



# VOEU N°01/2022

*Autosaisine relative à la sécurité routière*

**Présenté par la CEAI :**

**La présidente :**

Mme Christine POELLABAUER

**Le rapporteur :**

M. Christian ROCHE

**Dossier suivi par :**

M. Jérôme LAFLEUR, chargé d'études,  
Mme Laetitia MORVILLE, secrétaire, et  
M. Sébastien BOYER, chef du bureau  
de la documentation.

# Table des matières

<b>I – PRÉSENTATION.....</b>	<b>3</b>
<b>II – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DE LA COMMISSION.....</b>	<b>3</b>
A. Bilan.....	3
B. Infrastructures.....	5
1. Des infrastructures à améliorer et un budget insuffisant.....	5
2. Une signalisation à parfaire.....	6
3. La cohabitation entre automobilistes et poids-lourds.....	7
C. Un problème sociétal.....	9
1. Un problème de consommation d'alcool et de stupéfiants.....	9
2. Un besoin d'exemplarité.....	10
3. Un problème spécifique à la jeunesse.....	11
4. Sensibiliser les parties prenantes à la sécurité routière.....	12
5. Éducation à la sécurité routière et permis de conduire.....	13
D. Le parc automobile.....	14
<b>III- CONCLUSION DU VOEU N°01/2022.....</b>	<b>15</b>

## I - PRÉSENTATION

Dans le cadre de ses études, la commission de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures s'est autosaisie du sujet de la sécurité routière en Nouvelle-Calédonie. Les deux principaux thèmes de l'étude portent sur l'état des infrastructures routières et le comportement des usagers.

D'une part, certaines infrastructures routières sont accidentogènes et de nombreuses incohérences ont été relevées. La commission souhaite ainsi interpeller les pouvoirs publics, sur la nécessaire sécurisation des parties les plus dangereuses du réseau, afin de protéger les usagers.

D'autre part, le nombre de décès sur la route reste stable malgré la réduction du nombre d'accidents<sup>1</sup>. Les causes restent les mêmes (présence d'alcool et/ou de stupéfiants, vitesse inadaptée, défaut de permis de conduire, et non port de la ceinture) et concernent majoritairement les jeunes conducteurs. Une problématique comportementale liée notamment à la surconsommation d'alcool a été identifiée par la commission qui invite le gouvernement à s'en saisir urgemment.

Le traitement de ces problématiques passera notamment par l'établissement d'un bilan des politiques publiques en faveur de la sécurité routière.

## II - OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DE LA COMMISSION

### A. Bilan

Malgré les différents plans de sécurité routière élaborés ces dernières années, le nombre de tués sur la route stagne et les causes d'accidents mortels restent les mêmes. Les plans d'actions sont votés à l'unanimité, mais ne sont mis en œuvre que très partiellement. Il apparaît une priorité dans le discours politique, mais pas toujours dans les actes, ni dans les budgets. En conséquence, il est observé une réduction du nombre d'accidents, mais une augmentation de leur gravité. Manifestement les sanctions ne sont pas dissuasives et les solutions manquent.

---

<sup>1</sup> Fluctuation entre 50 et 60 du nombre de tués sur la route entre 2008 et 2020. Source : Observatoire de la sécurité routière, DITTT.

Des améliorations sont tout de même constatées puisque sur les 14 dernières années, le nombre d'accidents, toutes gravités confondues, et le nombre de blessés ont été divisés de moitié.

Au 31 décembre 2021, le bilan était de 46 accidents mortels, 49 tués et 57 blessés dont 33 blessés hospitalisés. La présence d'alcool et/ou de stupéfiants intervient à 65,5%, la vitesse excessive ou inadaptée à 53,3%, le défaut de permis de conduire à 39,1%, et le non port de la ceinture à 78,4%<sup>2</sup>.

Le bilan annuel global est défavorable. Par rapport à 2020, le nombre d'accidents et de blessés a diminué d'environ 20%. Cependant, le nombre de tués a augmenté d'environ 35%. Ces résultats font apparaître un bilan 2021 caractérisé par une hausse de la gravité des accidents<sup>3</sup>. Enfin, depuis le début de l'année 2022, 57 personnes ont été tuées sur la route<sup>4</sup>. Le taux de mortalité de la Nouvelle-Calédonie est ainsi 4 fois supérieur à celui de l'Australie ou de la France métropolitaine, 2 fois supérieur à celui de Fidji, et 1,8 fois supérieur à celui de la Polynésie française.

La composition du réseau routier métropolitain, avec des autoroutes, des voies départementales, nationales, et un réseau de distribution de transport différent ne rendent pas la comparaison très pertinente. Le parallèle avec la Polynésie française paraît plus raisonnable.

L'accident mortel survient dans un contexte de conduite sous l'influence de l'alcool, et/ou du cannabis voire d'autres substances psychotropes, avec un défaut de permis de conduire, une vitesse inadaptée, et un non port de la ceinture de sécurité.

Ce sont 13 à 14 vies chaque année qui pourraient être épargnées rien qu'en réglant le problème du port de la ceinture. Enfin, le taux d'alcoolémie des conducteurs présumés responsables est extrêmement élevé. Les excès de vitesse, la conduite en état d'ébriété et sous l'emprise de stupéfiants continuent d'augmenter.

