVELLE-CALEDONIE
DANS 25 ANS

La définition d'une vision a été identifiée par les participants comme un facteur clé de succès. C'est un objectif à long terme, une réalité future que chaque action doit permettre d'atteindre un peu plus. C'est ce qui manque dans notre politique de sécurité routière.

Il ne s'agit pas d'une utopie, ni d'une phrase-slogan. C'est un objectif concret, contraignant et mesurable, dont la réalisation est à envisager sur une période longue.

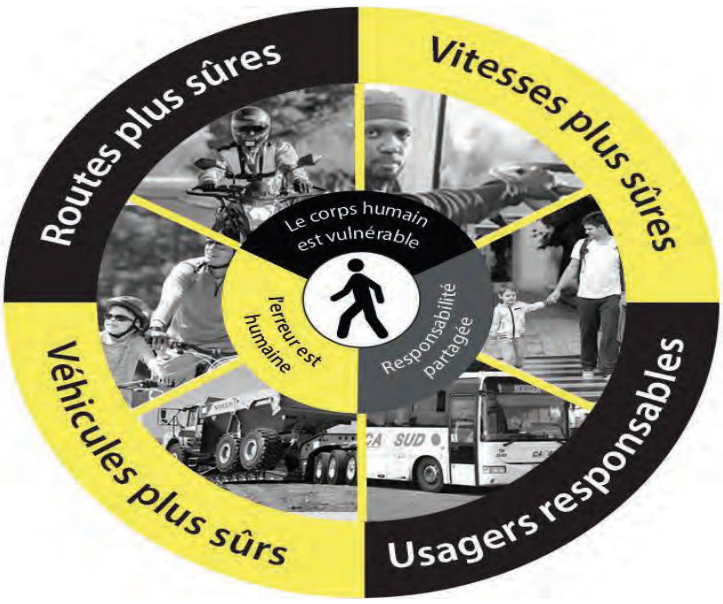
VALEURS

RESPECT
PARTAGE
RESPONSABILITE
EXEMPLARITE

Elles doivent être portées par l'ensemble de la communauté : les pouvoirs publics, les acteurs économiques, les associations, la société civile dans son ensemble, en deux mots, nous tous. Elles devront être présentes dans le choix et le déploiement de chacune des actions.

OUTILS

- L'APPROCHE INTEGREE
- RÉPARTITION DES RÔLES
- LES INDICATEURS DE PERFORMANCE



• L'approche intégrée :
Des experts issus de plusieurs disciplines comme la psychologie, la médecine, la justice, la police ou encore les responsables des directions de transports ont travaillé ensemble pour partager leurs expériences et ainsi établir ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas.
Ils ont identifié ce qui pouvait raisonnablement être mis en place pour sauver un maximum de vies.

L'approche intégrée repose sur les caractéristiques de l'être humain que l'on cherche à sauver.

- Le corps humain est vulnérable, car aucun d'entre nous ne peut résister à un choc avec un véhicule lancé à plus de 50 kilomètres/heure.

- L'erreur est humaine. Ce constat permet d'éliminer l'illusion de l'homme parfait au comportement parfait. Nous faisons tous des erreurs, même pour quelques secondes et elles peuvent être fatales, pour nous ou pour les autres.

- La responsabilité est partagée dans chaque accident. Le plus important n'est pas alors de déterminer qui est le « plus » responsable mais bien comment éviter de devoir chercher un responsable.

Cette approche repose sur quatre leviers :

- Des routes plus sûres
- Des usagers responsables
- Des vitesses plus sûres
- Des véhicules plus sûrs

L'approche intégrée accepte que les personnes puissent faire des erreurs, mais ces erreurs ne doivent plus coûter la vie.

Il s'agit d'organiser l'espace routier, de sécuriser les parties les plus dangereuses du réseau, de protéger les usagers.
L'approche intégrée est l'outil qui permet que la vision ne soit pas une utopie mais bien un objectif atteignable.

• La définition du rôle de chacun :
Les élus affirment la vision et les valeurs, l'objectif à atteindre.
Le Conseil Permanent de la Sécurité Routière définit le programme d'actions, en suit la mise en œuvre, procède à l'évaluation et prépare le rapport annuel au Congrès. Il est le garant de la progression vers l'objectif.

L'esprit dans lequel a été construit ce plan de sécurité routière est ambitieux, consensuel et pragmatique.
Dans le monde, les nombreux acteurs qui agissent en faveur de la sécurité routière constituent une communauté qui ne demande qu'à partager les bonnes pratiques, mettre en commun les expériences et surtout une communauté qui cherche à sauver des vies.

• Les indicateurs de performance :
Ils permettent d'évaluer la réussite et la pertinence de l'action par rapport à l'objectif fixé, et de procéder aux ajustements nécessaires.

Jean TODT, Président de la Fédération Internationale de l'Automobile est également l'Envoyé spécial « *Sécurité Routière* » auprès du Secrétaire Général des Nations Unies. A ce titre, il porte le projet « *3500 vies* », auquel participent d'ores et déjà de nombreux pays. Il s'est associé à notre réflexion et a adressé un message à la communauté de la sécurité routière de Nouvelle-Calédonie dans lequel il compare « *le fléau des morts sur la route à des pandémie comme le sida ou le cancer* ».

Ce document a été réalisé à l'occasion d'un cycle de rencontres-actions spécialement organisé pour définir le prochain Plan de Sécurité Routière.

Tous les éléments contenus dans ce rapport sont issus d'un important travail engagé avec l'ensemble des parties prenantes de la sécurité routière.

Tant sur la forme que sur le fond, toutes les recommandations présentées s'appuient sur l'établissement d'un bilan partagé, sur les moyens disponibles et nécessaires, ainsi que sur les aspirations communes qui doivent guider l'action publique.

CONTEXTE

20 ans d'évolution

2000 : la prise de conscience

Il y a 18 ans, la Nouvelle-Calédonie s'est engagée dans la lutte contre l'insécurité routière. Au début des années 2000, plus de 900 personnes étaient blessées sur nos routes chaque année, avec plus de 600 accidents corporels.

De nombreuses actions ont été mises en place. Les causes de l'insécurité routière sont connues. Vitesses excessives, consommation d'alcool ou de stupéfiants et non-port de la ceinture de sécurité ont donc logiquement fait l'objet des premiers trains de mesures.

Elles ont permis de réduire le nombre de blessés et d'accidents corporels de façon significative mais le nombre de morts est resté dramatiquement stable.

Bien qu'irrégulière les premières années, la diminution du nombre d'accidents corporels et de blessés est désormais constante. Leur nombre actuel s'établit aujourd'hui approximativement à la moitié des chiffres de 2000. C'est un progrès important qu'il faut poursuivre.

Fin des années 2000, durcissement des règles

Après la mise en place des premières mesures, la répression a été renforcée jusqu'à atteindre, dans plusieurs domaines, le maximum légal autorisé.

