

NOUVELLE-CALÉDONIE

Conseil Economique et Social

Nouméa, le 29 décembre 2004

Vœu n°15/2004
relatif à la violence routière
en Nouvelle-Calédonie



Le Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie, conformément à l'article 155 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 03/CP du 05 novembre 1999 portant organisation et fonctionnement du Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 1-CES/2000 du 07 mars 2000 portant Règlement Intérieur du Conseil Economique et Social,

Vu l'autosaisine en date du 05 juillet 2004 relative à *la violence routière en Nouvelle-Calédonie*,

Vu l'avis du Bureau en date du **27 décembre 2004**,

a adopté lors de la Séance Plénière en date du **29 décembre 2004**, les dispositions dont la teneur suit :

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

I / CONSTAT

- A) bilan comparatif des accidents de la route en 2004 en Nouvelle-Calédonie
- B) études statistiques des accidents mortels en 2004 en Nouvelle-Calédonie
- C) éléments statistiques des accidents de la route en 2004 en Nouvelle-Calédonie

II/LES PRINCIPAUX FACTEURS ACCIDENTOGENES

- A) la conduite en état alcoolique : 1^{ère} cause d'accidentologie
- B) la conduite en excès de vitesse
- C) le comportement du conducteur calédonien

III/ PROPOSITIONS

- A) la présentation du plan d'actions de sécurité routière de Nouvelle-Calédonie pour l'année 2005
- B) les mesures complémentaires et spécifiques de la Commission
- C) la problématique de l'indemnisation des victimes et des leurs ayants-droit
- D) le grand déficit calédonien : TOUS EN VIE SUR LES ROUTES DE NOUVELLE-CALEDONIE EN 2005

CONCLUSION

ANNEXES

AVANT PROPOS

Il ne se passe guère de jour sans que chacun d'entre nous ne se trouve confronté au quotidien, au travers de parents, amis, proches ou tout simplement de connaissances, aux conséquences dramatiques d'un accident de la route.

La sécurité routière est aujourd'hui une priorité nationale : ainsi, la Nouvelle-Calédonie doit rapidement s'inscrire dans cette mouvance afin d'exiger de tous une prise de conscience collective, permettant l'établissement d'un plan de lutte.

Dans ce contexte, le Conseil Economique et Social, par le biais de la Commission de l'Aménagement, des Infrastructures, des Transports et du Cadre de vie, a souhaité apporter son concours à la réflexion émergente relative à la violence routière en Nouvelle-Calédonie.

Toutefois, il apparaît évident que le projet de vœu présenté ci-après n'a pas pour ambition de proposer une solution miracle pour résoudre toutes les difficultés, pas plus qu'il ne peut avoir la prétention de fournir une liste exhaustive des améliorations possibles. Simplement, la Commission s'est efforcée d'explorer quelques pistes de réflexion, afin de soumettre aux pouvoirs publics ainsi qu'à la population calédonienne, des solutions à caractère drastique mais aussi pédagogique en vue d'enrayer ce fléau qui n'a rien d'inéluctable.

INTRODUCTION

Selon les statistiques du Conseil Permanent de la Sécurité Routière, chaque année environ 60 personnes meurent dans un accident de la route en Nouvelle-Calédonie, environ 250 sont gravement blessées et 800 plus légèrement, soit un mort par semaine. Ce niveau d'insécurité est inacceptable et le coût est intolérable pour notre société. Sur la base des critères métropolitains en la matière, le coût annuel global des décès est estimé à environ 13 milliards de F.CFP pour la société calédonienne. Par ailleurs, indépendamment de ces considérations économiques la détresse des familles endeuillées ne peut être en aucun cas évaluée dans de telles circonstances : Comment réagir ?

Les causes identifiables de ces accidents indiquent clairement que **la fatalité et la malchance ne sont en rien responsables de ces drames humains**. Alcool, vitesse et violation des règles du code de la route sont les trois thèmes sur lesquels se déclinent les scénarii répétitifs, frustrants, inlassablement tragiques et coûteux en vies humaines.

Ainsi, le Conseil Economique et Social a travaillé selon le plan défini ci-après :

I/ CONSTAT

- A) Bilan comparatif des accidents de la route en 2004 en Nouvelle-Calédonie
- B) Etudes statistiques des accidents mortels en 2004 en Nouvelle-Calédonie
- C) Autres éléments statistiques des accidents de la route en 2004 en Nouvelle-Calédonie

II/ LES PRINCIPAUX FACTEURS ACCIDENTOGENES

- A) La conduite en état alcoolique : 1^{ère} cause d'accidentologie
- B) La conduite en excès de vitesse
- C) Le comportement du conducteur calédonien

III/ PROPOSITIONS

- A) la présentation du plan d'actions de sécurité routière de Nouvelle-Calédonie pour l'année 2005
- B) les mesures complémentaires et spécifiques de la Commission
- C) la problématique de l'indemnisation des victimes et de leurs ayants-droit
- D) le grand défi calédonien : TOUS EN VIE SUR LES ROUTES DE NOUVELLE-CALEDONIE EN 2005

I/ CONSTAT

Au cours de ces nombreuses auditions, le Conseil Economique et Social la collecté une abondante documentation constituée de statistiques, révélatrices d'une situation catastrophique, dont les principales sont citées ci-après : (*Source Bilan comparatif des accidents des onze premiers mois de l'année 2004 par rapport à ceux de la même période 2003 du Bureau de la sécurité routière – Service de la réglementation et des transports- D.I.T.T.T, ainsi que les statistiques du Centre Hospitalier Gaston BOURRET*)

A) Bilan comparatif des accidents de la route en 2004 en Nouvelle-Calédonie

Au cours des onze premiers mois de l'année 2004, ont été enregistrés :

- ④ 568 accidents corporels ;
- ④ 67 tués ; **sachant qu'au 29 décembre 2004, 80 tués sont à déplorer ;**
- ④ 829 blessés dont 138 blessés graves.

Par rapport à la même période 2003, ce bilan fait apparaître une hausse de **52,3%** du nombre de tués ;

Pour information, au cours des onze premiers mois de l'année 2003, avaient été enregistrés :

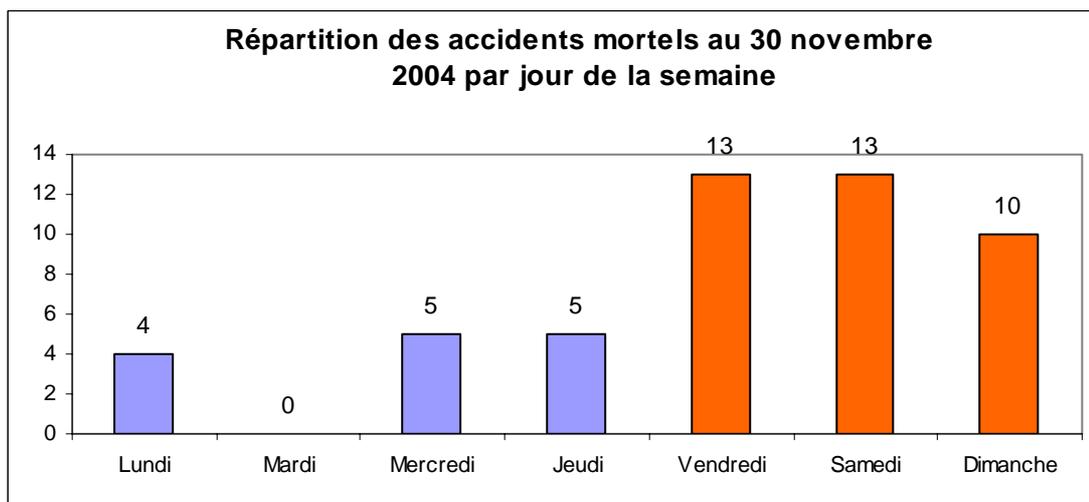
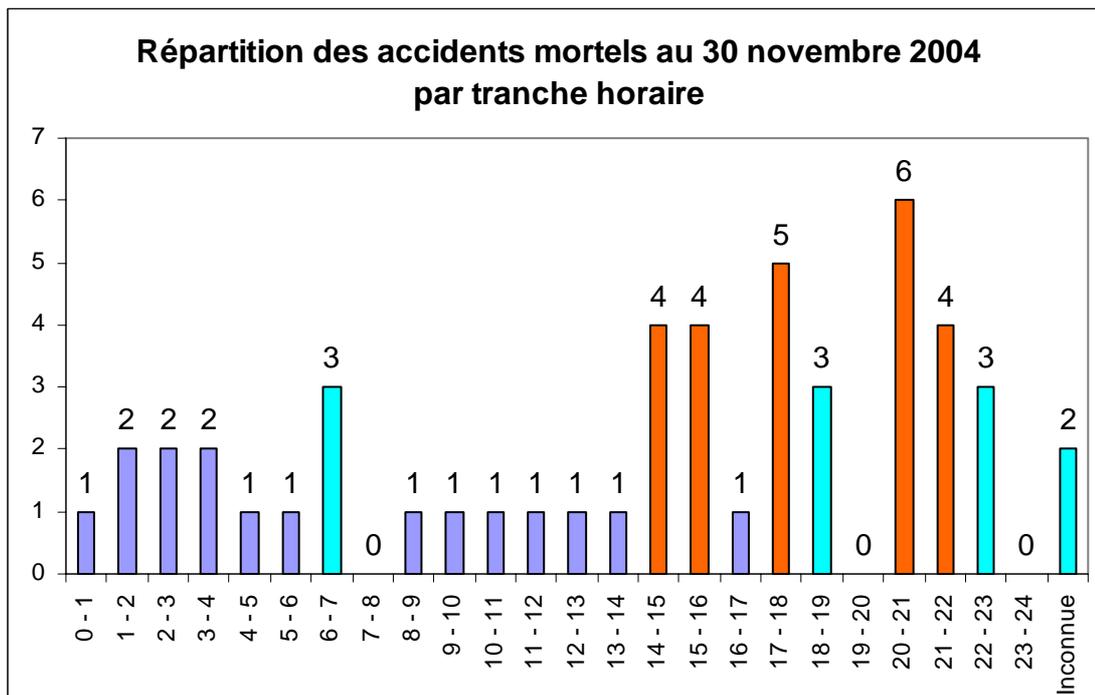
- ④ 602 accidents corporels ;
- ④ 44 tués ;
- ④ 865 blessés dont 145 blessés graves.