En outre, l'état du réseau routier nécessite d'être amélioré et certaines incohérences ont pu être identifiées.

Certes, dans la grande majorité des cas, l'infrastructure n'est pas la cause principale de la mortalité routière. Cependant, la commission considère que la qualité des infrastructures routières est à améliorer. Qu'il s'agisse d'incohérences relevées en matière de réglementation et de signalisation, d'états défectueux de certains tronçons, ou de la cohabitation délicate des différents usagers du même réseau, le travail à mener ne doit pas être sous-estimé.

La lisibilité de la route (routes explicites) et les routes qui pardonnent (routes clémentes), sont deux notions de conceptions de routes distinctes, qui visent à réduire le nombre d'accidents sur l'ensemble du réseau routier, et démontrent l'importance du rôle de l'infrastructure routière dans les accidents.

---

<sup>2</sup> Zoom sur les accidents mortels de la circulation routière en NC en 2021, Observatoire de la sécurité routière, DITTT.

<sup>3</sup> Baromètre de l'accidentalité en NC, décembre 2021, Observatoire de la sécurité routière, DITTT.

<sup>4</sup> Statistiques du 10.11.2022.

La lisibilité de la route repose sur l'idée qu'une vitesse ou un comportement adéquat du conducteur peut être induit par l'agencement de la route elle-même. Ceci permet de réduire les besoins en termes de panneaux de danger ou de limitation de vitesse. Il est admis que la multiplication des panneaux routiers, dans des situations de circulation complexes, peuvent générer un trop-plein d'information et augmenter le risque d'erreur de conduite. Une infrastructure sûre, repose sur une conception adaptée aux usagers de la route, des différents éléments routiers tels que le marquage au sol, les panneaux, la géométrie, les équipements, l'éclairage, le revêtement de la route, la gestion du trafic et de la vitesse, le code de la route etc. L'idée qui sous-tend la lisibilité de la route, est celle d'une conception, qui permet d'optimiser l'assemblage de tous ces éléments. En bref, la lisibilité de la route vise à éviter les erreurs de conduite, alors que les routes qui pardonnent visent à minimiser leurs conséquences.

La première priorité des routes qui pardonnent est de limiter les conséquences d'un accident causé par une erreur de conduite, un dysfonctionnement du véhicule, de mauvaises conditions de circulation, ou une chaussée en mauvais état. Il convient donc de se focaliser sur des traitements qui permettent de remettre le véhicule en détresse sur la voie de circulation, afin de réduire les accidents corporels ou mortels en sortie de route. Lorsque le véhicule heurte quand même un élément routier, la seconde priorité est de réduire la gravité de l'impact. En d'autres termes, l'abord des routes doit pardonner au conducteur ses erreurs en minimisant la gravité des accidents en sortie de route. Les routes qui pardonnent dépendent de la conception et de l'équipement des abords de la route. Toutefois, l'abord des routes est aussi une composante du champ de vision du conducteur qui influence son comportement. Un champ de vision bien conçu permet d'améliorer la sécurité routière. Ainsi, des bords de route bien conçus permettent d'atteindre les deux objectifs : la lisibilité et la clémence de la route.

## **B. Infrastructures**

### **1. Des infrastructures à améliorer et un budget insuffisant**

Un diagnostic de l'ensemble du réseau routier a bien été réalisé depuis 2000 et les sections qui nécessitent des travaux ont été identifiées. Pour les années 2019 à 2021, alors que le budget pluriannuel d'investissement de la Nouvelle-Calédonie se situait aux alentours de 3,5 milliards F.CFP par an, pour la partie infrastructure routière, ce ne sont que 900 millions F.CFP par an qui ont été réellement alloués sur les trois dernières années<sup>5</sup>. Ainsi, les auditions ont révélé que les budgets d'investissement et d'entretien de la Nouvelle-Calédonie et des provinces ne permettent pas la réalisation de l'ensemble des travaux nécessaires.

Compte tenu de la forte augmentation du nombre de véhicules et de la défaillance des infrastructures routières, la commission constate que le réseau routier calédonien est inadapté.

Dans un contexte de restriction budgétaire, il est très facile de réduire le budget global en rabaissant les budgets d'entretien routier qui sont extrêmement élevés. La commission estime que ces derniers devraient être, éventuellement revalorisés, mais surtout sanctuarisés.

---

<sup>5</sup> Informations révélées en audition par la DITTT.

Le réseau routier a besoin d'être homogénéisé. Les déformations de routes identifiées en commission sont le résultat d'un défaut d'entretien et aucune collectivité ne donne les moyens aux services techniques de réaliser cet entretien courant obligatoire. A l'origine, les routes sont dimensionnées pour vingt ans mais beaucoup sont bientôt centenaires et n'ont pas été entretenues. L'absence de réalisation des travaux de maintenance entraîne une dégradation telle de l'état du réseau, que les collectivités se retrouvent dans l'obligation d'intervenir. Malheureusement, cette intervention tardive engendre des coûts significativement plus importants.

Plus précisément, les travaux de la commission ont mis en exergue un phénomène de réorientation des fonds, pour pallier les aléas climatiques causés par la Niña notamment, et pour la réalisation de certains travaux<sup>6</sup>.