Les échanges entre les participants des rencontres-actions ont souvent porté sur le durcissement des règles et la recherche d'une mesure « miracle » capable de dissuader les plus récalcitrants.
La répression seule ne suffit pas. Seule l'action conjointe de mesures ciblées et d'une répression plus lourde a permis de réduire significativement le nombre d'accidents corporels ainsi que le nombre de blessés. Cependant, indépendamment des époques, des structures et des actions, le nombre de morts n'a pas diminué, ou seulement à la marge, depuis 18 ans.

L'efficacité d'une politique publique de sécurité routière ne peut se mesurer qu'à l'aune du nombre de vies épargnées.

Un bilan mitigé et de nouveaux défis

Les précédents plans quinquennaux de sécurité routière ont sans aucun doute été des étapes importantes et riches en enseignements, même si les résultats ne sont pas tous au rendez-vous.

Dans la continuité des mesures et structures mises en place depuis 2000, le plan 2014-2018 a permis de poursuivre la baisse du nombre d'accidents corporels et de blessés. Le nombre de décès n'a, quant à lui, pas changé. Mais la statistique seule ne permet pas d'établir un bilan utile pour définir les défis du prochain Plan de Sécurité Routière.
Chaque rencontre-action a débuté par une discussion sur le bilan de ces dernières années et la définition du contexte. Plusieurs constats ont ainsi pu être réalisés et sont présentés ci-après.

Un manque de vision commune

Chacun reconnaît que les acteurs de la sécurité routière sont pleinement engagés. Cependant, tous ne partagent par la même vision, le même objectif à long terme. Ce décalage de perception rend plus difficile la concertation sur les actions à mettre en place et peut, parfois, créer un climat de défiance.
Il peut ainsi être tentant de se replier sur ses propres missions et objectifs, ce qui développe des actions en silo et diminue la communication entre les acteurs.
Beaucoup d'organisations ou d'instances doivent faire face à ce problème qui peut paraître paradoxal. La communauté est fortement engagée, tout en ayant du mal à agir réellement en concertation.

CONTEXTE

Si l'on élargit l'analyse à l'ensemble de la population calédonienne, le constat est beaucoup plus mitigé et quatre tendances se dégagent.

Seule une vision ambitieuse, claire et partagée peut créer du lien. C'est un levier d'engagement et un vecteur de performance qui n'a pas été suffisamment utilisé.

1

Tout d'abord, celles et ceux qui sont engagés, à titre personnel ou au titre de leur métier. Ils sont, certes, peu nombreux, mais obtiennent des résultats très encourageants. Plusieurs d'entre eux ont participé au travail réalisé dans le cadre des rencontres-actions. Ils ont partagé leur expérience et leur compétence et représentent aujourd'hui des parties prenantes clés avec lesquels il est pertinent de travailler.

2

Deuxième tendance, également rencontrée au cours des rencontres-actions, ceux qui découvrent le sujet et désirent aller plus loin. Ce sont essentiellement des jeunes, scolaires ou étudiants, conscients des risques pris par leurs proches et qui recherchent des moyens d'actions. Ils sont ouverts à des initiatives innovantes, notamment en matière de prévention. Il serait utile d'encourager leur engagement et de les accompagner afin de développer l'influence potentielle de cette partie de la population qui nous permettra de toucher un public plutôt éloigné des préoccupations de la sécurité routière.

3

Troisième tendance, les acteurs désabusés. Il s'agit souvent de personnes qui ont été fortement engagées dans les années passées, mais déçues par les résultats insuffisants quant au nombre de décès. Il peut être long de restaurer la confiance avec ces parties prenantes mais, là encore, il s'agit assurément d'un effort payant. Avec le temps, la politique de sécurité routière a gagné en maturité. Cette population pointe souvent les tergiversations politiques et le décompte macabre tenu par les médias pour justifier leur déception, voire leur colère.
Pourtant, nombre d'entre eux se sont déplacés. Nous estimons qu'il faut y voir une envie persistante de contribuer au mouvement collectif. Il est de notre responsabilité de raviver la flamme.

4

Quatrième et dernière tendance, les ignorants. Il s'agit d'une population très hétérogène qui va de la personne qui ne respecte plus vraiment les conditions de sécurité sur un trajet habituel jusqu'à des personnes dont le comportement sur la route relève du code pénal. C'est d'ailleurs cette catégorie qui n'hésite pas à conduire à vive allure, sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue, sans ceinture de sécurité ou sans permis de conduire.
Cette catégorie regroupe un large panel de profils et nul doute que la réceptivité aux mesures de sécurité routière est aussi inégale que la composition de ce groupe. En revanche, c'est une population à risque, pour elle-même comme pour les autres.

Face à ce constat, nous devons relever deux défis. Le premier est de rassembler la communauté de la sécurité routière autour d'une vision commune et partagée. Le second est d'élargir cette communauté et de parvenir à toucher toutes les populations.

CONTEXTE

Sur ce point, il est intéressant de s'enrichir des actions réalisées ailleurs dans le monde et d'analyser les actions déjà expérimentées en Nouvelle-Calédonie.

Les idées ne manquent pas et il est fondamental de changer les mentalités en s'appuyant sur la richesse et la diversité de nos cultures.

Des perceptions trop éloignées sur la sécurité routière

« C'est pas moi, c'est l'autre »

L'insécurité routière est encore trop souvent perçue comme le fait d'autrui. Reconnaître les risques liés à notre comportement pour nous-même, pour les personnes que l'on transporte ou celles avec qui l'on partage la route est loin d'être une évidence.

L'insécurité routière est perçue comme relative et extérieure. Sans remise en cause de chacun de nos comportements, il y a peu de chance de disposer de leviers pour lutter contre les causes connues et récurrentes d'accidents graves. C'est la question de la responsabilité. Il n'y a pas un profil de délinquant de la route, nous pouvons tous l'être si nous ne prenons pas conscience de notre responsabilité et du risque créé par notre comportement.

La méconnaissance du risque ou de la règle, la surestimation de soi, la perte de ses facultés de jugement expliquent cette absence de prise en compte de certaines règles élémentaires de sécurité routière.