B) Etudes statistiques des accidents mortels et corporels en 2004 en Nouvelle-Calédonie

Source Bilan comparatif des accidents des onze premiers mois de l'année 2004 par rapport à ceux de la même période 2003 du Bureau de la sécurité routière – Service de la réglementation et des transports- D.I.T.T.T.

Sur les 568 accidents corporels enregistrés au **30 novembre 2004**, il y a eu 50 accidents mortels dont 10 dans la commune de Nouméa.

Les répartitions par tranche horaire et par jour de la semaine de ces accidents mortels sont détaillées sur les histogrammes ci-dessous :



La répartition par tranche horaire montre que **34%** des accidents se produisent entre **15 et 19 heures** et **26%** entre **20 et 23 heures**.

La répartition par jour de la semaine montre que **46%** des accidents mortels ont lieu pendant le week-end.

En incluant le vendredi dans l'indicateur « week-end », cette proportion atteint alors plus de **70%**.

Pour information, en Nouvelle-Calédonie, le bilan annuel de l'accidentologie réalisé à partir de l'analyse des procédures d'accidents par l'observatoire de la sécurité routière en 2002 et 2003 fournit des renseignements détaillés qui servent de fondement à l'action entreprise et aux orientations retenues.

Compte-tenu des caractéristiques générales, le Bureau de la sécurité routière (Service de la réglementation et des transports de la Direction des Infrastructures et des transports terrestres) remarque que près de la moitié des accidents corporels se produisent pendant le week-end, incluant le vendredi, le samedi et le dimanche (48 % en 2002 et 46 % en 2003).

En 2003, ce paramètre atteint près de 60 % en zone gendarmerie, zone qui couvre l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie, hors commune de Nouméa. L'ensemble des accidents se répartit de manière quasi-uniforme entre le jour (60 %) et la nuit (40 %). Ce paramètre restant inchangé quel que soit l'année d'étude.

Près de 10 % des accidents corporels se sont produits en 2003 par temps de pluie ou par temps couvert. En zone gendarmerie, les 2/3 des accidents se produisent hors agglomération.

Toutes zones confondues, les 3/4 des accidents se produisent hors intersections (75 % en 2002, 73 % en 2003), 75 % sur une route à 2 voies bidirectionnelles, sur une chaussée plate (70 % en 2002, 65 % en 2003), confortable ou en bon état (90 %) et sèche (85 % en 2002, 86 % en 2003).

Par rapport au tracé de la route, il est à noter que si, dans près de 70 % des cas, la route est rectiligne, la proportion d'accidents en virage s'élève à plus de 25 % et la situation d'accident se situe pour près de 13 % sur l'accotement. Les indicateurs restent inchangés entre 2002 et 2003.

Il convient de noter que près de 45 % des accidents corporels qui se produisent en zone gendarmerie sont localisés dans les communes limitrophes formant le grand Nouméa (Dumbéa, Mont-Dore et Païta).

Concernant les conditions d'accident, près de la moitié concernent des véhicules seuls percutant un obstacle fixe ou mobile (27 % en 2002, 29 % en 2003) ou sortant de la route sans collision (20 % en 2002, 19 % en 2003) et un quart concernant des collisions latérales.

C) Autres Eléments statistiques des accidents de la route en 2004 en Nouvelle-Calédonie

Les données suivantes proviennent du Programme de Médicalisation du Système d'Information (PMSI) utilisé par le Centre Hospitalier Territorial Gaston BOURRET sur la période de 1997 à 2003 :

1) Statistiques issues du PMSI

Tableau 1 : durée du séjour moyen en cas d'accidents de la route et le taux moyen de décès

Année	Nombre	Age moyen	Durée moy du Séjour	Taux des décès	Age moy des décès
1997	305	27,9	11,8	5%	23,1
1998	418	27,1	10,7	2%	45,5
1999	322	27,0	9,6	2%	29,1
2000	360	25,9	9,3	1%	21,4
2001	384	28,2	10,1	1%	29,3
2002	372	28,7	10,0	1%	29,7
2003	399	29,5	10,5	2%	40,4
Total	2560	27,8	10,3	2%	30,6

Tableau 2 : accidents par type de locomotion

Type	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Total
Autobus			1					1
Automobile	50	166	50	32	8	30	11	347
AVP SAI*	153	118	128	225	295	248	287	1454
Camion	2	4			1	2		9
Camionnette	1	5	1	1	2	2	2	14
Cycliste	26	42	45	50	27	25	22	237
Moteur 3 roues	9	4	10	4	2	7	7	43
Motocycliste	44	47	61	24	29	33	55	293
Piéton	20	32	26	24	20	25	15	162
Total	305	418	322	360	384	372	399	2560

* *AVP SAI* = accident de la voie publique sans autre indication (définit selon les critères de l'Organisation Mondiale de la Santé)

2) Le cas particulier de l'accident routier du travail (source CAFAT)

La branche Accident du Travail/Maladies Professionnelles de la CAFAT est compétente pour l'aspect « accident du travail ». En effet, l'expression « risque routier en entreprise » englobe les accidents de trajet (sur le chemin du travail) et ceux survenus à l'occasion de déplacements effectués dans le cadre du travail (accidents de mission).

En revanche, la gestion de l'accident de la route obéit à des règles de droit commun, qui découlent en particulier du code de la route. (chiffres extraits des rapports d'activité CAFAT en matière d'accidents du travail).

	2000	2001	2002	2003	Evolution
Nombre total d'accidents du travail stricto sensu	4 785	4 608	4 765	4 906	+2,9 %
- sans arrêt	1 884	1 759	1 576	1 581	+0,3 %
- avec arrêt	2 891	2 842	3 180	3 373	+6 %
↳ liés à EM* « véhicules »	68	79	105	88	-16 %
- mortels	10	7	9	7	-22 %
↳ liés à EM* « véhicules »	1	1	3	1	-66 %
Nombre total d'accidents de trajet	193	231	204	100	-51 %
- sans arrêt	49	52	51	18	-65 %
- avec arrêt	144	176	148	81	-45 %
- mortels	-	3	5	1	-80 %

* EM élément matériel

II/ LES PRINCIPAUX FACTEURS ACCIDENTOGENES

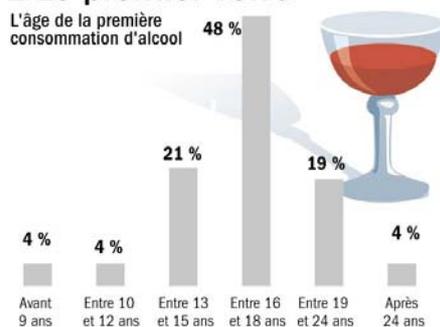
Suite à ces données statistiques, **le Conseil Economique et Social met en exergue** les principaux facteurs accidentogènes présents en Nouvelle-Calédonie, à savoir : l'alcool, la vitesse et le comportement du conducteur.

A) la conduite en état alcoolique : 1^{ère} cause d'accidentologie en Nouvelle-Calédonie

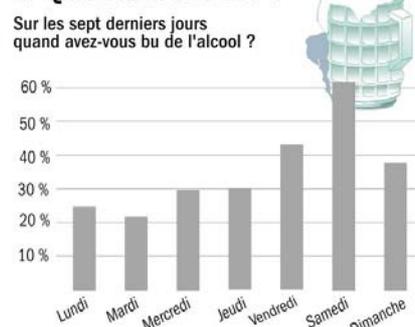
1) Généralités

Sans retenue, **le Conseil Economique et Social réaffirme** les diverses statistiques en la matière démontrant que les Calédoniens boivent beaucoup d'alcool lors des « coups de fête du week-end » et connaissent mal les limites d'une consommation raisonnable.

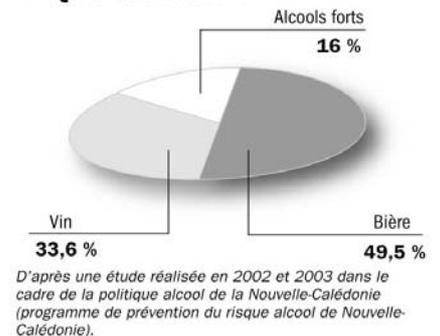
■ Le premier verre



■ Quand boit-on ?



■ Que boit-on ?



(Source infographie du quotidien les Nouvelles-Calédoniennes 2004)

L'enquête réalisée en 2003 par l'Institut Louis-HARRIS, auprès d'environ 400 personnes, révèle que la population calédonienne méconnaît les conséquences de l'alcool ainsi que les normes de consommation autorisées. Ce fait démontre clairement que la consommation d'alcool est banalisée. En effet, seulement 30% des consommateurs limitent leur consommation pour conduire. Par ailleurs, 16 % des conducteurs reconnaissent une consommation hebdomadaire supérieure ou égale à 25 verres.

Ainsi, quelle que soit l'année de référence, le taux d'alcoolémie des conducteurs calédoniens et/ou piétons présumés responsables est supérieur au taux légal (0,5 g/l) dans près de 25 % des accidents corporels (23 % en 2002, 22 % en 2003).

Cette caractéristique évolue de façon croissante avec la gravité de l'accident comme le souligne l'extrait des données présentées ci-dessous : *(source annexe III : synthèse du bilan annuel de l'accidentologie en Nouvelle-Calédonie pour les années 2002 et 2003. Bureau de la sécurité routière-Service de la réglementation et des transports-D.I.T.T.T)*

Type d'accidents	Légers	Graves	Mortels
Pourcentage d'alcoolémie positive (>0,5g/l)	15%	37%	48%

2) Rappels des méfaits d'une consommation excessive d'alcool

Dans ce contexte, **le Conseil Economique et Social rappelle que l'alcool agit directement sur le cerveau, même à faible dose. Les premières perturbations sont constatées à partir de 0,3 g/l, mais se généralisent à partir de 0,5 g/l.**

Il est établi qu'en moyenne, chaque verre consommé fait monter l'alcoolémie de 0,2 à 0,25 g/l. Ces chiffres sont sensiblement supérieurs chez les femmes, les jeunes, les personnes âgées et les individus minces. Par ailleurs, à consommation identique, les paramètres comme l'état de santé, le degré de fatigue, une alimentation déséquilibrée, le tabagisme ou le stress contribuent à augmenter ce taux.