Concernant les aléas climatiques tels que la pluie, les cyclones, la Niña et autres phénomènes, leur impact sur l'état du réseau, mais aussi sur le trafic routier, est important. De nombreux conducteurs se retrouvent bloqués après de fortes pluies ou prennent des risques en franchissant les ravines ou rivières en crues, ainsi que les radiers ou les routes submergées. Les axes routiers se dégradent plus rapidement et les infrastructures paraissent inadaptées aux conditions climatiques actuelles. De surcroît, dans un contexte de mobilité de plus en plus accrue, et face à la projection future de changements climatiques qui pourraient accentuer les phénomènes météorologiques défavorables, la dégradation du réseau et du trafic routier à vocation à s'empirer. Afin d'enrayer ce cercle vicieux la commission préconise :

**Recommandation n°1 : L'allocation de sommes plus importantes pour l'entretien et la maintenance du réseau à répartir entre la programmation pluriannuelle d'investissement, avec la sanctuarisation des budgets correspondants, et une nouvelle inscription budgétaire spécifique destinée à pallier les conséquences du changement climatique sur le réseau routier, notamment en termes d'évacuation des eaux pluviales.**

## 2. Une signalisation à parfaire

En matière de signalisation, certaines incohérences ont été rapportées à la commission. La première concerne les interdictions de dépassements sur de longues lignes droites, qui sont incomprises par les usagers fréquents du réseau. Certaines de ces lignes droites sont en mauvais état, et plutôt que d'y effectuer les travaux nécessaires, des mesures d'interdiction de dépassement sont mises en œuvre. La fluidité du réseau se retrouve compromise et les automobilistes respectent peu ce type d'interdictions. De surcroît, l'incompréhension de la réglementation et la frustration qu'elle engendre ont tendance à favoriser la prise de risque des conducteurs. Enfin, les risques engendrés par l'incompréhension de ce type d'interdiction sont accentués par l'absence d'accotements qui ne permettent pas aux véhicules lents de se rabattre.

---

<sup>6</sup> Les travaux du col de Katiramona et du col de roussettes notamment.

De manière plus globale, l'hétérogénéité de la signalisation, l'absence de signalisation lumineuse et d'information en temps réel, l'absence de marquage au sol souvent effacé par les intempéries, les différences entre provinces<sup>7</sup>, et la multiplicité des panneaux ne sont pas de nature à favoriser la lisibilité de la route.

**Recommandation n°2 : Conduire un audit de cohérence sur les limitations de vitesse et la signalisation du réseau afin de les rendre homogènes et cohérentes.**

### 3. La cohabitation entre automobilistes et poids lourds

Sur le réseau routier de Nouvelle-Calédonie cohabitent notamment les automobilistes et les professionnels de la route transportant des marchandises.

Le transport routier est un point essentiel de l'économie, en particulier lorsqu'il s'agit d'un territoire insulaire. Il convient de mettre à disposition des usagers, un réseau qui permet le transport des personnes en toute sécurité et la circulation des flux de marchandises à partir des installations maritimes ou aéroportuaires, vers l'ensemble des points de distribution.

Les poids lourds prennent une place de plus en plus importante sur la route et représentent souvent une gêne au quotidien pour beaucoup d'automobilistes et autres usagers de la voie publique. Ils provoquent parfois certaines frustrations qui peuvent conduire à des incivilités.

La plus grande phase de départ se fait le lundi matin et le retour le jeudi soir. La mise en avant de ces créneaux spécifiques auprès des usagers pourrait faciliter la cohabitation entre automobilistes et poids lourds.

Les auditions ont révélé un fort agacement des usagers fréquents du réseau. Ces derniers sont régulièrement confrontés aux situations de ralentissement causées par les poids lourds, à la création de files de voitures, et à la prise de risques de certains automobilistes qui effectuent des dépassements dangereux.

Les aménagements permettant le dépassement des poids lourds par les véhicules légers sont de nature à faciliter la cohabitation entre ces usagers.

**Recommandation n°3 : Mettre en place un plus grand nombre de zones de dépassements et des accotements bitumés d'1m50.**

La commission relève qu'il n'existe pas ou très peu d'espaces de stationnement ou d'arrêt permettant aux poids lourds de s'immobiliser pour un temps de repos, de vérification de sa marchandise ou de son arrimage, ou encore pour laisser passer la file de véhicules qui se seraient accumulés en raison de la lenteur.

**Recommandation n°4 : La commission préconise la mise en place régulière de zones de repos et d'aires de délestage pour les poids lourds sur tout le réseau.**

---

<sup>7</sup> concernant l'emplacement des ralentisseurs notamment.

Toujours dans le but de faciliter la cohabitation entre ces usagers de la route, la mise en place de zones de dépôt de carburant à également été envisagée en auditions. Ces dernières permettraient de décongestionner la circulation tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre des poids lourds transportant du carburant.

### **Recommandation n°5 : Installer des zones de dépôt de carburant.**

Les études sur les accidents de la sécurité routière tiennent uniquement compte des événements ayant des incidences corporelles et mortelles. Les occurrences souvent spectaculaires tels que les blocages de charge au passage des ouvrages d'art ou les renversements de camions<sup>8</sup>, sont très partagées sur les réseaux sociaux mais les données ne sont pas accessibles et donc pas comptabilisées, car ces événements n'ont pas de conséquences corporelles. Les professionnels du transport routier sont demandeurs de ce type de données, qui permettraient l'échange pédagogique et la prise de conscience des risques dans l'entreprise.