Une partie de la population ne se sent pas concernée en raison d'une méconnaissance du lien entre la mesure de sécurité et le risque encouru. Il s'agit d'une situation connue et qui peut être illustrée par le témoignage de M. Eric HOWARD, lors de la journée de lancement des rencontres-actions :

> *« Dans l'Etat du Victoria, nous avions mis en place une mesure de réduction de vitesse devant une école, de 40 à 30 km/h. Les habitants du quartier étaient mécontents de cette mesure, alors nous avons organisé une réunion publique. Une jeune homme m'a demandé pourquoi 30km/h, plutôt que 40km/h, ce qui n'est pas très différent. Je lui ai répondu qu'une baisse de 10 km/h pouvait diviser le nombre de mort par deux. Et il m'a dit, « mais pourquoi ne pas l'avoir dit tout de suite ! ». Et depuis, non seulement la mesure est acceptée, mais surtout, le nombre d'accidents est pratiquement passé à zéro en quelques mois ».*

Un autre élément est intervenu de façon récurrente lors de nos échanges ; le sentiment que la loi n'est pas appliquée de la même façon sur l'ensemble du territoire. Cette remarque n'a pas pour objectif de créer la polémique mais plutôt de rechercher des solutions. **Le problème ne devrait pas résider dans le rapport aux forces de l'ordre mais dans la valeur que notre communauté confère à chaque vie.**

Agir avec pédagogie, bienveillance et fermeté n'est pas chose facile, mais c'est une nécessité pour s'inscrire dans un cercle vertueux.

CONTEXTE

Il est extrêmement choquant que le risque d'accident fasse partie intégrante des calculs de déplacement des Calédoniens. Le choix même de certains véhicules est ouvertement justifié par le souci de se protéger en cas d'accident.

Rien ne justifie d'accepter de risquer sa vie en allant travailler, en emmenant sa famille à l'aéroport ou simplement en allant à la pêche.

Chargé de mission et Conseil Permanent de la Sécurité Routière

Le poste de Chargé de Mission Sécurité Routière, ainsi que le Conseil Permanent de la Sécurité Routière sont aujourd'hui deux instances incontournables.

La sécurité routière est une compétence qui doit rester au niveau du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. Il s'agit cependant d'une compétence partagée avec un grand nombre d'acteurs du monde institutionnel, de la société civile et du monde économique.
Le poste de Chargé de Mission s'est avéré être une véritable clé de voûte pour permettre au dispositif de gagner en cohérence et en efficacité. Si sa mise en place n'a pas été sans difficultés, et a même subi un retard d'une année, la coordination des différents acteurs s'est nettement améliorée et aujourd'hui, il s'agit d'un acquis important.
Le Conseil Permanent de la Sécurité Routière est une instance fondamentale et reconnue. Le dernier Plan Quinquennal de Sécurité Routière lui a conféré un rôle consultatif plus fréquent et avec le temps, il est clair que cette instance peut encore prendre de l'importance. Plusieurs membres de ce Conseil disposent d'un rôle de tout premier plan et de moyens considérables. **Il convient de poursuivre le travail de structuration pour en faire une véritable instance de pilotage cohérente et unie.**

Une durée trop longue et une absence d'évaluation intermédiaire

Cinq années, c'est une durée suffisamment longue pour donner le temps aux actions de démontrer toute leur efficacité, ce qui a été en partie le cas. Mais c'est également un temps extrêmement long au cours duquel le contexte peut évoluer, certaines mesures devenant moins pertinentes.

L'indicateur privilégié du Plan Quinquennal de Sécurité Routière 2014-2018 a été son niveau de réalisation. C'est intéressant, certes, cela démontre que les services concernés ont appliqué le mandat du Congrès de la Nouvelle-Calédonie. Mais le véritable indicateur de performance en matière de sécurité routière réside dans l'objectif de la puissance publique, à savoir lutter contre l'insécurité routière.
Aucune évaluation intermédiaire n'a été prévue pour ajuster les actions. Il s'agit clairement d'une piste d'amélioration pour le prochain plan.

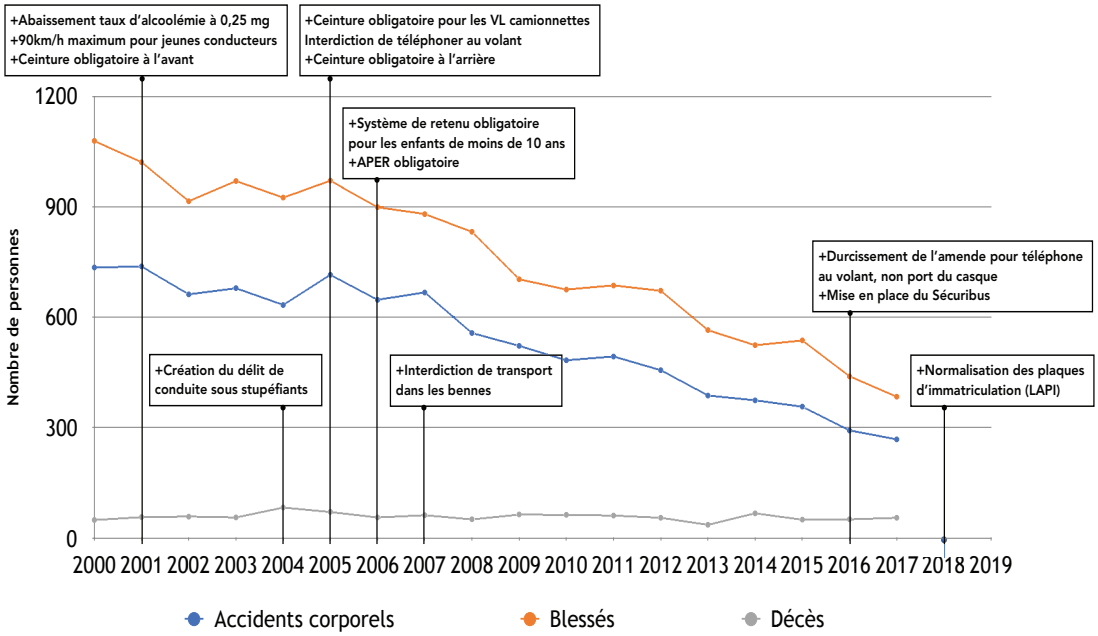
Avec 64 mesures inégales en intérêt et en efficacité, réparties en trois parties, Education/Formation, Répression et Communication, ce plan quinquennal était un plan d'action très concret, sans doute trop. De l'avis de nombreux experts, les acteurs de terrain auraient pu être plus entendus et certaines mesures ont été clairement remises en cause.

Ce constat pose la question de l'équilibre à trouver entre responsabilité politique, cadre, objectifs et déploiement de mesures.

CONTEXTE

50 décès par an, encore et toujours ?

Un des apports des travaux menés dans le cadre de rencontres-actions a été le rassemblement des statistiques des 18 dernières années.



Première réalité de ce graphique qui n'est pas une surprise, la stabilité du nombre de décès par an. Autre réalité, les progrès tout à fait considérables en matière d'accidents corporels et de blessés, dont le nombre a été divisé par deux.

Comment expliquer que des mesures qui se montrent efficaces pour réduire le nombre d'accidents corporels et de blessés, ne donnent aucun résultat sur le nombre de morts ?
C'est le défi des prochaines années, et notamment du prochain plan, que de répondre à cette question.