(Source campagne de prévention : « CHANGEONS » du MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER, DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE)

Le Conseil Economique et Social cite les effets spécifiques de l'alcool sur le conducteur, à savoir :

- ⊗ **le rétrécissement du champ visuel** qui se traduit par une perception latérale altérée des objets (danger lors d'une intersection ou en agglomération...),
- ⊗ **la perception du relief, de la profondeur et des distances** qui sont modifiées (danger en cas de dépassement),
- ⊗ **le temps de réaction visuelle** qui augmente. Chez un conducteur sobre, la durée moyenne de réaction est évaluée à une seconde. S'il présente une alcoolémie même légèrement positive, elle atteint au moins une seconde et demie. A titre d'exemple, *un véhicule roulant à 90 km/h parcourt 25 m en une seconde, 37 m en une seconde et demie. Ces 12 mètres – soit la distance parcourue pendant ce délai de réaction supplémentaire – peuvent sauver une vie* (danger en cas de nécessité de freinage d'urgence),
- ⊗ **l'accroissement de la sensibilité à l'éblouissement** qui induit une conduite dangereuse la nuit,
- ⊗ **la diminution de la vigilance, la résistance à la fatigue et la coordination des mouvements** qui sont perturbées (danger permanent dans toutes les situations de conduite.),
- ⊗ **l'effet désinhibiteur de l'alcool** qui amène le conducteur à sous-évaluer les risques et à transgresser les interdits (vitesse excessive, négligence du port de la ceinture de sécurité ou du casque...)

De surcroît, que penser d'un cocktail détonnant composé d'alcools, de drogues et de médicaments !. En effet, l'alcool est une substance psycho active, qui agit sur le système nerveux central. La prise simultanée de drogues, qu'elles soient « douces » ou « dures », ne peut que renforcer ces effets. Un tel mélange provoque des dysfonctionnements psychiques extrêmement dangereux pour la vie et celle des autres usagers de la route. Certains médicaments font également très mauvais ménage avec l'alcool, la combinaison entraînant notamment des baisses de vigilance voir des pertes de conscience.

B) la conduite en excès de vitesse ou comment limiter la vitesse sur les routes de Nouvelle-Calédonie

Sur ce point précis, **le Conseil Economique et Social se bornera** à citer en extrait l'étude réalisée par la Direction de l'Equipement de la Province Sud relative à la limitation de la vitesse sur les routes de Nouvelle-Calédonie (cf annexe n°1).

« Agir sur les routes et améliorer leur confort et leur niveau de sécurité est certes de notre compétence, mais il est vain de croire que ces améliorations se suffisent à elles-mêmes : c'est la population qui, à tous les niveaux, décideurs comme conducteurs, doit réagir. »

« Le niveau de sécurité offert par la route ne pourra pas tout résoudre : même avec les meilleures routes du monde on ne peut empêcher un automobiliste conduisant sous l'effet de l'alcool, sous la pluie, de nuit, de rouler sur la partie gauche de la chaussée et de percuter le véhicule qui arrive en face. »

« En revanche, mettre à la disposition des usagers une information cohérente de la vitesse au delà de laquelle il ne pourra pas rouler sans mettre sérieusement sa vie en danger relève du devoir des pouvoirs publics et peut éviter aux usagers de prendre des risques inutiles (améliorer la prise de décision, la compréhension, la perception des dangers). »

1. Le rôle de la vitesse dans la lutte contre les accidents de la route

« Dans les pays développés, l'amélioration de la sécurité sur les routes s'est faite avec des coûts matériels et humains élevés et une lutte incessante contre l'inertie administrative, la complaisance du public et la croyance populaire qu'il n'y a rien à faire pour changer les choses. Même les mesures les plus simples n'entraînant pas de coûts nouveaux de mise en place (comme la ceinture de sécurité) ont tendance à être mal acceptées au début même si elles sont reconnues par tous comme étant un outil de sécurité efficace. Par exemple, il a fallu 20 ans entre la première mise au point scientifique de la ceinture de sécurité et son adoption en tant que norme obligatoire en Australie. Les premiers chiffres ont montré une diminution de 25 % du nombre de morts. »

« Il est très certainement inutile, dans un contexte de volonté réelle de lutte contre les accidents de la route et de leurs conséquences, de vouloir attendre plus longtemps pour adopter des mesures qui ont fait leurs preuves ailleurs. »

« Une de ces mesures, désormais bien connue, est la réduction de la vitesse maximale autorisée sur les routes. De nombreuses études montrent en effet qu'une telle réduction s'accompagne d'une diminution substantielle du nombre d'accidents et notamment du nombre d'accidents mortels. A titre d'exemple, en Suède, le passage d'une limitation de 100 km/h à 90 km/h a permis de réduire de 13% le nombre d'accidents et de 25% le nombre d'accidents mortels. Par ailleurs, une étude américaine effectuée sur une route rurale limitée à 100km/h montre que pour une augmentation de 1km/h de la vitesse moyenne du trafic, l'augmentation du nombre de victimes d'accidents est de 3%. »

« On a coutume de dire que la vitesse est en cause dans un accident sur deux. Même si cette donnée n'est ni transposable ni chiffrable dans le contexte de la Nouvelle Calédonie, il est important de reconnaître, enfin, qu'elle joue un rôle majeur, en plus de l'alcool, dans le décompte toujours plus lourd de nos morts. »

« Les usagers ne sont pas les seuls en cause dans cet état de fait et la problématique liée à la vitesse est clairement double : »

« D'une part les autorités doivent définir des vitesses limites qui correspondent au mieux au niveau de sécurité offert par la route. Rien ne sert de limiter à 50km/h une route qui permet de rouler à 70 ou 90 km/h en toute sécurité ; à l'inverse il est dangereux de limiter une route à une vitesse qui dépasse le niveau de sécurité offert sur une majorité du tracé et par les capacités d'un conducteur et d'un véhicule « moyens ».

« D'autre part il faut que l'utilisateur respecte ces limitations de vitesses : non seulement parce qu'au delà des vitesses limites la route n'est plus adaptée (elle ne « pardonne » plus les erreurs aussi bien), mais également parce que seule la reconnaissance de la nécessité d'adopter un comportement civique permettra de diminuer le nombre de victimes de la route. L'utilisateur doit adapter son comportement en fonction de ses capacités propres mais aussi en fonction de l'environnement. La route peut, à une même vitesse, être sûre si l'utilisateur est seul et qu'il fait beau, ou être dangereuse lorsqu'il y a un fort trafic et qu'il pleut. »

2. Inciter l'utilisateur à plus de prudence et de tolérance

« L'objectif principal à atteindre est une diminution généralisée de la vitesse liée directement au comportement de l'utilisateur qui accepterait non seulement de se soumettre aux règles mais, surtout, de lui-même, de restreindre par son comportement sérieux et responsable les excès qui sont le plus souvent, directement ou indirectement, à l'origine des accidents et qui ne peuvent qu'en aggraver les conséquences. »

« On peut noter à ce propos qu'une étude suisse a conclu en 1980 que, parmi les accidents dus en particulier à la vitesse, 69 % d'entre eux étaient dus à une vitesse, avant accident, inadaptée aux conditions de la route contre 8% dus à un non respect de la réglementation. Moralité, une vitesse excessive n'est pas forcément une vitesse dépassant le cadre réglementaire, elle peut être excessive relativement aux conditions climatiques, de visibilité, de trafic... **Une fois la vitesse maximale réglementaire mise en place il appartient donc à l'utilisateur de faire preuve de jugement et d'adapter son comportement** en deçà de cette vitesse : est-il utile de rappeler qu'il est obligatoire de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée mais que l'atteindre n'est pas un devoir ? »

« Pour atteindre l'objectif visé ci-dessus, plusieurs voies peuvent être envisagées. Tout d'abord, celle de l'éducation et de la compréhension, qui se fait sur des durées longues et qui ne nous concerne pas dans le cadre de nos compétences. »

« Une seconde voie, et celle là se situe là même où nous sommes en mesure d'agir, est celle de faire passer un message qui se trouve sur la route elle-même. En effet, la route est le lieu d'interaction entre l'utilisateur et le service public, elle peut être un lieu d'échange. **Le message peut être de plusieurs natures :** »

- Il peut être le reflet d'une **réglementation homogène et cohérente** en matière de limitations de vitesses :
son but est de rendre la route lisible à l'utilisateur à travers une réglementation qui soit parfaitement retranscrite dans la réalité. La signalisation est donc un moyen d'action fort sur lequel nous pouvons agir : nos panneaux doivent être suffisamment informatifs et pertinents pour être regardés, compris et respectés. Trop de panneaux, au contraire, peuvent amener à des effets pervers : trop d'information tue l'information et l'automobiliste ne les regarde plus. »

- « Il peut être le reflet **d'une réalité que les pouvoirs publics, pour des raisons politiques ou autres, ont refusé de réglementer** : c'est le cas d'une absence de limitation réglementaire sur une partie de route dangereuse (le col des roussettes ou le col de Tonghoué). Bien que l'utilisateur soit supposé rester maître de son véhicule en toute circonstance, la simple indication « virage dangereux » peut s'avérer insuffisante pour attirer son attention. Une méthode peut alors être de signaler des vitesses maximales recommandées. Inconsciemment l'information imprègne l'esprit de l'utilisateur qui automatiquement va rechercher à savoir s'il se trouve au-delà ou en deçà de la vitesse indiquée (qui ne serait pas une vitesse réglementaire comme cela se fait en Nouvelle-Zélande), et donc diminuer sa vitesse si nécessaire. »
- « Le message peut également être purement informatif et se situer « au niveau » de l'utilisateur, c'est-à-dire l'atteindre directement au cœur de ses préoccupations. Le plus souvent ce dernier ne se soucie pas des autres, il n'a pas une tendance naturelle à vouloir respecter les limitations de vitesses ou les distances de sécurité : il faut le lui rappeler, mais surtout il faut lui rappeler pourquoi c'est important qu'il le fasse. Par exemple, il peut être utile d'informer : qu'en roulant sur 50 km à 110 km/h, il ne va gagner que 6 minutes par rapport au même parcours à 90 km/h. Ce gain vaut-il la peine de prendre autant de risques (préoccupation individuelle) lorsque l'on sait (confrontation avec les enjeux et préoccupations collectifs) qu'une limitation des vitesses réglementaires entraîne des gains importants en matière du nombre d'accidents et de morts : »
 - « En France : taux de tués sur autoroute : 3.6 en l'absence de limitation ; 2.1 à 140 km/h ; 1.5 à 120 km/h. »
 - « En Suède : le passage de 100 km/h à 90 km/h a entraîné une diminution de 14.5 km/h sur autoroute et de 11 km/h sur route et une réduction de 13% des accidents et de 25% d'accidents mortels. »