### **Recommandation n°6 : Inclure les accidents non-corporels à l'analyse des accidents de la circulation impliquant au moins un poids lourd.**

De nombreux segments de routes présentent une chaussée en mauvais état et l'ensemble du trafic participe à son usure. Le passage répété des véhicules et plus particulièrement des poids lourds polissent les agrégats de surfaces (diminution de l'adhérence de la chaussée) et arrachent des micro particules de la chaussée. De plus, par temps de pluie, l'eau peut se glisser dans les interstices entre agrégats et bitume et agir sous la pression des pneus<sup>9</sup>.

La commission relève une responsabilité importante des poids lourds dans la dégradation de la chaussée. En effet, les auditions ont permis d'exposer une tendance des professionnels à surcharger leur véhicule. Cette propension est corroborée par le syndicat des entreprises de transport routier qui affirme que "la surcharge est un des éléments critiques le plus surnois du métier car les moteurs des véhicules sont souvent puissants et les machines robustes. Les équipements acceptent la charge, mais peuvent céder à tout instant, provoquant des pertes de stabilité, de contrôles véhicules et des dégradations rapides des organes de freinage". Le risque pour la sécurité des usagers est clairement identifié et la commission estime que ce phénomène participe à l'altération de l'état du réseau.

Interrogée à ce sujet, la ville de Nouméa s'est exprimée sur la nécessité de lutter efficacement contre les surcharges des poids lourds qui détériorent très vite les voiries, ce qui se traduit par des déformations, affaissements, dégradations du revêtement qui peuvent engendrer des pertes de contrôles pour des usagers automobilistes ou deux roues, voire des collisions lorsqu'il y a recherche d'évitement de la déformation. Ces dégradations de voiries engendrent des réfections coûteuses pour les collectivités, au détriment d'autres actions du fait des budgets de plus en plus contraints.

Enfin, les opérations de contrôle du poids de chargement autorisé des poids lourds, par pèse essieux, n'ont pas porté leurs fruits puisque le nombre de contrevenants n'a pas évolué. Dès lors qu'il est plus profitable pour ces professionnels de surcharger

---

8

<https://www.slate.fr/story/233783/etats-unis-camion-renverse-cargaison-vibromasseur-godemichet-bloque-autoroute>

e

<sup>9</sup> source : [https://www.groupe-sma.fr/SGM/jcms/jizhprod\\_77285/fr/desordres-sur-les-voiries](https://www.groupe-sma.fr/SGM/jcms/jizhprod_77285/fr/desordres-sur-les-voiries)

leurs camions et de s'acquitter des amendes, plutôt que de respecter la réglementation, la sanction encourue ne semble pas suffisamment dissuasive.

Il existe, par ailleurs, en Nouvelle-Calédonie, une taxe visant spécifiquement l'activité minière et métallurgique : la taxe pour déprédation de voirie, liée au roulage sur des routes classées. Ces recettes fiscales sont reversées par la Nouvelle-Calédonie aux provinces et aux communes et permettent d'alimenter leurs budgets.

**Recommandation n°7 : La commission préconise l'accroissement des contrôles du poids de chargement autorisé des poids lourds, une revalorisation de l'amende existante, ainsi que de la taxe de déprédation de voirie.**

## C. Un problème sociétal

### 1. Un problème de consommation d'alcool et de stupéfiants.

Le bilan des accidents mortels révèle une conduite sous l'influence d'alcool et/ou de psychotropes très important.

Pour la période 2015-2019<sup>10</sup>, les conducteurs alcoolisés responsables présumés d'accidents mortels représentent 32,3 % des accidents corporels et 48,6% des accidents mortels. Parmi ces conducteurs, près de 9 conducteurs sur 10 ont un taux d'alcoolémie délictuel (88,7 %) et le taux moyen est de 1,69 g/l (le taux le plus élevé étant de 4,14g/l).

Concernant les 629 personnes décédées sur la route entre 2010 et 2021, ou les 52 personnes décédées par an, 55% sont des victimes et 45% sont présumés responsables. Sur ces 45% qui causent la mortalité, 66% sont alcoolisés. La présence de cannabis comme facteur d'accident mortel pour l'année 2021 s'élève à 42%.

Il est important de souligner que dans près de 30% des accidents mortels, il est impossible de déterminer si le conducteur responsable présumé de l'accident était alcoolisé au moment des faits car la prise de sang s'est avérée impossible à réaliser.

L'alcoolémie au volant a augmenté de près de 4% en 2021 et chaque année, le nombre d'infractions "alcool" relevées est en moyenne de 1443 infractions dont 70% de cas délictuels.

La commission constate avec regrets que les dernières mesures de restrictions de vente d'alcool et d'augmentation des prix n'ont pas eu l'effet escompté puisque qu'elles n'ont eu aucun impact sur la mortalité routière.

**Recommandation n°8 : Réévaluer la pertinence, la cohérence, l'efficacité, et l'efficience des politiques publiques relatives à la consommation d'alcool.**

---

<sup>10</sup> Les conducteurs alcoolisés responsables présumés d'un accident mortel, analyse sécurité routière, Observatoire de la sécurité routière, DITTT.