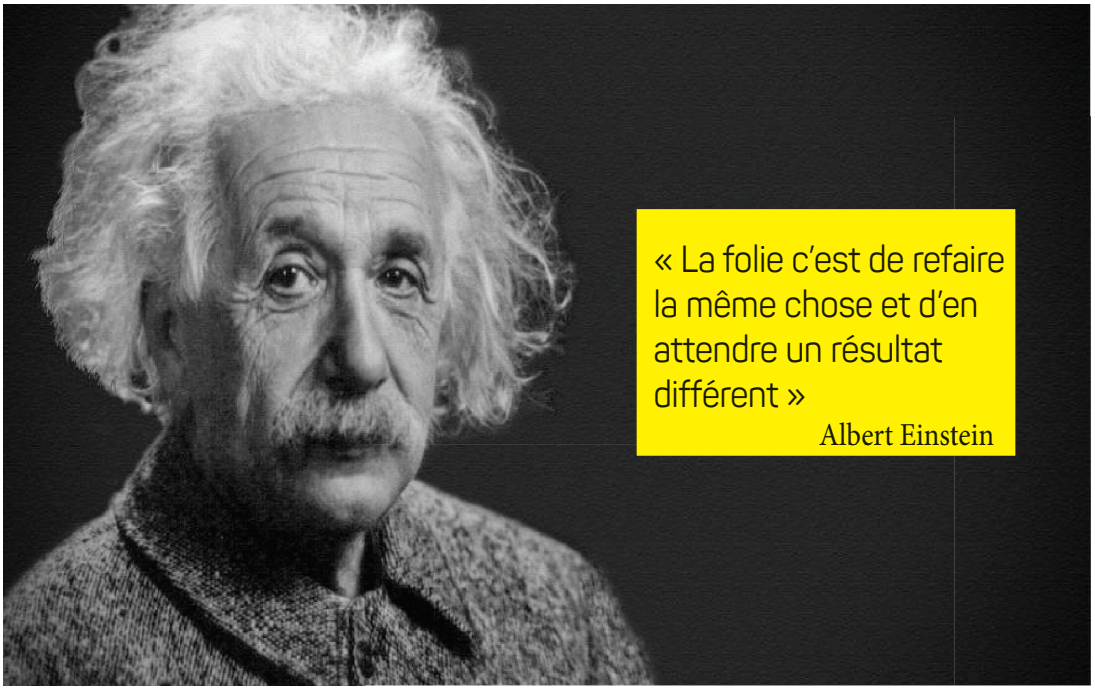
Quelques pistes ont été avancées par les experts internationaux lors du lancement des rencontres-actions. Selon leurs mots, « *pour réussir, il faut d'abord croire sincèrement qu'il est possible de réduire* à zéro *le nombre de morts* ».

Dans le monde, les pays, les villes ou les régions qui ont les meilleurs résultats en matière de sécurité routière sont ceux qui ont adopté cet objectif de zéro mort. Transiger avec cet objectif, c'est abandonner une partie de sa responsabilité. Nous le verrons ci-après dans le paragraphe sur la vision, il ne s'agit pas d'une croyance optimiste ou mystique, **il s'agit de penser la route et les solutions à partir d'un fait non négociable : sauver des vies.**

Les mesures de sécurité routière sont souvent impopulaires et changer les mentalités prend du temps. C'est un chemin difficile qui se justifie par sa finalité, sauver des vies.

Si rien ne change, ce sont 1250 personnes qui perdront la vie sur nos routes au cours des 25 prochaines années.

CONTEXTE


« La folie c'est de refaire la même chose et d'en attendre un résultat différent »
Albert Einstein

Coût de l'insécurité routière

30 milliards de francs CFP, c'est le coût de l'insécurité routière en Nouvelle-Calédonie chaque année.

68 000 000 F^CFP
par victime de la route

Les Calédoniens bénéficient d'un environnement de soins, de secours et de sûreté d'un niveau particulièrement élevé. Au cours des rencontres-actions, il a été fréquent d'entendre des suggestions d'équipements spécifiques, de temps d'intervention plus courts, notamment en brousse. Si ce dispositif est perfectible, il reste néanmoins performant. Il est également extrêmement coûteux.

Le financement des actions de sécurité routière est un investissement dans la mesure où elles permettent de sauver des vies. En contrepartie, il est important que chacun soit responsabilisé sur l'impact financier des comportements irresponsables.

La collectivité ne peut, et ne doit pas, porter seule la responsabilité. L'investissement et l'engagement dans la sécurité routière doit être partagé.

M. Larry MARTIN-KAUMA, sociologue, l'a dit avec pertinence lors du lancement des rencontres-actions : « *c'est tout le rapport à la route qu'il faut penser, repenser. C'est une façon de dire que j'existe. Un rapport de force. Ce n'est pas seulement le fait d'aller quelque part.* ».

Le prochain plan proposera d'aller vers une responsabilité partagée. Les pouvoirs publics mettront tout en œuvre pour sauver un maximum de vies, en contrepartie de quoi les usagers devront s'engager à assumer leur part de responsabilité, à commencer par le respect de la vie humaine et des lois qui la protègent.

LES RENCONTRES-ACTIONS

Les experts internationaux des rencontres-actions

Mme Lisa ROSSITER, Directrice de l'Agence Néo-Zélandaise de Transport (New Zealand Transport Agency -NZTA)

L'Agence Néo-Zélandaise de Transport a fêté ses 10 ans en 2018. Son action en matière d'innovation et de communication est internationalement reconnue, il s'agit d'un acteur important qui dispose d'une expérience significative.
L'Agence dispose de compétences particulièrement larges, allant de la communication au pouvoir d'investigation et d'administration.

M. Eric HOWARD, Project Manager à la Transport Accident Commission (TAC) International, une équipe multidisciplinaire et internationale regroupant des experts du monde entier et qui réalise des missions de conseil.

Il a notamment dirigé l'**Agence pour la Sécurité Routière de l'Etat de Victoria** en Australie. Sous l'égide de l'OCDE/FIT, Il a présidé le groupe de travail et de rédaction qui a publié le **rapport phare sur la sécurité routière « Towards Zero : Achieving Ambitious Road Safety Targets through a safe system approach »**. Il est également l'auteur d'un grand nombre d'ouvrages de références.

Expert international reconnu, il accompagne plus de 20 gouvernements dans l'élaboration de politiques et de stratégies de sécurité routière.

M. Robert TROTTEIN, Président de la Fondation LASER INTERNATIONAL, ancien haut fonctionnaire en charge de la sécurité routière au Ministère de l'équipement et des transports

La Fondation Laser International collabore avec les Nations Unies pour l'amélioration de la sécurité routière dans le monde. Ses méthodes sont basées sur la mobilisation des ressources humaines et financières pour des actions de solidarité internationale dans un partenariat public-privé.

Son action s'appuie sur le premier pilier du Plan mondial des Nations Unies pour la sécurité routière qui concerne le management de la sécurité routière et plus précisément : la formation des managers publics, privés et de la société civile.