3. Les arguments

« Même pour la meilleure raison du monde on n'a jamais raison de rouler vite. La vitesse est le plus grand responsable des morts sur la route. Elle augmente le temps de freinage, multiplie les risques d'erreurs, diminue l'adhérence au sol de la voiture, et bien évidemment entraîne une augmentation de la violence des chocs. Entre 100 km/h et 140 km/h, le risque d'être gravement blessé dans un accident est multiplié par deux. (Source : La Prévention Routière, Nouvelle Calédonie, 5^e édition). »

- Sur **50 km** rouler à **110 km/h** au lieu de **90 km/h** (soit la distance pour parcourir le trajet Nouméa – Tontouta) ne fait gagner que : 6 minutes ! alors que la prise de risque associée à une vitesse de 110 km/h est très élevée puisqu'elle exige des dépassements fréquents et, surtout, elle est de plus en plus inadaptée au trafic et à l'environnement.
- **La vitesse fatigue le conducteur** : ce n'est pas une vitesse modérée qui endort mais une conduite rapide imposant un niveau de stress élevé pour l'organisme ainsi qu'une perte de vigilance.
- **Dans un choc frontal à 80 km/h la mort est presque inéluctable** même pour un passager ceinturé. Ainsi, lors des dépassements sans visibilité on prend donc d'énormes risques.

- **Sur route mouillée la vitesse accentue considérablement les risques** et les conducteurs non avertis oublient souvent d'adapter la vitesse au manque d'adhérence et de visibilité. (Rappelons qu'à 90 km/h un pneumatique fonctionnant normalement évacue 5 litres d'eau par seconde, si la quantité d'eau à évacuer devient trop importante soit parce que la vitesse augmente soit que la quantité d'eau en elle-même augmente, alors l'eau glisse sous le pneumatique et fini par le soulever totalement : le coefficient d'adhérence devient nul.)
- **En virage, la vitesse accentue fortement les risques** de dérapage à cause de la force centrifuge.
- Nous sommes nombreux sur la route et tous les usagers sont égaux, **il y en a des plus pressés que d'autres mais ces derniers n'ont pas plus de droits pour autant** : les usagers doivent apprendre à se tolérer et à comprendre qu'il y a des gens, tout comme eux, qui doivent se déplacer d'un endroit à un autre et que la route est faite pour ça. »

« **Les coûts engendrés par les accidents de la route sont très élevés** et ils se répercutent sur les victimes mais également sur l'ensemble de la population par le biais des cotisations: nous faisons tous les frais de l'insécurité. En se basant sur les coûts estimés en Métropole : »

- 🌀 **un mort= 120 millions de F.CFP**
- 🌀 **un blessé grave = 18,24 millions de F.CFP**
- 🌀 **un blessé léger = 2,64 millions de F.CFP**

« Le coût annuel de l'insécurité routière en Nouvelle Calédonie serait de **13 milliards F CFP**. Si la réduction de vitesse autorisée envisagée avait les mêmes répercussions qu'en Suède (-13% d'accidents et -25% d'accidents mortels), on peut estimer que l'économie réalisée serait (dans le cas le plus défavorable où les accidents mortels ne feraient qu'un seul mort sans autre blessé) de 15 morts, de 33 blessés graves et de 104 blessés légers, soit environ 2.7 milliards F CFP/an »

C) le comportement du conducteur calédonien

Chaque année, le nombre d'accidents de la route défraie la chronique. Malgré cet état de fait, le Calédonien fait comme si cela n'arrivait qu'aux autres. Ainsi, **le Conseil Economique et Social interpelle** la conscience collective en exposant les faits suivants :

1) La voiture, prolongement de soi-même

La puissance du véhicule communique un sentiment de force que chacun ne cherche pas à contrecarrer. Cette volupté à faire ronfler le moteur, quitte à dépasser les limites de vitesse autorisées, n'a de frein que la présence d'autres véhicules qui empêchent de jouir pleinement des capacités de l'engin. Une fois dans le véhicule, le conducteur ne fait plus qu'un avec lui : vitesse, fougue, souplesse, et habileté. Bien plus qu'une machine, la voiture est comme une deuxième peau. L'admiration, l'exaspération ou la peur, que chacun exerce sur autrui par son comportement au volant, est une forme de domination mais en aucun cas une fatalité indomptable.

2) Soyons civiques, respectons le code de la route

Il n'y a aucun doute là-dessus : chacun est le plus pressé et a de bonnes raisons d'arriver au plus vite à sa destination. Pourtant, si chacun renonçait à zigzaguer pour gagner une place dans la file, évitait de prendre des risques en dépassant sans visibilité ou en roulant trop vite, et en obligeant un moins rapide que lui à se rabattre d'urgence, la voiture tuerait moins. Les lois qui régissent la circulation routière ont un sens ; **ce n'est pas à chacun de les interpréter voir de les réinventer mais au contraire de les respecter en faisant preuve de civisme et d'intelligence.**

3) Les statistiques révélatrices d'un certain type de comportement

Quelle que soit l'année de référence, les 2/3 des usagers impliqués sont de sexe masculin.

Au regard des statistiques, il est à souligner que 63 % sont des conducteurs, 32 % sont des passagers et 5 % des piétons.

Les 15-34 ans qui constituent, selon les chiffres du recensement de 1996, 35,64 % de la population, représente 50 % des tués et près de 50 % de l'ensemble des victimes de la route.

4. La problématique liée au défaut du permis de conduire

Les bilans annuels montrent que 10 % en 2002 et près de 9 % en 2003 des conducteurs responsables présumés n'ont pas le permis de conduire (défaut de permis, permis périmé, suspendu ou catégorie non valable). Il est à noter qu'en 2003, ce pourcentage s'élève à 20 % en zone gendarmerie et à moins de 4 % dans la commune de Nouméa.

En matière d'ancienneté du permis de conduire, on note qu'en 2003, 7,4 % des conducteurs responsables présumés sont titulaires du permis de conduire depuis moins d'un an et près de 20 % le sont depuis moins de 5 ans. Ces pourcentages sont stationnaires que ce soit en zone gendarmerie ou en zone police.

Concernant le permis de conduire, les statistiques du bureau des permis de conduire permettent de mettre en évidence une stabilité dans le nombre de candidats aux différents permis, à savoir :

- ☉ en 2002, 7326 candidats se sont présentés aux épreuves pratiques du permis de conduire, toutes catégories confondues, et 4630 l'ont obtenu soit un taux de réussite de 63,2 %.

- ☉ en 2003, 7285 candidats se sont présentés et 4706 l'ont obtenu soit 64,6 % de réussite.

En ce qui concerne uniquement le permis B (voitures particulières), sur 5095 candidats en 2002, 2834 l'ont obtenu avec succès soit un taux de réussite de 55,6 % et sur 5022 candidats en 2003, 2844 l'ont obtenu avec succès soit un taux de réussite de 56,6 %.

Toutefois, il est à noter que le nombre de jeunes qui suivent une formation au permis B selon la formule de l'apprentissage anticipé de la conduite est faible (2,9 % en 2002 et 3,6 % en 2003) alors que cette formation a un taux de réussite bien supérieur. A titre d'information sur 181 candidats en 2003, 123 ont obtenu le permis soit un taux de réussite de 68 %.

5. l'hétérogénéité des facteurs accidentogènes

Les facteurs contributifs aux accidents de la route sont hétérogènes et doivent en conséquence être mis en exergue selon que les accidents se soient produits en zone police nationale couvrant la commune de Nouméa ou en zone gendarmerie couvrant l'ensemble des autres communes.

De plus, il convient de noter que les causes des accidents corporels de la circulation routière sont, dans la majorité des cas, pluri-factorielles.

De l'analyse des causes d'accident, il ressort :

En zone police	année 2002	année 2003
⊙ Non respect des règles de circulation (refus de priorité, non respect de l'arrêt absolu au feu ou au stop etc...)	27,4%	26,6%
⊙ Conduite sous l'empire d'un état alcoolique	14,7%	15,1
⊙ Vitesse excessive ou inadaptée	3,2%	3,4%
En zone gendarmerie	année 2002	année 2003
⊙ Conduite sous l'empire d'un état alcoolique	41,7%	37,6%
⊙ Vitesse excessive ou inadaptée	29,6%	37,6%
⊙ Non respect des règles de circulation (refus de priorité, non respect de l'arrêt absolu au feu ou au stop etc...)	4,02%	6,6%

III/ PROPOSITIONS

Les nombreuses auditions ont permis au **Conseil Economique et Social** d'établir diverses propositions, par secteur, complémentaires des actions actuellement menées, à savoir :

A) Présentation du plan d'actions de sécurité routière de Nouvelle-Calédonie

Inscrite dans une dynamique participative, le **Conseil Economique et Social fait sien** les mesures récemment avancées par le Congrès de la Nouvelle-Calédonie comme base de réflexion à l'élaboration des prochaines réglementations concernant la sécurité routière.