## 2. Un besoin d'exemplarité

Le problème de la banalisation de la surconsommation d'alcool et de la conduite en état d'ébriété est également révélateur d'un manque d'exemplarité. Qu'il s'agisse des parents, qui par leur comportement, véhiculent un message différent de celui diffusé par les acteurs de la lutte contre l'insécurité routière. Ou bien du comportement de certaines personnalités publiques qui se retrouvent coupables d'alcoolémie au volant. La commission interpelle les pouvoirs publics sur la nécessaire obligation d'exemplarité des responsables publics, notamment, et sur les efforts colossaux qu'il reste à faire en matière de pédagogie et de communication.

Après plus de vingt ans d'actions et de nombreux plans de lutte contre l'insécurité routière, le bilan est mitigé. La diminution du nombre d'accidents et de blessés est entachée par la stagnation du nombre de décès qui est anormalement élevé. Un sentiment d'inaction, de manque d'implication et d'absence de volonté politique de résoudre le problème plane sur la société civile. La dissonance entre les annonces de plans de lutte, et leurs mises en œuvre concrètes, avec des résultats insuffisants, a engendré une perte de confiance des citoyens. L'implication et l'adhésion de ces derniers est pourtant une condition essentielle à la réussite de toute politique publique. La population a besoin d'actions concrètes et de leadership pour vaincre le fatalisme de la mortalité routière en Nouvelle-Calédonie. C'est pourquoi la commission appelle les pouvoirs publics à se saisir de ce problème et à le démontrer par des actes.

En métropole, le label gouvernemental "grande cause nationale" est attribué chaque année à une campagne d'intérêt public autour d'un thème avec, à la clé, des initiatives médiatiques et des levées de fonds. Pour faire son choix, le gouvernement lance un appel d'offres destiné aux associations. Ce label permet ensuite aux organismes retenus de donner de la visibilité à leur cause grâce à l'obtention de diffusions gratuites de messages sur les radios et télévisions publiques.

Il s'agit d'une piste de réflexion abordée en commission. Un début de solution au problème de l'exemplarité et de l'efficacité des mesures. La mortalité routière et l'autodestruction de la jeunesse sont des sujets majeurs qui doivent demeurer une priorité politique. C'est pourquoi l'institution invite vivement tous les acteurs concernés à mener une réflexion autour de la définition d'une "grande cause territoriale" relative à la sécurité routière. Cette grande cause devra dépasser le simple cadre communicationnel proposé par le dispositif existant de "grande cause nationale". Il est impératif que cette grande cause se traduise également par une implication forte des institutions mais aussi de tous les acteurs de la sécurité routière.

**Recommandation n°09 : La commission préconise d'ériger la sécurité routière en grande cause territoriale afin d'exiger l'exemplarité des personnes, d'interpeller sur la responsabilité de chacun, d'obtenir une mobilisation importante des pouvoirs publics et de s'assurer que des fonds seront alloués.**

**Les responsables publics sont des modèles pour la société et doivent se montrer irréprochables, compte tenu de la gravité de la situation. Ainsi, tous responsables publics identifiés conduisant sous l'emprise de l'alcool devrait démissionner de son mandat. A défaut son institution devra l'y inciter.**

### 3. Un problème spécifique à la jeunesse

Au-delà du problème de consommation d'alcool et de psychotropes, un profil bien particulier se dégage concernant les conducteurs alcoolisés responsables présumés d'un accident mortel. Il s'agit d'un homme âgé de 18 à 34 ans, non titulaire du permis de conduire qui circule le week-end. Il conduit avec un taux d'alcool élevé et il est responsable de la moitié des tués en Nouvelle-Calédonie.

De manière globale, la répartition par tranche d'âge des victimes révèle une surreprésentation des jeunes parmi les usagers blessés ou tués dans un accident.

La surreprésentation de la jeunesse dans la mortalité routière interpelle. Les travaux de la commission ont permis de mettre en lumière un comportement addictif et une tendance à la prise de risque. Cette dernière insiste sur l'aspect dramatique de ce phénomène et appelle les pouvoirs publics à s'en saisir urgemment. De plus, les chiffres de la délinquance juvénile en Nouvelle-Calédonie démontrent un nombre de délits et d'incivilités grandissants, et une forte implication des mineurs dans les atteintes aux biens, les vols de voitures, et les cambriolages. Dans la grande majorité des cas, ces jeunes ont recours à des pratiques addictives<sup>11</sup>.

La commission relève un comportement suicidaire de la part d'une catégorie spécifique de la population et les raisons de ce phénomène demeurent relativement obscures. Les addictions et la délinquance semblent traduire un mal-être et ses conséquences pour le territoire sont dramatiques. Pour lutter efficacement contre ce fléau, et donner aux pouvoirs publics les outils nécessaires à la mise en place de politiques publiques efficaces, il est impératif de conduire plusieurs études visant à établir un diagnostic complet.