M. Jean TODT, figure emblématique du sport automobile, il est le Président de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) mais surtout Envoyé Spécial « Sécurité Routière » auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

Il a suivi la construction du processus de concertation et a souhaité s'associer à la démarche engagée par la Nouvelle-Calédonie. Il porte par ailleurs, au nom de l'ONU, l'initiative « 3500 vies » auquel ont adhéré de nombreux pays.

Les rencontres-actions

Les rencontres-actions désignent le processus par lequel a été menée la consultation pour aboutir à ce Plan de Sécurité Routière.

Une rencontre de lancement a été organisée à Nouméa, le jeudi 9 août 2018, en présence des experts internationaux associés à la démarche et de plus de 100 personnes, dont les principaux acteurs en matière de sécurité routière. Lors de cette journée, la matinée a été consacrée à un échange très approfondi entre les experts et l'ensemble des participants. Initialement prévu sur deux heures, cet échange a finalement duré toute la matinée, tant les participants ont montré de l'intérêt. Beaucoup de discussions se sont d'ailleurs prolongées pendant le déjeuner.

Les participants ont ensuite été répartis en trois ateliers avec la participation active des experts. Comme le matin, la structure des échanges a été celle du Plan Quinquennal de Sécurité Routière 2014-2018, l'Education et la Formation, la Répression et la Communication.

Cette journée de lancement s'est conclue par un partage en assemblée plénière des différentes actions élaborées en atelier. Déjà, les débats ont porté sur les enjeux de la vision, de la cohésion et du pilotage de la politique de sécurité routière.

Les rencontres-actions avaient pour objectif d'organiser des temps de concertation et d'élaboration au plus près des différentes réalités de Nouvelle-Calédonie. Des rencontres décentralisées ont donc été organisées dans chaque Province :

PROVINCE DES ÎLES
le jeudi 23 août 2018, à l'Hôtel de la Province des îles de Lifou

PROVINCE SUD
le jeudi 30 août 2018, au Lycée du Grand Nouméa, à Dumbéa

PROVINCE NORD
le jeudi 6 septembre 2018, à l'antenne du Gouvernement de Koné

Chaque rencontre-actions décentralisée s'est déroulée de la même manière. Le début de la matinée était consacré à une discussion en assemblée plénière à l'occasion de laquelle des extraits vidéos des interventions des experts étaient diffusés pour structurer les échanges. Ensuite, un bilan du plan quinquennal faisait l'objet d'une discussion animée par Heidi Hénin, Chargée de Mission Sécurité Routière.
L'après-midi était divisée en deux parties. Le groupe était d'abord réparti en atelier pour formuler des propositions d'actions. Les propositions étaient ensuite partagées en assemblée plénière et des indicateurs de performance étaient associés à chaque proposition.

Chaque rencontre a permis de regrouper des acteurs très différents, issus des institutions, de la société civile ou du monde économique. Ces rencontres décentralisées ont permis à des acteurs locaux de participer non seulement aux échanges, mais surtout à l'élaboration d'actions adaptées aux contextes particuliers rencontrés dans chaque Province.

La proposition de Plan de Sécurité Routière 2019-2021 a ainsi pu être élaborée à partir de l'ensemble des rencontres-actions. Tous les participants ont été invités à la restitution des travaux au Mont-Dore le jeudi 13 septembre 2018.

LES RENCONTRES-ACTIONS

Les parties-prenantes de la sécurité routière : faire communauté

La sécurité routière concerne des acteurs très nombreux et très divers. Outre les membres du Conseil Permanent de la Sécurité Routière dont le rôle et l'impact ont déjà été développés, il existe une multitude de personnes, entreprises, associations, collectivités qui peuvent avoir, ou ont déjà, un impact significatif pour améliorer la sécurité routière.

Ces parties prenantes sont divisées en trois catégories, le monde institutionnel, le monde associatif et le monde économique. Au cœur de ce dispositif, le citoyen en est le principal bénéficiaire et aussi le principal acteur.

Les apports de chaque acteur sont également multiples. Ils peuvent disposer de moyens d'actions conséquents, d'une expertise particulière, d'une capacité à toucher certaines populations ou encore d'une faculté dans la mise en cohérence des efforts, favorisant ainsi l'efficacité de chaque mesure.

Institutions et services

Société civile

Acteurs Économiques

Garagistes **Experts automobiles**
Entreprises de BTP **Pétroliers**
Transporteurs **Concessionnaires**
Auto-écoles **Assureurs**
Et tant d'autres ...

Ce schéma n'est pas exhaustif, il ne mentionne que les partenaires locaux. Il est cependant clairement apparu, au cours des rencontres-actions, que la communauté internationale est disponible pour appuyer, dans la mesure où cela peut être utile, la démarche engagée en Nouvelle-Calédonie.

LES RENCONTRES-ACTIONS

VISION

Pourquoi une vision ?

Disposer d'une vision, c'est d'abord être capable de mettre des mots sur le sens de son engagement. Les entreprises qui ont connu les plus grands succès disposent d'une vision, d'un objectif que l'on se donne les moyens d'atteindre dans la durée.

Une vision, c'est aussi un moyen de mettre en cohérence ses actions pour rechercher la meilleure efficience.

Au cours de la rencontre de lancement, Lisa ROSSITER, la Directrice de la NZTA (Cf. ci-avant) a longuement insisté sur la performance d'une vision ambitieuse et partagée. La Nouvelle-Zélande a réalisé des progrès remarquables au cours des dix dernières années. Selon elle, il ne fait aucun doute que l'affirmation d'une vision a joué un rôle clé dans l'atteinte de ces résultats. Contrairement aux actions réalisées dans la période antérieure à ces dix années, chaque mesure et chaque campagne de communication avaient pour objectif de réaliser la vision. Toutes les autres actions étaient écartées.

Le mouvement « Towards Zero » gagne de nouveaux pays chaque année grâce au formidable levier qu'une vision ambitieuse offre à une politique de sécurité routière efficace.

Pourquoi cette vision : Objectif zéro mort sur nos routes d'ici 25 ans

Parce que ça marche
Tous les pays qui ont adopté cette vision ont engagé une longue marche contre le fatalisme et gagnent du terrain. La « vision zéro » est pragmatique et fixe l'objectif de sauver autant de vies que possible, et de réduire au maximum le nombre d'accidents graves.

A court terme, cette vision permet de rechercher l'action la plus efficiente.
A moyen terme, elle permet de suivre une trajectoire, d'accumuler de l'expérience et de construire une culture de sécurité routière forte.
A long terme, il s'agit tout simplement de se donner collectivement les moyens de sauver 1250 vies.

Parce que c'est possible si on s'en donne les moyens
Contrairement à ce pourrait laisser penser le caractère récurrent des comportements dangereux, il n'y a pas de fatalité.