1. Instaurer un continuum éducatif scolaire de la maternelle à la terminale

- ② développer l'information et la formation des personnels des établissements scolaires et des enseignants, y compris ceux en formation à l'Institut de Formation des Maîtres de Nouvelle-Calédonie et à l'Institut Universitaire de Formation des Maîtres du Pacifique,
- ② concevoir des livrets pédagogiques adaptés à chaque niveau qui serviront de supports aux enseignants dans leur approche pluridisciplinaire de l'éducation à la sécurité routière,
- ② acquérir le matériel pédagogique nécessaire à l'apprentissage pratique des principales règles de circulation routière par les enfants (piste d'éducation routière) et mettre à disposition ce matériel pour les écoles,
- ② instaurer une semaine événementielle « Sécurité Routière » au collège permettant de valoriser le travail réalisé en classe et l'échange entre adolescents et professionnels du secteur,
- ② réaliser, avec le concours du centre de documentation pédagogique, des séquences hebdomadaires à destination des jeunes.

2. Développer une approche alternative de la sécurité routière auprès des jeunes

- ② concevoir une mallette d'activités pédagogiques qui servira de support aux animations thématiques développées dans les centres de vacances et de loisirs,
- ② dispenser une formation à la culture de sécurité routière aux animateurs et directeurs des centres de vacances et de loisirs afin qu'ils deviennent des personnes relais,
- ② mettre en place un partenariat avec les associations de secourisme permettant d'associer une information sur l'accidentologie et la culture de sécurité routière aux stages de formation aux premiers secours dispensés notamment en tribus,
- ② mettre en place des actions permettant une approche de la sécurité routière à travers l'intégration et l'insertion des jeunes (ex : chantier jeunes et réparation automobile),

- ☉ mettre en place localement l'opération « Label Vie » permettant aux jeunes de proposer des micro-projets en faveur de la lutte contre l'insécurité routière,

- ☉ réflexion sur la réalisation de complexes de sports automobiles au sein desquels diverses activités pourraient être développées (piste de vitesse – run ; cours de perfectionnement de la conduite ; apprentissage de la circulation routière).

3. Permettre une information continue et un partage de compétences professionnelles

- ☉ dispenser une information spécifique « alcool » aux exploitants et enseignants de la conduite automobile.

- ☉ informer l'ensemble des médecins de Nouvelle-Calédonie sur le suivi médical des conducteurs et principalement sur le suivi des conducteurs ayant commis des infractions liées à la conduite en état alcoolique.

4. Développer l'information du grand public afin de responsabiliser l'usager et de développer la prise de conscience individuelle et collective

- ☉ acquérir l'équipement nécessaire à la création d'un stand de sécurité routière qui serait amené à être présent dans les grandes manifestations,

- ☉ réaliser une émission télévisée ayant pour thème l'information des usagers sur les méfaits de l'alcool au volant et ses conséquences trop souvent dramatiques,

- ☉ concevoir et réaliser un CD audio 2 titres qui auraient pour objectif d'interpeller les usagers sur certains comportements à risques,

- ☉ publier régulièrement des messages préventifs et informatifs dans la presse écrite et notamment dans la revue bimestrielle « L'Expert Automobile ».

5. Améliorer les infrastructures existantes ou mettre en place de nouvelles installations

- ☉ réaliser un diagnostic de sécurité de la route territoriale N° 1.

- ☉ réaliser une étude de cohésion et de fiabilisation de la signalisation routière.

6. Renforcer le dispositif réglementaire

- ☉ réaliser une étude de faisabilité en vue de l'instauration de l'obligation de visite médicale à tous les conducteurs sanctionnés pour l'alcool au volant,

- ☉ instaurer la rétention de permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique,

- ☉ établir le port de la ceinture de sécurité obligatoire à toutes les places des véhicules d'un poids total en charge de moins de 3,5 tonnes et équipés de ceintures,

- ☉ accroître la répression concernant l'usage abusif du téléphone portable en situation de conduite,

B) Les mesures spécifiques et complémentaires

1. au niveau réglementaire :

Le Conseil Economique et Social rappelle que l'ordonnance n°2004-567 du 17/06/2004 a étendu à la Nouvelle-Calédonie certaines dispositions de la loi n°2003-495 du 12/06/2003 renforçant la lutte contre la violence routière et complétant le code de la route. Il s'agit de :

- ⊗ toutes les dispositions relatives à la répression des homicides involontaires et des blessures involontaires causés par un conducteur, ainsi que les circonstances aggravantes de ces infractions telles que la conduite en état alcoolique, le défaut de permis de conduire, la mise en danger d'autrui ou le délit de fuite. L'ensemble de ces dispositions est contenu dans le Code Pénal.
- ⊗ le délit de conduite sous l'empire de stupéfiants ainsi que les infractions relatives à la constatation de ce délit, telles que le refus de se soumettre aux épreuves de dépistage.

En revanche, le législateur n'a pas étendu plusieurs dispositions du code de la route métropolitain créées ou modifiées par la loi du 12/06/2003 précitée telles que :

- ⊗ la suppression de l'opportunité offerte au juge d'aménager la peine de suspension du permis de conduire afin de permettre le maintien de l'activité professionnelle. Le juge en Nouvelle-Calédonie dispose donc encore de ce pouvoir, mais le permis ainsi aménagé n'aura pas d'effet hors du territoire.
- ⊗ l'ensemble des dispositions relatives aux procédures d'amende forfaitaire, au permis probatoire, à la sécurité des véhicules et du réseau routier, ou au « débridage » des cyclomoteurs.

Enfin, ne sont pas étendues à la Nouvelle-Calédonie, des dispositions plus anciennes telles que le délit de grand excès de vitesse en récidive ou la rétention immédiate du permis de conduire des conducteurs en état alcoolique. Ces dispositions, ont démontré leur efficacité et seraient particulièrement adaptées à la délinquance routière en Nouvelle-Calédonie.

Par ailleurs, **le Conseil Economique et Social recommande** que les actions suivantes soient envisagées :

- ⊗ étudier la mise en place d'une police de la route en Nouvelle-Calédonie,
- ⊗ établir une législation réprimant la conduite sous l'empire du cannabis et autres drogues,
- ⊗ établir une législation réprimant la conduite sous l'empire du kava,
- ⊗ transformer le défaut d'assurance en délit,
- ⊗ étendre la réglementation relative à la prohibition de la publicité sur l'alcool,
- ⊗ instaurer un maximum de puissance de cylindrées pour les jeunes conducteurs de moins de 25 ans et ayant moins de 5 ans de permis de conduire (limiter à 1200 cm³),
- ⊗ introduire des dispositions fiscales visant à favoriser l'acquisition de camionnette à plateau de plus de trois places (pick-up double cabine, pour limiter autant que possible les transports en bennes),
- limiter la vitesse maximale à 90km/h sur la portion de route Nouméa / Tontouta, zone accidentogène importante sauf sur le tronçon de 4 voies,

- Ⓢ abaisser la vitesse par temps de pluie, de 110km/h à 90km/h sur l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie,
- Ⓢ mettre en œuvre la campagne de prévention relative à l'allumage des feux de croisement en journée,
- Ⓢ favoriser le développement du parc et du réseau de transports en commun sur l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie,
- Ⓢ contrôler et sanctionner la « non-mise en œuvre » des chronotachygraphes sur l'ensemble des véhicules transporteurs,
- Ⓢ donner et matérialiser la priorité aux transports en commun, en zone urbaine, aux sorties des arrêts bus,
- Ⓢ équiper les transports d'enfants d'avertisseurs d'arrêts temporaires (warning spécial enfants),
- Ⓢ faire respecter plus rigoureusement la réglementation en matière de surcharges des poids lourds,
- Ⓢ insérer au sein du code de la route de la Nouvelle-Calédonie, le port du casque obligatoire pour les cyclistes (cf Vœu du Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie du 30 avril 2003).

2. au niveau éducatif et préventif :

- Ⓢ créer des campagnes d'informations relatives à l'utilisation des infrastructures routières tels que : les ronds points...
- Ⓢ médiatiser les opérations de police pour une prise de conscience des risques encourus en cas d'infractions au code de la route,
- Ⓢ mettre en place des campagnes publicitaires à caractère éducatif et pédagogique concernant les bases d'une bonne conduite routière,
- Ⓢ favoriser l'accès au permis de conduire pour les plus démunis,
- Ⓢ améliorer les comportements du conducteur calédonien au volant,

3. au niveau des infrastructures :

- Ⓢ la modification de barrières de sécurité sur la voie express n°1 dont les plots de fixation constituent un danger pour les motards : implanter dans ces zones des murs de protection,
- Ⓢ la mise en place de passerelles au dessus des voies à grande circulation à proximité des habitations,
- Ⓢ l'application d'une signalisation au sol efficace,
- Ⓢ la matérialisation en zone urbaine, sur le trottoir, de la présence d'un passage protégé (cf procédé australien ou néo-zélandais),
- Ⓢ la création de sens de circulation au sein des parkings de stationnement public,
- Ⓢ le renforcement de la lutte contre le non-respect des accès strictement réservés aux handicapés afin que ces derniers ne soient pas exposés à des risques.

C) la problématique de l'indemnisation des victimes ou de leurs ayants-droit

Le Conseil Economique et Social met en exergue que la juste réparation du préjudice des victimes de la route ou de leurs ayants-droit, et leur indemnisation nécessitent que soient rendues applicables en Nouvelle-Calédonie les dispositions de l'article R211-13 du Code des assurances.

Ce dernier stipule que :

« Ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants-droit :

1° La franchise prévue à l'article L. 121-1.

2° Les déchéances, à l'exception de la suspension régulière de la garantie pour non-paiement de prime ;

3° La réduction de l'indemnité applicable conformément à l'article L. 113-9.

4° Les exclusions de garanties prévues aux articles R. 211-10 et R. 211-11. Dans les cas susmentionnés, l'assureur procède au paiement de l'indemnité pour le compte du responsable.

Il peut exercer contre ce dernier une action en remboursement pour toutes les sommes qu'il a ainsi payées ou mises en réserve à sa place. »

En effet, en l'état actuel de la législation, les contrats d'assurance prévoient de façon usuelle des clauses d'exclusion de garantie, opposables aux victimes, les obligeant quand elles interviennent à mettre en cause le fonds de garantie automobile, ce qui n'est pas une solution satisfaisante.

C'est la raison pour laquelle **le Conseil Economique et Social émet le vœu** que les dispositions de l'article R211-13 du Code des assurances soient étendues et rendues applicables en Nouvelle-Calédonie.