Les travaux du professeur et sociologue Harvey MILKMAN ont permis de réduire de moitié la consommation de drogues et d'alcool chez les jeunes en Islande. Sa méthode consiste notamment, à faire un état des lieux de la situation, à établir un diagnostic solide qui permet la définition d'une politique publique, et à s'assurer qu'elle produise ses effets. Ce dernier a mené des travaux sur la jeunesse calédonienne dans les communes du Mont-Dore, Dumbéa et Koné<sup>12</sup>. A ce jour, ces enquêtes révèlent, sans surprise, des taux de consommation d'alcool, de cigarettes et de stupéfiants anormalement élevés chez les jeunes. La constance entre les données des trois communes est révélatrice d'un problème sociétal qu'il convient d'analyser plus en profondeur pour y répondre efficacement.

Les solutions proposées par le professeur se composent principalement de mesures visant à occuper les jeunes dans des activités saines. Le rôle des parents est considéré comme un axe majeur. En Islande, ils sont fortement sensibilisés à passer du temps avec leurs enfants et une loi a rendu obligatoire leur participation aux activités des associations de parents d'élèves dans les établissements scolaires. L'environnement sportif et culturel des jeunes a été rendu attrayant. Le financement public a été significativement augmenté pour faciliter les pratiques sportives et culturelles encadrées des jeunes. Un travail important a été réalisé avec les

---

<sup>11</sup> Actu.nc n°440 - jeudi 25 août 2022.

<sup>12</sup> Une étude financée par la FINC en partenariat avec le vice-rectorat.

éducateurs sportifs et culturels pour favoriser la confiance en soi des jeunes et le plaisir à la pratique de l'activité. Les résultats de cette expérience islandaise sont probants et d'autres villes l'ont menés, en Europe de l'Est et du Nord notamment, avec des résultats similaires.

**Recommandation n°10 : Mener des études comportementales, sociologiques, et psychologiques, afin d'identifier les raisons de ce phénomène et proposer des solutions ciblées. Porter une attention toute particulière au profil des conducteurs alcoolisés responsables présumés d'un accident mortel.**

#### 4. Sensibiliser les parties prenantes à la sécurité routière

Le projet CAST (campagnes et stratégies pour mieux sensibiliser les usagers à la sécurité routière) est un projet de recherche ciblée, financé par la commission européenne. Il a permis de développer des guides à l'attention des professionnels afin d'améliorer la sécurité routière au moyen de campagnes plus efficaces.

Les campagnes de communication en sécurité routière représentent l'un des moyens le plus important pour convaincre les usagers de la route d'adopter des comportements sécuritaires. Selon le projet CAST, une campagne a plus de chance de réussir si elle cible un seul thème bien défini auprès d'un public spécifique. Elle doit également se baser sur des résultats de recherches et des modèles théoriques pertinents. C'est l'une des raisons pour laquelle la commission insiste sur le besoin de mener des études comportementales. En outre, la communication est un outil essentiel de lutte contre l'insécurité routière qui ne doit pas être négligée.

Les études démontrent également l'efficacité de la communication dite "encourageante" qui par l'information, l'argumentation et la persuasion peut contribuer à un changement d'attitude. Elle a pour objectif de montrer le côté positif à passer à l'acte, en l'espèce avoir un comportement apaisé sur la route et respectueux des autres usagers. L'idée est de valoriser ce que l'on gagne par un comportement prudent en le mettant en scène, plutôt que de s'attarder sur ce que l'on risque de perdre par un mauvais comportement. Les campagnes de prévention ayant souvent le travers de mettre en scène des comportements imprudents, voire dangereux sans rarement mettre en valeur un comportement vertueux. Des recherches<sup>13</sup> montrent à cet égard le fait que, souvent les personnes, notamment les jeunes, ne s'identifient pas aux personnages imprudents mis en scène dans les campagnes de prévention.

Le bilan de l'accidentalité routière en 2020 révèle un taux de non port de la ceinture de sécurité pour les personnes décédées de 87,5% et les gains attendus d'un usage à 100% de la ceinture se situerait entre 13 et 14 vies. La ceinture de sécurité n'est pas

---

<sup>13</sup> Peut-on s'identifier aux personnages mis en scène dans les campagnes de prévention? Une perspective psycho-sociale... Luc Vieira, Bérénice Saïdah, Natalia Rusnac, Morgane Haettel, Patricia Tassi & Florence Spitzenstetter, Laboratoire de psychologie des cognitions, UNISTRA - Évaluation des politiques de sécurité routière : nouvelles technologies, enjeux économiques et communication, Paris le 09, novembre 2016.  
En savoir plus : <https://www.securite-routiere-az.fr/debats/campagne-de-communication/>

un réflexe et, considérant son caractère littéralement vital, il est impératif d'utiliser ce levier afin de réduire le nombre de tués sur les routes.

Enfin, les campagnes de communication plus dures, plus compassionnelles, plus tragiques, visant à interpeller la conscience des automobilistes, ou des futurs automobilistes, ont l'avantage de marquer les esprits. Cette approche doit également être intégrée à la stratégie de communication globale.

**Recommandation n°11 : Mener des campagnes de sensibilisation ciblées, basées sur les statistiques de l'accidentalité routière et sur les études comportementales préconisées plus haut, avec un focus sur le port de la ceinture de sécurité, sur la base d'un budget spécifique pour ces campagnes dans la cadre d'une opération de type "grande cause territoriale".**

## 5. Education à la sécurité routière et permis de conduire

L'éducation à la sécurité routière pour les élèves dès leur plus jeune âge contribue à la mise en place d'une éducation citoyenne favorisant une appropriation progressive de bonnes attitudes et l'acquisition de comportements responsables. Elle s'inscrit également dans la lutte contre l'insécurité routière des jeunes.