En revanche, cet objectif repose sur une volonté politique forte et sur une méthode : l'approche intégrée.

Elle repose sur la vulnérabilité du corps humain qui est une réalité, et intègre le fait que l'erreur est humaine. L'idée n'est donc pas d'organiser un plan d'action parfait pour un Homme parfait, ni l'un ni l'autre n'existent.

Tourner l'action publique vers l'objectif de zéro mort sur nos routes d'ici à 25 ans n'est pas uniquement un chiffre, c'est une philosophie d'action : faire une erreur ne doit plus être synonyme de mort.
Objectif zéro mort, c'est une question de responsabilité. Transiger sur cet objectif revient à limiter le périmètre de l'action publique et donc, à renoncer à sauver des vies.

Parce que 25 ans c'est le temps nécessaire pour qu'une génération de calédoniens soit complètement formée à la sécurité routière.

VALEURS

Pourquoi des valeurs ?

Dans le secteur industriel, où la culture de sécurité est devenue un levier de performance, les valeurs occupent une place centrale. Chaque responsable doit non seulement se montrer exemplaire en respectant les valeurs de l'entreprise, mais il doit aussi en être le prescripteur auprès de ses équipes, des équipes de ses prestataires et plus généralement de toute personne agissant autour de lui.
Chacun devient alors un ambassadeur de ces valeurs, garant de leur respect et de leur raison d'être.
Tout l'intérêt d'une valeur est de poser les bases d'une culture commune comme celle d'une sécurité routière exigeante et ambitieuse.
Voici les valeurs retenues par les participants des rencontres-actions.

Respect

Le respect est une notion mutuelle et fondamentale du vivre ensemble.
Respecter l'autre, c'est agir de façon à ne pas le mettre en danger. Dans le domaine de la sécurité routière, il s'agit bien sûr de respecter le code de la route, ne serait-ce que dans la détention du permis de conduire, le fait de porter la ceinture ou de respecter les limites de vitesse.
Il s'agit d'une notion profonde qui doit nous pousser à réfléchir, non plus seulement pour nous-même, mais aussi pour notre famille, nos proches et même pour l'inconnu qui partage la même route que nous.

Partage

Le partage de la route revient souvent dans les échanges sur la sécurité routière. Pourtant, il s'agit plus souvent d'une revendication que d'un fait. Le cycliste réclame aux voitures de partager la route, le piéton réclame le partage de la route en ayant la possibilité de traverser, et ainsi de suite. Le partage suppose d'éviter le rapport de force, le conflit.

La notion de partage est particulièrement forte en Nouvelle-Calédonie, elle doit également s'imposer sur nos routes.
Faire attention à l'autre et s'engager à partager avec lui est un pas vers une plus grande sécurité mutuelle.

Responsabilité

« Usagers responsables », c'est un pilier de l'approche intégrée. Si les pouvoirs publics mettent en œuvre des politiques ambitieuses et mobilisent des moyens, la moindre des choses est que chacun d'entre nous participe à cet effort en prenant sa part de responsabilité.
Être responsable, c'est être capable de dire que l'on n'est pas en état de conduire, c'est assurer son véhicule, c'est intervenir pour empêcher les comportements dangereux.

Exemplarité

Comment prôner une plus grande sévérité et déplorer le nombre de décès sur nos routes si nous-mêmes, acteurs de la sécurité routière de premier plan, nous ne sommes pas capables de montrer l'exemple ?

Nous sommes nombreux à être prescripteurs par notre comportement. Si nous ne respectons les règles, il faut s'attendre à ce que d'autres s'en exonèrent. Atteindre l'objectif de zéro mort suppose que chaque élu, chaque responsable, chaque fonctionnaire mais aussi chaque citoyen montre l'exemple. C'est un mouvement vertueux que chacun de nous, individuellement, est capable d'exécuter et qui peut faire tache d'huile en rappelant combien les vies que nous essayons ainsi de sauver sont précieuses.

OUTILS

Vision, valeurs et outils sont les composantes indissociables de ce Plan de Sécurité Routière 2019-2021. Trois outils de nature différente sont ici proposés.

Le premier outil est consubstantiel de la « vision zéro mort ». L'approche intégrée est une méthode éprouvée et reconnue qui permet d'agir avec efficacité, réactivité et en respectant tous les acteurs.
Le deuxième outil est un facteur clé de succès. Une définition claire du rôle de chacun des acteurs est important dans la mesure où elle permet d'organiser la chaîne de décision et d'action au plus près des risques, prérogatives et compétences de chacun.
Enfin le troisième outil est un facteur d'efficacité puisqu'il donne des indicateurs de mesures permettant de piloter le plan. Il permet en outre, à l'ensemble de la communauté de la sécurité routière de parler la même langue.

OUTILS

La méthode « approche intégrée »

L'origine du concept et son importance dans le monde

La vision zéro accident vient d'abord de l'industrie chimique et de l'entreprise « DUPONT » fondée par Eleuthère Irénée du Pont de Nemours début 1800. Aujourd'hui encore, l'industrie fait un travail de recherche et d'innovation poussé pour augmenter les conditions de sécurité. **Un élément clé de la culture de prévention de *du Pont* était, et est encore de nos jours, la mise en place d'un environnement de travail qui « *pardonne* »** les erreurs humaines.

Nul doute que la santé des employés de ces grandes entreprises fait partie des préoccupations, mais le niveau de productivité de l'entreprise en est indissociable. Un accident industriel coûte de l'argent. C'est une approche gagnant/gagnant entre l'employeur et ses employés.

Selon la même logique, le concept de « zéro mort » a pris de l'ampleur en Europe au cours des années 1990 dans le cadre du développement de stratégies politiques en matière de sécurité routière. La Suède était l'un des premiers pays à mettre ce concept officiellement en place dans sa politique de sécurité routière et en utilisant pour la première fois la dénomination de « VISION ZERO ».

Depuis l'exemple suédois, la démarche est reprise et adaptée par des pays, des Etats, des villes ou des régions qui souhaitent sécuriser leurs routes.

ILS ONT ADHÉRÉ À LA « VISION ZERO MORT »

OUTILS

L'approche intégrée

Jusqu'à présent, la structure des plans de sécurité routière s'organisait autour de trois parties, Education/Formation, Répression et Communication. Cette structure a montré ses limites.

L'approche intégrée est, avec la vision, le cœur de ce Plan de Sécurité Routière. Il s'agit d'une proposition unanime et attendue par l'ensemble des membres du Conseil Permanent de la Sécurité Routière.

Cette méthode correspond aux besoins de la Nouvelle-Calédonie en matière de sécurité routière à ce moment de son histoire. Il s'agit d'une méthode pragmatique et efficace, ambitieuse et adaptable.