D) le défi calédonien : TOUS EN VIE SUR LES ROUTES DE NOUVELLE-CALEDONIE EN 2005

Le Conseil Economique et Social engage l'ensemble des acteurs en matière de sécurité routière à coordonner leurs actions afin de proposer à la population calédonienne de relever un challenge : ne plus mourir sur les routes de notre territoire en 2005.

Par le biais des médias, **le Conseil Economique et Social exhorte** les Calédoniens à briser le cercle de l'hécatombe meurtrière. Ainsi, le relais médiatique favoriserait une large diffusion des réglementations en vigueur, des risques encourus et des sanctions applicables.

CONCLUSION

Les Calédoniens ne doivent plus se voiler la face : l'hécatombe meurtrière enregistrée sur les routes de Nouvelle-Calédonie, s'élève à 80 morts au 29 décembre 2004 ! Aucun fatalisme dans ce constat : seule la mobilisation générale permettra de stopper cette hémorragie.

Le temps est venu d'arrêter de se perdre en conjectures, la société calédonienne ne dispose pas de ce luxe à déplorer chaque jour des morts.

Les Calédoniens ont un nouveau défi à relever : « REAGISSONS, AGISSONS, CHANGEONS » pour que le droit à la sécurité ne soit pas le droit de mourir.

LA SECRETAIRE

LE PRESIDENT

Léontine PONGA

Bernard PAUL

ANNEXES

- ④ ANNEXE N°1 : Etude de limitation de la vitesse maximale autorisée sur les routes de Nouvelle Calédonie de la DIRECTION DE L'EQUIPEMENT - SOUS-DIRECTION DES INFRASTRUCTURES - SERVICE EXPLOITATION ET GESTION DES INFRASTRUCTURES de la Province Sud,
- ④ ANNEXE N°2 : Bilan statistiques des accidents de la circulation routière pour l'année 2002 de l'Observatoire de la Sécurité Routière.

ANNEXE N°1



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SOUS-DIRECTION DES
INFRASTRUCTURES

SERVICE EXPLOITATION ET GESTION DES
INFRASTRUCTURES

Etude de limitation de la vitesse maximale autorisée sur les routes de
Nouvelle Calédonie

CELLULE EXPLOITATION ET SECURITE ROUTIERE

OCTOBRE 2004

Sommaire

1. Introduction.....
 - 1.1. Les enjeux.....
 - 1.2. Lutte contre les accidents de la route.....
2. Première partie : aux autorités de fixer des limitations de vitesse réalistes et cohérentes.....
 - 2.1. Normes et caractéristiques générales des routes principales bidirectionnelles.....
 - 2.1.1. Les caractéristiques d'une route limitée à 110 km/h
 - 2.1.1.1. Les caractéristiques d'une route limitée à 110 km/h
 - 2.1.1.2. Les caractéristiques d'une route limitée à 90 km/h
 - 2.1.1.3. Les marges d'appréciation autorisées
 - 2.1.2. Conséquences
 - 2.2. Caractéristiques particulières aux routes bidirectionnelles de Nouvelle-Calédonie.....
 - 2.2.1. Le problème des accès riverains
 - 2.2.2. Lisibilité, incohérences et accotements
3. Deuxième partie : aux automobilistes de respecter ces limites, de respecter les autres, de se respecter eux-mêmes.....
 - 3.1. Convaincre les usagers de l'utilité de la règle.....
 - 3.2. Inciter l'usager à plus de prudence et de tolérance.....
 - 3.2.1. Les objectifs
 - 3.2.2. Les arguments
4. Conclusion.....

1. Introduction

1.1. Les enjeux

Chaque année, environ 60 personnes meurent dans un accident de la route en Nouvelle Calédonie, environ 250 sont gravement blessées et 800 plus légèrement (Réf. : Bureau Sécurité Routière/ Accidentologie annuelle 2001).

Un mort tous les six jours...un niveau d'insécurité inacceptable et un coût intolérable pour notre société (évalué annuellement à plusieurs milliards de FCFP). D'ailleurs, en matière de prévention, dans son discours de politique générale, la présidente du gouvernement envisage « des mesures drastiques pour rendre les routes plus sûres ».

Comment réagir ?

Les statistiques disponibles, si elles n'apportent pas de réponse toute faite, nous permettent de constater que certaines routes et certaines portions de route sont non seulement particulièrement meurtrières mais représentent un pourcentage élevé du nombre d'accidents.

A titre indicatif, en 2002, la gravité¹ des accidents sur l'ensemble du territoire est de 33.7. Elle s'élève à 73 sur la RT 1 en province Sud et à 90 sur la RT1 sur les communes de Dumbéa et Paita (ici 18 morts ou blessés graves pour 20 accidents).

Les causes identifiables de ces accidents indiquent clairement que **la fatalité et la malchance ne sont en rien responsables de ces drames humains** : alcool, vitesse et violation des règles sont les trois thèmes sur lesquels se déclinent des scénarii répétitifs, frustrants, inlassablement tragiques et coûteux en vies humaines.

Agir sur les routes et améliorer leur confort et leur niveau de sécurité est certes de notre compétence, mais il est vain de croire que ces améliorations se suffisent à elles-mêmes : c'est la population qui, à tous les niveaux, décideurs comme conducteurs, doit réagir.

Le niveau de sécurité offert par la route ne pourra pas tout résoudre : même avec les meilleures routes du monde on ne peut empêcher un automobiliste conduisant sous l'effet de l'alcool, sous la pluie, de nuit, de rouler sur la partie gauche de la chaussée et de percuter le véhicule qui arrive en face. En revanche, mettre à la disposition des usagers une information cohérente de la vitesse au delà de laquelle il ne pourra pas rouler sans mettre sérieusement sa vie en danger relève du devoir des pouvoirs publics et peut éviter aux usagers de prendre des risques inutiles (améliore la prise de décision, la compréhension, la perception des dangers).

1.2. Le rôle de la vitesse dans la lutte contre les accidents de la route

Dans les pays développés, l'amélioration de la sécurité sur les routes s'est faite avec des coûts matériels et humains élevés et une lutte incessante contre l'inertie administrative, la complaisance du public et la croyance populaire qu'il n'y a rien à faire pour changer les choses. Même les mesures les plus simples n'entraînant pas de coûts nouveaux de mise en place (comme la ceinture de sécurité) ont tendance à être mal acceptées au début même si elles sont reconnues par tous comme étant un outil de sécurité efficace. Par exemple, il a fallu 20 ans entre la première mise au point scientifique de la ceinture de sécurité et son adoption en tant que norme obligatoire en Australie. Les premiers chiffres ont montré une diminution de 25 % du nombre de morts.

Il est très certainement inutile, dans un contexte de volonté réelle de lutte contre les accidents de la route et de leurs conséquences, de vouloir attendre plus longtemps pour adopter des mesures qui ont fait leurs preuves ailleurs.

Une de ces mesures, désormais bien connue, est la réduction de la vitesse maximale autorisée sur les routes. De nombreuses études montrent en effet qu'une telle réduction s'accompagne d'une diminution substantielle du nombre d'accidents et notamment du nombre d'accidents mortels . A titre d'exemple, en Suède, le passage d'une limitation de 100 km/h à 90 km/h a permis de réduire de 13% le nombre d'accidents et de 25% le nombre d'accidents mortels. Par ailleurs une étude américaine

¹ La gravité est la somme du nombre de tués et de blessés graves pour 100 accidents corporels

effectuée sur une route rurale limitée à 100km/h montre que pour une augmentation de 1km/h de la vitesse moyenne du trafic, l'augmentation du nombre de victimes d'accidents est de 3%.

On a coutume de dire que la vitesse est en cause dans un accident sur deux. Même si cette donnée n'est ni transposable ni chiffrable dans le contexte de la Nouvelle Calédonie, il est important de reconnaître, enfin, qu'elle joue un rôle majeur, en plus de l'alcool, dans le décompte toujours plus lourd de nos morts.

Les usagers ne sont pas les seuls en cause dans cet état de fait et la problématique liée à la vitesse est clairement double :

D'une part les autorités doivent définir des vitesses limites qui correspondent au mieux au niveau de sécurité offert par la route. Rien ne sert de limiter à 50km/h une route qui permet de rouler à 70 ou 90 km/h en toute sécurité ; à l'inverse il est dangereux de limiter une route à une vitesse qui dépasse le niveau de sécurité offert sur une majorité du tracé et par les capacités d'un conducteur et d'un véhicule « moyens ».

D'autre part il faut que l'utilisateur respecte ces limitations de vitesses : non seulement parce qu'au delà des vitesses limites la route n'est plus adaptée (elle ne « pardonne » plus les erreurs aussi bien), mais également parce que seule la reconnaissance de la nécessité d'adopter un comportement civique permettra de diminuer le nombre de victimes de la route. L'utilisateur doit adapter son comportement en fonction de ses capacités propres mais aussi en fonction de l'environnement. La route peut, à une même vitesse, être sûre si l'utilisateur est seul et qu'il fait beau ou être dangereuse lorsqu'il y a un fort trafic et qu'il pleut.

2. Première partie : aux autorités de fixer des limitations de vitesse réalistes et cohérentes

Le constat calédonien en matière d'accidents de la route est dramatique et la tendance ne pourra s'infléchir miraculeusement sans prise de conscience, sans action concrète, sans une volonté réelle de changer les choses.

De plus, à plusieurs reprises, notamment lors des réunions du groupe de travail relatif à la lutte contre la vitesse au volant, les représentants de la direction de l'équipement et de la province Sud ont eu l'occasion d'informer la direction des infrastructures, de la topographie et des transports terrestres quant aux divergences entre la limitation générale de vitesse réglementaire (110km/h) et la vitesse de « sécurité » de la route territoriale n°1 (90 km/h).

Ainsi, les données suivantes permettent de motiver notre proposition d'une limitation générale des routes à 90 km/h, sous réserve de portions de routes pouvant être limitées à 110 km/h. En effet toutes les études montrent **qu'une diminution de 10% des vitesses moyennes entraîne une baisse de 40% des accidents mortels** (source : INRETS²). Mais c'est notamment grâce à une réduction des **vitesses limites** qu'il y a diminution des vitesses moyennes **et un écart moindre entre les différentes vitesses adoptées par les usagers.** Cette homogénéisation des vitesses permet de rendre les routes plus sûres que lorsqu'il y a de grands écarts (moins de dépassements, réduction des conflits aux intersections ou aux bretelles...)