Cette éducation commence dès le cycle 1, par le biais de l'attestation de première éducation à la route, délivrée à l'issue de la scolarité primaire, qui valide « l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route, et la connaissance de leur justification » depuis la maternelle.

Au collège, l'éducation à la sécurité routière est finalisée par la préparation des deux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) de niveau 1 et 2. L'ASSR 1 se passe au cours de l'année de cinquième et l'ASSR 2 au cours de l'année de troisième. Ces formations font partie de l'enseignement obligatoire et se déroulent dans les collèges. Elles permettent de vérifier les connaissances de sécurité routière progressivement acquises tout au long de la scolarité<sup>14</sup>. Ces attestations sont obligatoires pour toutes les personnes nées à compter du 01/01/1988 qui souhaitent conduire<sup>15</sup>.

Au lycée, ce continuum éducatif prend fin puisqu'il n'y existe pas de dispositif particulier d'éducation à la sécurité routière. Des ateliers de prévention sont organisés ponctuellement grâce au travail de l'association prévention routière de Nouvelle-Calédonie. Cette dernière considère, par ailleurs, que la sensibilisation aux conduites à risques des scolaires, et l'offre en matière de piste d'éducation routière sont insuffisantes.

**Recommandation n°12 : Rénover le réseau de pistes d'éducation routière, le compléter, et mobiliser des moyens publics pour les animer.**

---

<sup>14</sup> La préparation aux ASSR permet d'acquérir une connaissance des règles de sécurité routière et de repérer les bons comportements dans un contexte de partage de la route, en tant que piéton, cycliste, cyclomotoriste, passager ou lors de circonstances particulières (témoin d'un accident, conduite accompagnée).

<sup>15</sup> L'ASSR1 est obligatoire pour l'obtention du brevet de sécurité routière (BSR) et pour la conduite d'un cyclomoteur ; l'ASSR2 est obligatoire pour l'obtention du permis de conduire des catégories A et A1 (motocyclette), B et B1 (permis poids lourd).

**Recommandation n°13 : L'inclusion du code de la route au programme scolaire du Lycée avec des modules d'éducation à la sécurité routière. Parmi ces modules, porter une attention particulière à la sensibilisation aux conduites à risques. Ces modules devront tenir compte des résultats des études comportementales préconisées plus haut.**

Ces recommandations participeront également à la facilitation de l'acquisition du permis de conduire. Il s'avère que le taux d'échec à l'épreuve théorique générale est élevé<sup>16</sup>. Le rôle pédagogique du permis de conduire est capital et ce dernier doit servir de levier pour enseigner les bonnes pratiques aux jeunes conducteurs.

L'examen théorique peut se révéler piégeux et son adaptation aux spécificités du territoire est décriée.

Parallèlement, la conduite sans permis se généralise. En 2021, environ 2000 infractions ont été constatés dont 425 sur la commune de Nouméa (80% pour défaut de permis de conduire et 20% pour conduite malgré rétention, suspension ou annulation du permis de conduire)<sup>17</sup>. Le grand nombre de personnes qui ne disposent pas du permis de conduire et qui commettent des infractions, reflète ce problème d'accès. Ce sont autant de personnes qui ne sont pas assurées et qui ne sont pas solvables en cas d'accident.

Les enjeux liés à l'acquisition du permis de conduire sont nombreux et au-delà de son aspect pédagogique, qui semble inadapté, ce dernier est indispensable à l'insertion professionnelle. Cependant, son coût élevé ne peut pas être supporté par tous.

**Recommandation n°14 : Multiplier les dispositifs d'accompagnement théoriques et financiers pour aider les jeunes et les personnes les moins aisées dans leur préparation à l'examen du permis de conduire.**

## **D. Le parc automobile**

Le bilan de l'accidentalité 2020 de la DITTT<sup>18</sup> révèle qu'environ 1/5 des véhicules impliqués dans les accidents, toutes gravités confondues, ont plus de 15 ans. Avec un taux de 33,3% dans les accidents mortels, les véhicules de plus de 15 ans y sont sur-représentés. La réglementation actuelle prévoit que les véhicules automobiles ou remorqués immatriculés en Nouvelle-Calédonie, mis en circulation depuis plus de 20 ans, doivent se rendre dans un centre de contrôle technique de la DITTT dès que le véhicule atteint 20 ans, puis tous les 5 ans. Un grand nombre de véhicules impliqués dans les accidents n'étaient pas en état de rouler. Il s'agit de véhicules qui n'auraient pas passé le contrôle technique. Consciente de la nécessité d'une telle mesure, la commission estime que les individus les moins aisés devront bénéficier d'aides pour les accompagner dans cette démarche.

---

<sup>16</sup> Un taux d'échec de 70% à été révélé en audition par la DITTT.

<sup>17</sup> Données révélées en audition par la DITTT.

<sup>18</sup> Direction des infrastructures, de la topographie, et des transports terrestres.