Elle a été conçue par des experts internationaux issus de plusieurs disciplines comme la psychologie, la médecine, la justice, la police ou encore des responsables de directions de transports. Ils ont travaillé ensemble pour partager leurs expériences et ainsi, établir des bonnes pratiques.
Le collectif d'experts a orienté son travail sur ce qui pouvait être raisonnablement mis en place pour sauver un maximum de vies.

OUTILS

L'approche intégrée est innovante et repose sur les caractéristiques de l'être humain que l'on cherche à sauver :

- **Le corps humain est vulnérable**, car aucun d'entre nous ne peut résister à un choc avec un véhicule lancé à plus de 50 km/h.
- **L'erreur est humaine.** Ce constat permet d'éliminer l'illusion de l'Homme parfait au comportement parfait de la problématique. Nous faisons tous des erreurs, même pour quelques secondes et elles peuvent être fatales, pour nous ou nos proches. Reconnaitre cette erreur est indispensable car cela permet d'agir sur la réalité.
- **La responsabilité est partagée dans chaque accident.** Le plus important n'est pas alors de déterminer qui est le « plus » responsable mais bien comment éviter de devoir chercher un responsable.

Quatre leviers sont proposés pour atteindre l'objectif de réduction d'accidents et de décès sur la route :

- **Routes plus sûres**. Il s'agit de bâtir un plan d'équipement des routes en fonction du niveau de risque. Cela implique notamment de sécuriser en priorité les routes sur les parties les plus accidentogènes.
- **Usagers Responsables**. Partager la route, c'est d'abord connaître et respecter les règles et comportements à tenir, c'est le sens du permis de conduire. La responsabilité passe également par l'assurance du véhicule, l'adaptation des distances de sécurité ou encore du comportement au volant.
- **Vitesses plus sûres**. Il s'agit d'adapter la vitesse au risque. Rouler plus vite allonge les distances de freinage et augmente le temps de réaction.
- **Véhicules plus sûrs**. Une voiture qui ne remplit pas les conditions de sécurité devient une arme potentielle, pour les autres comme pour soi-même. Il s'agit de la fiabilité du véhicule ainsi que des dispositifs dangereux ou des modifications de véhicules non homologuées.

L'approche intégrée accepte la possibilité que les personnes puissent faire des erreurs, mais celles-ci ne doivent plus coûter la vie. Elle vise également à responsabiliser chaque acteur afin d'éliminer les comportements dangereux.

La répartition des rôles

Pour permettre la mise en œuvre du Plan de Sécurité Routière, une répartition précise du rôle de chacun est indispensable. On peut considérer que les acteurs de la sécurité routière s'organisent autour de trois catégories, le politique, le technique et le grand public.

Il est essentiel que chacun d'eux joue sa partie pour que l'ensemble donne un résultat cohérent.
Les décideurs publics fixent le cap et se dotent des moyens de contrôler et de suivre l'atteinte des objectifs. Ils garantissent le sens de l'action publique.

Le Plan de Sécurité Routière proposé à l'adoption des membres du Congrès de Nouvelle-Calédonie s'inscrit dans la même démarche qu'un plan stratégique d'entreprise soumis à l'approbation de ses actionnaires. Une fois le cadre, la vision et les objectifs fixés ce sont les indicateurs de performance qui permettront au Congrès et au Gouvernement de suivre l'évolution du plan.
Le Congrès disposera en outre de la possibilité de recevoir une explication plus détaillée des moyens mis en œuvre pour atteindre un objectif.

Chaque année, un point d'étape du Plan de Sécurité Routière pourra ainsi être présenté au Congrès. Le Gouvernement restera en maitrise de l'exécution du plan.

Les experts techniques proposent chaque année un programme d'action visant à atteindre l'objectif fixé par le décideur public. Ils doivent aussi évaluer les actions réalisées et en présenter le résultat annuellement devant le Congrès de la Nouvelle-Calédonie.

LES OUTILS

Il revient au Chargé de Mission, en lien avec le Conseil Permanent de Sécurité Routière, d'animer ce travail.

Dernière catégorie, le grand public n'a pas vocation à intervenir directement dans le plan de sécurité routière. S'il est cité ici, c'est qu'il est essentiel pour la réalisation de l'objectif qu'à tous les niveaux les Calédoniens considèrent comme possible, zéro mort sur les routes dans 25 ans.

Les indicateurs de performance

L'analyse de l'efficacité des actions est au cœur de l'approche intégrée. L'objectif est de privilégier et développer les actions les plus efficaces ou, à l'inverse, de mettre un terme à celles qui ne permettent pas, ou plus, d'atteindre l'objectif fixé.

De nombreuses données statistiques existent, détenues par une grande diversité d'acteurs : DITTT, dispensaires, compagnies d'assurances, etc.

Une recommandation forte, issue des rencontres-actions, est de mettre en commun les données disponibles. Une fois que ces données seront fiabilisées, le suivi de l'efficacité des actions deviendra plus facile et naturel pour le pilotage du plan et le rapport d'efficacité aux élus ; il pourra aussi devenir un axe de communication efficace auprès du grand public.

L'indicateur de performance est le résultat concret d'une action. Il doit nécessairement être précis et mesurable. Outil d'aide au pilotage par excellence, il doit nécessaire accompagner chacune des actions proposées.

Agir au plus près du risque

Les discussions des rencontres-actions ont fait ressortir que le découpage provincial n'est pas adapté aux exigences d'une politique efficace de sécurité routière.

Chaque province comprend une grande diversité d'endroits, entre centre-ville et brousse, axe routier dense et zone rurale, site industriel fréquenté ou complexe hôtelier. Inscrire chaque province dans une seule catégorie est inopérant.

TERRITOIRE PERTINENT

Il s'agit d'apporter à chaque territoire pertinent les réponses adaptées :

Zone urbaine : **Lieu de vie dense avec circulation dense**

Les centres urbains, qu'il s'agisse d'une ville ou d'un village, concentrent en général des risques liés à la coexistence de plusieurs modes de déplacements. La présence de piétons est fréquente, les véhicules sont plus nombreux et la nature des risques est plus variée.

Zone péri-urbaine : **Lieu de vie non-dense avec circulation dense**

Il s'agit essentiellement des axes routiers fréquentés pour accéder aux grands équipements, aux industries ou aux sites remarquables.

On peut imaginer des zones péri-urbaines temporaires lorsqu'un événement va créer une circulation inhabituelle. Ainsi, les foires de Bourail ou de Koumac, peuvent être momentanément considérées comme des zones péri-urbaines alors que les mêmes zones seront considérées comme rurales dans une période normale.

Zone rurale : **Lieu de vie non-dense avec circulation non-dense**

Dans une zone rurale, l'absence d'habitation et de circulation va créer une troisième et dernière catégorie de risque ; se posera par exemple la question du traitement des bas-côtés, des entrées de propriétés ou encore des zones de dépassements.