« Plus l'hétérogénéité des vitesses pratiquées est grande, plus les situations de conflit et la probabilité d'accident sont importantes. C'est pourquoi les mesures qui réduisent ces écarts augmentent la sécurité »: IL S'AGIT DES LIMITES REGLEMENTAIRES ET GENERALES DES VITESSES MAXIMALES AUTORISEES.³

Notons par ailleurs qu'une telle diminution peut avoir des répercussions non seulement pour diminuer le risque d'accident mais également pour limiter la gravité des accidents qui se produisent.

Parallèlement, une étude pour introduire des créneaux de dépassement pourrait également être envisagée aux endroits dépourvus d'accès riverains.

2.1 Normes et caractéristiques générales des routes principales bidirectionnelles

2.1.1. Les règles applicables

L'ARP (Aménagement des Routes Principales) a été adopté par nos services comme document de référence depuis 1997. Ce document renferme les règles techniques fondamentales pour la conception générale et la conception de la géométrie de la route, et les principes généraux dont le concepteur doit tenir compte.

2.1.1.1. Les caractéristiques d'une route limitée à 110 km/h (cf. ARP : Conception générale, p 24)

L'ARP conseille une « limitation de vitesse hors agglomération » (cf. ARP p. 24) à 110 km/h sur les routes principales respectant (notamment) les critères suivants :

- Des chaussées séparées par un terre-plein central (TPC),
- Aucun accès riverain et pas de traversée possible du TPC

On remarque donc qu'il n'est pas réaliste à court et moyen terme, d'atteindre un tel niveau d'aménagement et de sécurité sur la RT1, tant au niveau des chaussées séparées que des accès riverains qui se multiplient, notamment entre Nouméa et Tontouta.

² INRETS : Institut national de recherche pour la sécurité des transports

³ Dossier de presse – campagne vitesse – Changeons. Avril 2003

2.1.1.2. Les caractéristiques d'une route limitée à 90 km/h (cf. ARP : Conception générale, p 24)

L'ARP conseille une « limitation de vitesse hors agglomération » (cf. ARP p. 24) à 90 km/h sur les routes principales respectant (notamment) les critères suivants :

- Des accotements de largeur 2.5m, revêtus,
- Des obstacles latéraux agressifs (arbres, fossés profonds, talus, équipements divers : candélabres, poteaux de signalisation directionnelle...) situés à une distance supérieure à 7 m (du bord de chaussée) ou isolés par des glissières de sécurité. La zone de sécurité de 7m peut être abaissée à 4m dans le cas d'aménagement d'une route existante comportant déjà des obstacles agressifs (ARP, § Profil en travers, p47).
- Une largeur des voies de circulation au moins égale à 3.5m

Là encore, on peut remarquer que les routes de Nouvelle Calédonie offrent rarement ce niveau de service, même si des efforts ont été entrepris (section Tiare – Tontouta de la RT1).

2.1.1.3. Les marges d'appréciation tolérées

On peut cependant faire remarquer que la règle s'applique avec plus de souplesse pour l'aménagement des routes existantes (ce qui est souvent le cas sur la RT1) : des adaptations sont possibles. (cf. ARP : Aménagement des routes existantes et aménagement par étapes, p 29 et p70) : « les aménagements, sous réserve qu'ils assurent de bonnes conditions de sécurité, n'ont pas nécessairement à être conformes aux indications données pour les routes neuves, dont les motivations sont plus générales (confort...) »

Il faut donc examiner le niveau réel de sécurité offert par une route : peu importe qu'il s'agisse d'une RT ou d'une RP, d'une route de liaison ou de transit ou encore d'une route à faible trafic : si son niveau de sécurité ne correspond pas à 110 km/h il faut réduire la vitesse limite. Parallèlement, et même si elle ne respecte pas toutes les règles d'une route neuve limitée à 90 km/h, une route dotée de « conditions de sécurité » correspondant à une vitesse limite de 90 km/h doit être autorisée à une telle vitesse.

2.1.2. Conséquences

Sur un plan technique, la grande majorité des routes de Nouvelle-Calédonie ne répondent pas aux recommandations d'une route limitée à 110 km/h, telles que définies par l'ARP. Leurs caractéristiques générales en font cependant, le plus souvent, des routes qui, bien que ne respectant pas strictement les recommandations d'une route limitée à 90 km/h, correspondent globalement à un niveau de sécurité permettant de rouler à 90 km/h.

Il serait donc plus logique, plus simple et plus sûr de limiter l'ensemble du réseau hors agglomération à 90 km/h et de relever la vitesse autorisée à 110km/h aux endroits où la configuration de la route le permet.

2.2. Caractéristiques particulières aux routes bidirectionnelles de Nouvelle-Calédonie

2.2.1. Le problème des voies d'accès riverains :

L'ARP prévoit une limitation exceptionnelle à 110 km/h dans un environnement de pure rase campagne et seulement si l'ensemble de l'axe est dépourvu d'accès riverains. Or il s'avère que les accès riverains se multiplient

La conséquence est que depuis quelques années les accidents dits de « tourne à gauche » ou d'insertion sont de plus en plus nombreux. En effet, le ralentissement imposé par celui qui désire tourner engendre impatience et intolérance, voire n'est même pas perçu : d'autres conducteurs décident alors de doubler et c'est l'accident.

Les statistiques montrent que ce genre d'accident a une gravité particulièrement importante.

Comment alors remédier à ce problème ?

Comme indiqué précédemment, une limitation globale de la vitesse permettrait de réduire la dangerosité de ces accès. Une autre solution serait d'envisager la création de contre-allées à cause de la structure viaire de la Nouvelle-Calédonie, dépourvue d'un véritable réseau secondaire. Cependant cette solution reste très coûteuse et peu réaliste à l'heure actuelle compte tenu de l'éloignement de ces accès entre eux et du petit nombre de personnes desservies.

2.2.2. Lisibilité, incohérences, accotements

En dépit de l'information pouvant être mise en place sur les routes (virages dangereux balisés ou signalés) et de l'obligation des usagers d'être maîtres de leur véhicule comme le signale le code de la route (dont l'objectif n'est pas tant la sécurité de l'usager que la recherche de responsabilités), l'ARP souligne l'importance de la « **reconnaissance d'un droit à l'erreur** » pour l'usager, notamment par une conception « plus exigeante des accotements et des abords de route ».

Or, concernant nos routes, ces accotements préconisés (2.5m revêtus) sont quasiment inexistantes et la présence d'une vitesse autorisée à 110km/h induit en erreur l'usager, qui, par exemple à 100 km/h, pense être en sécurité, ce qui n'est pas toujours le cas. En effet, à une telle vitesse, l'étude des accidents montre que le fait de rouler sur l'accotement (ce qui est en soi une erreur mineure) peut avoir des conséquences majeures puisqu'elle est souvent suivie d'une perte de contrôle du véhicule ce qui prouve que la marge de tolérance aux vitesses élevées est faible.

Cette phrase est issue d'un communiqué de presse de la sécurité routière en Métropole :

« Les aménagements des réseaux routiers ont été conçus en fonction des règles de conduite. Ils jouent donc leur rôle en matière de sécurité si les usagers pratiquent les vitesses réglementaires. **L'infrastructure routière ne peut que pallier certaines erreurs de conduite.** Le tracé, la visibilité et la signalisation des routes [...] sont conçus pour ces vitesses limites. Au delà, la sécurité ne répond plus aux normes fixées au départ. »

La sécurité routière est un système dans lequel véhicule, usager et route sont indissociablement liés. Il ne suffit pas d'adapter les vitesses aux limites offertes par un réseau de routes, il faut également convaincre les usagers de respecter ces vitesses.

3. Deuxième partie : aux automobilistes de respecter les limites, de respecter les autres, de se respecter eux-mêmes

Extrait des Cahiers de l'observatoire⁴ : communiquer sur la vitesse est mission difficile car la plupart des automobilistes et surtout ceux des pays neufs sont des « réfractaires à la limitation car ils érigent la vitesse en plaisir intrinsèque ou prestige social et refusent de reconnaître aux pouvoirs publics le droit de définir certaines conditions dans lesquelles des déplacements individuels utilisant un bien privé peuvent être effectués. »

3.1. Convaincre l'utilisateur de l'utilité de la règle

- Une mesure de limitation de vitesse ne peut être efficace que si elle est suivie sur un plan politique (campagne d'information et d'explication, répression) et humain (changement des comportements, éducation...) : une limitation de vitesse n'arrive pas par accident, elle est décidée au niveau politique et son impact sur l'utilisateur est vain s'il ne la comprend pas ou s'il n'a pas conscience que la règle qu'il doit respecter est la bonne. Aussi toutes les mesures contribuant à la sécurité sur nos routes doivent être coordonnées et lisibles, il n'est pas question de limiter à 90 km/h pour punir l'utilisateur de sa mauvaise conduite, il s'agit de **l'inciter à respecter les autres et à se respecter lui-même**. Il n'est pas non plus lisible pour l'utilisateur de lui imposer une limitation de vitesse à 90 alors que les pouvoirs publics ne prennent pas également les autres dispositions légales et réglementaires parallèles pour le mettre à l'abri (ceinture de sécurité, contrôle du taux d'alcoolémie).
- Convaincre les gens c'est aussi leur montrer que la vitesse est un facteur « d'aggravation et de fabrication » de blessures. Cela doit ressortir de l'analyse poussée des accidents. Sans cet aspect démonstratif il sera difficile de convaincre.
- Pour aider l'utilisateur, il serait bon qu'il se sente investi d'une mission bénéficiant à la communauté. A cette fin nos institutions pourraient mettre en place un site Internet sur la sécurité routière informant régulièrement les utilisateurs des modifications dans la réglementation, les accompagnant de remarques chiffrées pertinentes, illustrées par des accidents et des témoignages et surtout leur permettant de s'exprimer.
- Données Gérard Mas : synthèse de la campagne de vitesse « changeons » et du communiqué de presse du 25 avril 2003 : insister sur le thème « il est toujours dérisoire de risquer sa vie pour gagner quelques secondes ». ?

⁴ Yves Page, Les cahiers de l'Observatoire national Interministériel de la sécurité routière. Numéro 1. Juillet 1994

3.2. Inciter l'utilisateur à plus de prudence et de tolérance

3.2.1. Les objectifs

L'objectif principal à atteindre est une diminution généralisée de la vitesse liée directement au comportement de l'utilisateur qui accepterait non seulement de se soumettre aux règles mais, surtout, de lui-même, de restreindre par son comportement sérieux et responsable les excès qui sont le plus souvent, directement ou indirectement, à l'origine des accidents et qui ne peuvent qu'en aggraver les conséquences.

On peut noter à ce propos qu'une étude suisse a conclu en 1980 que, parmi les accidents dus en particulier à la vitesse, 69 % d'entre eux étaient dus à une vitesse avant accident inadaptée aux conditions de la route contre 8% dus à un non respect de la réglementation. Moralité, une vitesse excessive n'est pas forcément une vitesse dépassant le cadre réglementaire, elle peut être excessive relativement aux conditions climatiques, de visibilité, de trafic... **Une fois la vitesse maximale réglementaire mise en place il appartient donc à l'utilisateur de faire preuve de jugement et d'adapter son comportement** en deçà de cette vitesse : est-il utile de rappeler qu'il est obligatoire de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée mais que l'atteindre n'est pas un devoir ?

Pour atteindre l'objectif visé ci-dessus plusieurs voies peuvent être envisagées. Tout d'abord, celle de l'éducation et de la compréhension, qui se fait sur des durées longues et qui ne nous concerne pas dans le cadre de nos compétences.

Une seconde voie, et celle là se situe là même où nous sommes en mesure d'agir, est celle de faire passer un message qui se trouve sur la route elle-même. En effet, la route est le lieu d'interaction entre l'utilisateur et le service public, elle peut être un lieu d'échange.

Le message peut être de plusieurs natures :

- Il peut être le reflet d'une **réglementation homogène et cohérente** en matière de limitations de vitesses :
son but est de rendre la route lisible à l'utilisateur à travers une réglementation qui soit parfaitement retranscrite dans la réalité. La signalisation est donc un moyen d'action fort sur lequel nous pouvons agir : nos panneaux doivent être suffisamment informatifs et pertinents pour être regardés, compris et respectés. Trop de panneaux, au contraire, peut amener à des effets pervers : trop d'information tue l'information et l'automobiliste ne regarde plus les panneaux.
- Il peut être le reflet **d'une réalité que les pouvoirs publics, pour des raisons politiques ou autres, ont refusé de réglementer** : c'est le cas d'une absence de limitation réglementaire sur une partie de route dangereuse (le col des roussettes ou le col de Tonghoué). Bien que l'utilisateur soit supposé rester maître de son véhicule en toute circonstance, la simple indication « virage dangereux » peut s'avérer insuffisante pour attirer son attention. Une méthode peut alors être de signaler des vitesses maximales recommandées. Inconsciemment l'information imprègne l'esprit de l'utilisateur qui automatiquement va chercher à savoir s'il se trouve au-delà ou en deçà de la vitesse indiquée (qui ne serait pas une vitesse réglementaire comme cela se fait en Nouvelle-Zélande), et donc diminuer sa vitesse si nécessaire.
- Le message peut également être purement informatif et se situer « au niveau » de l'utilisateur, c'est-à-dire l'atteindre directement au cœur de ses préoccupations. Le plus souvent l'utilisateur ne se soucie pas des autres usagers, il n'a pas une tendance naturelle à vouloir respecter les limitations de vitesses ou les distances de sécurité : il faut le lui rappeler, mais surtout il faut lui rappeler pourquoi c'est important qu'il le fasse. Par exemple il peut être utile d'informer l'utilisateur qu'en roulant sur 50 km à 110 kmh, il ne va gagner que 6 minutes par rapport au même parcours à 90 kmh. Ce gain vaut-il la peine de prendre autant de risques (préoccupation individuelle) lorsque l'on sait (confrontation avec les enjeux et préoccupations collectifs) qu'une limitation des vitesses réglementaires entraîne des gains importants en matière du nombre d'accidents et de morts :

En France : taux de tués sur autoroute : 3.6 en l'absence de limitation ; 2.1 à 140 kmh ; 1.5 à 120 kmh.

En Suède : le passage de 100 à 90 a entraîné une diminution de 14.5 kmh sur autoroute et de 11 kmh sur route et de 13% d'accidents et de 25% d'accidents mortels.

3.2.2. Les arguments

« Même pour la meilleure raison du monde on a jamais raison de rouler vite. »

La vitesse est le plus grand responsable des morts sur la route. Elle augmente le temps de freinage, multiplie les risques d'erreurs, diminue l'adhérence au sol de la voiture, et bien évidemment entraîne une augmentation de la violence des chocs. Entre 100 km/h et 140 km/h, le risque d'être gravement blessé dans un accident est multiplié par deux. (Source : La Prévention Routière, Nouvelle Calédonie, 5^e édition).

- Sur **50 km** rouler à **110 km/h** au lieu de **90 km/h** (soit la distance pour parcourir le trajet Nouméa – Tontouta) ne fait gagner que : 6 minutes ! alors que la prise de risque associée à une vitesse de 110 km/h est très élevée puisqu'elle exige des dépassements fréquents et, surtout, qu'elle est de plus en plus inadaptée au trafic et à l'environnement.
- **La vitesse fatigue le conducteur** : ce n'est pas une vitesse modérée qui endort mais une conduite rapide imposant un niveau de stress élevé pour l'organisme ainsi qu'une perte de vigilance.
- **Dans un choc frontal à 80 km/h la mort est presque inéluctable**, même pour un passager ceinturé => lors des dépassements sans visibilité on prend donc d'énormes risques.
- **Sur route mouillée la vitesse accentue considérablement les risques** et les conducteurs non avertis oublient souvent d'adapter la vitesse au manque d'adhérence et de visibilité. (Rappelons qu'à 90 km/h un pneumatique fonctionnant normalement évacue 5 litres d'eau par seconde, si la quantité d'eau à évacuer devient trop importante soit parce que la vitesse augmente soit que la quantité d'eau en elle-même augmente, alors l'eau va glisser sous le pneumatique et finir par le soulever totalement : le coefficient d'adhérence devient nul.)
- **En virage la vitesse accentue fortement les risques** de dérapage à cause de la force centrifuge.
- Nous sommes nombreux sur la route et tous les usagers sont égaux, **il y en a des plus pressés que d'autres mais ces derniers n'ont pas plus de droits pour autant** : les usagers doivent apprendre à se tolérer et à comprendre qu'il y a des gens, tout comme eux, qui doivent se déplacer d'un endroit à un autre et que la route est faite pour ça.
- **Les coûts engendrés par les accidents de la route sont très élevés** et ils se répercutent sur les victimes mais également sur l'ensemble de la population par le biais des cotisations: nous faisons tous les frais de l'insécurité. En se basant sur les coûts estimés en métropole⁵, le coût annuel de l'insécurité routière en Nouvelle Calédonie serait de 13 milliards CFP. Bien qu'aucune étude de ces coûts unitaires n'ait été faite en Nouvelle Calédonie, et même en revoyant ces coûts pour les adapter à la Nouvelle-Calédonie, il reste que l'insécurité routière se chiffre en milliard de francs CFP.
- **Si la réduction de vitesse autorisée envisagée avait les mêmes répercussions qu'en Suède** (-13% d'accidents et -25% d'accidents mortels), on peut estimer que l'économie réalisée serait (dans le cas le plus défavorable où les accidents mortels ne feraient qu'un seul mort sans autres blessés) de 15 morts, de 33 blessés graves et de 104 blessés légers, soit environ 2.7 milliard CFP.

⁵ 1 mort= 120M FCFP

1 blessé grave = 18.24M FCFP

1 blessé léger = 2.64M FCFP

4. Conclusion

Pour faire face à l'augmentation du nombre de morts sur nos routes et aux coûts engendrés par l'insécurité routière (plusieurs milliards de FCFP par an), une des mesures connue pour avoir fait ses preuves est de diminuer la vitesse maximale autorisée de manière générale ou locale lorsque cette dernière n'est pas adaptée à la configuration de la route.

Les études menées un peu partout dans le monde (France, Australie, Suède, USA...), justifient à elles seules d'envisager une réduction des vitesses en Nouvelle-Calédonie (une diminution de 10% de la vitesse moyenne entraîne une diminution de 40% des accidents mortels).

Une telle mesure serait d'autant plus adaptée que, en vertu des recommandations de l'ARP, la majeure partie des routes principales bidirectionnelles de Nouvelle-Calédonie (RP, RT..), ne répondent pas aux critères d'une route limitée à 110 km/h mais correspondent globalement à un niveau de sécurité permettant de rouler à 90 km/h.

Aussi une proposition de modification de l'art. 12/2 du code territorial de la route est ici proposée :

le premier alinéa serait modifié comme suit :

Au lieu de lire « En dehors des agglomérations, la vitesse des véhicules est limitée à 110 km/h », lire :

« En dehors des agglomérations, la vitesse des véhicules est limitée à 90 km/h. Toutefois, cette limite peut être relevée à 110 km/h sur les sections où la configuration de la route le permet. »

Parallèlement, il serait possible d'envisager des sections à 110km/h dans un environnement de pure rase campagne sans accès riverains ou sur les routes à chaussées séparées. Il conviendrait également d'étudier la possibilité de construire des créneaux de dépassement.

Une telle mesure, permettrait de diminuer la l'hétérogénéité des vitesses pratiquées, les situations de conflit et la probabilité d'accident.

Elle devrait bien sûr s'accompagner de campagnes d'information, d'explication, de sensibilisation, d'éducation...puis également de répression. Il est important de convaincre l'usager de l'utilité de telles mesures et avant tout lui faire comprendre que rouler vite ne fait pas gagner de temps...tout au plus quelques minutes dans une journée (6 minutes sur 50 km), mais ces quelques minutes peuvent avoir pour effet d'augmenter de façon significative le risque d'accident.

**L'annexe 2 est disponible
au siège du Conseil Economique et Social**