RENCONTRES ACTIONS
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

ZÉRO MORT SUR NOS

- Moins de blessés, moins d'accidents mais toujours au
- Coordination en progrès entre les différents acteurs
- Engagements non-homogènes de l'ensemble des par

30% DE DÉCÈS EN

RESPECT

PARTAGE

Routes plus sûres

- Disposer de statistiques fiables et complètes sur la sécurité routière
- Cartographier les zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC)
- Etablir un plan d'intervention pour avoir des routes plus sûres

Véhicules plus sûrs

- Plus aucun véhicule non sécuritaire sur les routes de Nouvelle-Calédonie
- Appliquer la règlementation en vigueur

ROUTES D'ICI 25 ANS

ıtant de morts sur les routes de Nouvelle-Calédonie

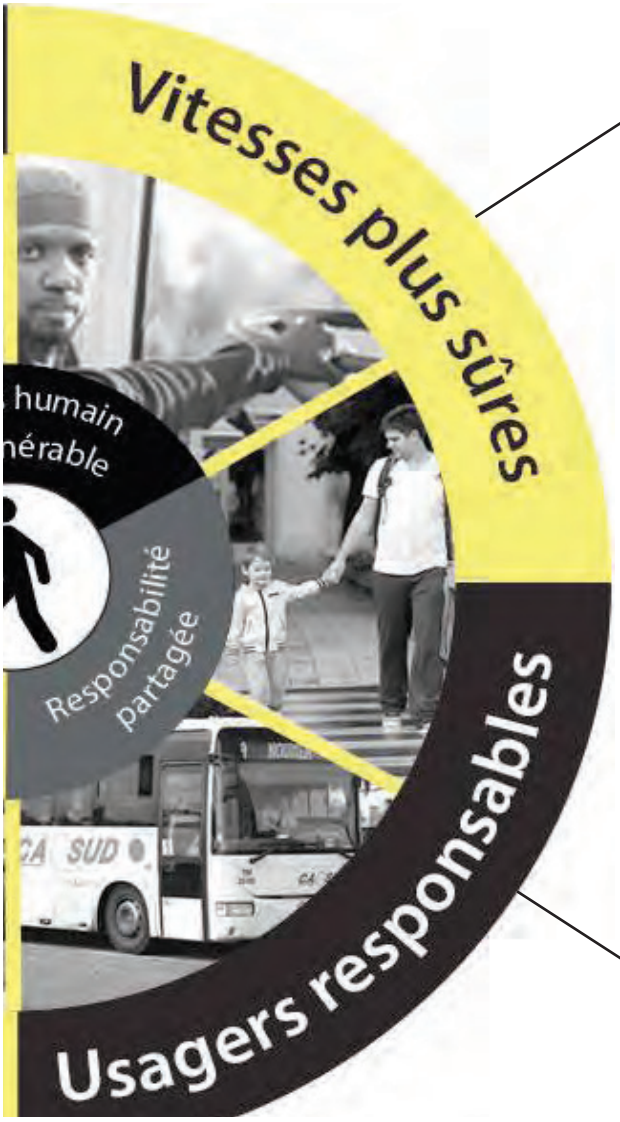
ˈties prenantes

MOINS D'ICI 3 ANS

VISION ZERO
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

RESPONSABILITÉ

EXEMPLARITÉ



Vitesses plus sûres

- Appliquer la règlementation en vigueur
- Mettre en cohérence les limitations de vitesse sur l'ensemble des réseaux routiers de la Nouvelle Calédonie

Usagers responsables

- Sensibiliser les parties prenantes à la sécurité routière
- Un permis de conduire reconnu internationalement et adapté aux enjeux de la sécurité routière de Nouvelle-Calédonie
- Appliquer la règlementation en vigueur
- Sortir du sentiment d'impunité

FICHE ACTION

1 USAGERS RESPONSABLES

Dépistage d'alcoolémie systématique pour les conducteurs ayant commis une infraction au code de la route

INDICATEUR : 100% des contrevenants au code de la route contrôlés par un test d'alcoolémie.

- 90% des victimes sont contrôlées positives à la consommation d'alcool. Ce fait n'entraine, à l'heure actuelle, aucune sanction particulière, ni aucune pression sociale.

- La pression doit être plus grande sur les personnes qui conduisent en état alcoolique. Ainsi, chaque conducteur ayant commis une infraction au code de la route devra également se soumettre à un dépistage d'alcoolémie. Un ajustement des textes règlementaires sera, le cas échéant, nécessaire.

FICHE ACTION

2 VÉHICULES PLUS SÛRS

Retrait des véhicules déclarés hors d'usage (VHU)

INDICATEUR : 100% des véhicules déclarés VHU retirés de la circulation.

- Il est nécessaire d'assainir le parc automobile de la Nouvelle-Calédonie et de véritablement retirer de circulation les véhicules dangereux.

- Ces derniers pourront être remis en circulation si des réparations, contrôlées par un expert automobile, ont été réalisées. Ils devront également passer le contrôle technique.

- La proportion de Véhicules Hors d'Usage est tout simplement inconnue. Une partie d'entre eux ne circule sans doute pas mais ceux qui circulent sont un véritable danger pour les passagers comme pour les autres véhicules. Un travail spécifique doit être fait pour identifier ces véhicules, par ancienneté, par mise en cause dans un accident ou en lien avec les assurances. Un ajustement des textes règlementaires sera, le cas échéant, nécessaire.

FICHE ACTION

3 ROUTES PLUS SÛRES.

Cartographier les zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC)

INDICATEUR : 100 % des zones du réseau routier territorial identifiées.

- Pour atteindre l'objectif de Zéro mort sur nos routes, il faut commencer par identifier les zones accidentogènes et les prioriser.

- Une zone est dite accidentogène si elle est de nature à augmenter la probabilité d'accidents du fait de sa nature, de son usage, de sa conception, de son exploitation.

- Cette action vise à fournir une étude complète des accidents des 5 dernières années afin d'identifier ces lieux et de planifier de manière plus efficace les projets d'amélioration des réseaux routiers.

FICHE ACTION

4 VITESSES PLUS SÛRES

Cohérence des vitesses sur l'ensemble du réseau routier de la Nouvelle-Calédonie

INDICATEUR : 50% de routes évaluées / 100% des routes évaluées mises en cohérence.

- La vitesse sur une route est fixée pour permettre de maitriser les risques liés à la partie de la route concernée. Pourtant, trop de tronçons n'ont plus de panneaux indicateurs, les changements de vitesse sont parfois trop peu gradués. La cohérence de l'affichage et des transitions peut donner de meilleurs résultats. Aucun usager ne doit ignorer les limitations de vitesse, il faut pour cela privilégier la cohérence et la communication. Il n'en sera que plus facile de faire accepter la règle si elle est connue et si elle a du sens.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

GOUVERNEMENT DE LA
NOUVELLE-CALÉDONIE