**Recommandation n°15 : Rendre les contrôles techniques obligatoires tous les trois ans pour les véhicules de plus de 5 ans avec des mesures d'accompagnement pour les personnes les moins aisées.**

Enfin, la gestion des véhicules immobilisés ou saisis par la justice et des automobiles abandonnées ou épaves, est altérée par la saturation des fourrières. Il s'avère que nombre de ces véhicules se retrouvent stockés dans les cours des gendarmeries ou des services municipaux.

**Recommandation n°16 : Développer l'offre de fourrières automobiles de Nouvelle-Calédonie.**

### **III - CONCLUSION DU VOEU N°01/2022**

En conclusion, la commission rappelle ses recommandations :

**Recommandation n°1 : L'allocation de sommes plus importantes pour l'entretien et la maintenance du réseau à répartir entre la programmation pluriannuelle d'investissement, avec la sanctuarisation des budgets correspondants, et une nouvelle inscription budgétaire spécifique destinée à pallier les conséquences du changement climatique sur le réseau routier, notamment en termes d'évacuation des eaux pluviales.**

**Recommandation n°2 : Conduire un audit de cohérence sur les limitations de vitesse et la signalisation du réseau afin de les rendre homogènes et cohérentes.**

**Recommandation n°3 : Mettre en place un plus grand nombre de zones de dépassements et des accotements bitumés d'1m50.**

**Recommandation n°4 : La commission préconise la mise en place régulière de zones de repos et d'aires de délestage pour les poids lourds sur tout le réseau.**

**Recommandation n°5 : Installer des zones de dépôt de carburant.**

**Recommandation n°6 : Inclure les accidents non-corporels à l'analyse des accidents de la circulation impliquant au moins un poids lourd.**

**Recommandation n°7 : La commission préconise l'accroissement des contrôles du poids de chargement autorisé des poids lourds, une revalorisation de l'amende existante, ainsi que de la taxe de déprédation de voirie.**

**Recommandation n°8 : Réévaluer la pertinence, la cohérence, l'efficacité, et l'efficience des politiques publiques relatives à la consommation d'alcool.**

**Recommandation n°09 : La commission préconise d'ériger la sécurité routière en grande cause territoriale afin d'exiger l'exemplarité des personnes, d'interpeller sur la responsabilité de chacun, d'obtenir une mobilisation importante des pouvoirs publics et de s'assurer que des fonds seront alloués.**

**Les responsables publics sont des modèles pour la société et doivent se montrer irréprochables, compte tenu de la gravité de la situation. Ainsi, tous responsables publics identifiés conduisant sous l'emprise de l'alcool devrait démissionner de son mandat. A défaut son institution devra l'y inciter.**

**Recommandation n°10 : Mener des études comportementales, sociologiques, et psychologiques, afin d'identifier les raisons de ce phénomène et proposer des solutions ciblées. Porter une attention toute particulière au profil des conducteurs alcoolisés responsables présumés d'un accident mortel.**

**Recommandation n°11 : Mener des campagnes de sensibilisation ciblées, basées sur les statistiques de l'accidentalité routière et sur les études comportementales préconisées plus haut, avec un focus sur le port de la ceinture de sécurité, sur la base d'un budget spécifique pour ces campagnes dans la cadre d'une opération de type "grande cause territoriale".**

**Recommandation n°12 : Rénover le réseau de pistes d'éducation routière, le compléter, et mobiliser des moyens publics pour les animer.**

**Recommandation n°13 : L'inclusion du code de la route au programme scolaire du Lycée avec des modules d'éducation à la sécurité routière. Parmi ces modules, porter une attention particulière à la sensibilisation aux conduites à risques. Ces modules devront tenir compte des résultats des études comportementales préconisées plus haut.**

**Recommandation n°14 : Multiplier les dispositifs d'accompagnement théoriques et financiers pour aider les jeunes et les personnes les moins aisées dans leur préparation à l'examen du permis de conduire.**

**Recommandation n°15 : Rendre les contrôles techniques obligatoires tous les trois ans pour les véhicules de plus de 5 ans avec des mesures d'accompagnement pour les personnes les moins aisées.**

**Recommandation n°16 : Développer l'offre de fourrières automobiles de Nouvelle-Calédonie.**

Suite aux observations de la commission et aux débats menés en séance plénière, le CESE-NC a adopté le vœu à l'unanimité des membres présents et représentés par 28 voix « favorable », 0 voix « défavorable » et 0 « réservé ».

**LE SECRÉTAIRE**



**Gaston POIROI**

**LE PRÉSIDENT**



**Jean-Louis D'ANGLEBERMES**

# Annexe : RAPPORT N°01/2022

- *Nombre de réunions en commission : 9*
- *Adoption en commission : jeudi 20 octobre 2022*
- *Adoption en bureau: mercredi 2 novembre 2022*

## Invités auditionnés (15):

- **Monsieur Hervé ANSQUER**, vice-procureur de la république Française,
- **Monsieur Gilbert TYUIENON**, membre du gouvernement en charge du transport et de la mobilité, de la prévention routière, et de l'aménagement et des infrastructures publiques notamment,
- **Monsieur Georges SELEFEN**, secrétaire général adjoint du gouvernement.
- **Madame Dominique DOPPLER-LE COEUR**, cheffe de la cellule de l'observatoire de la sécurité routière, DITTT.
- **Madame Bertille JOUAN-LIGNE**, directrice de l'aménagement, de l'équipement et des moyens (DAEM) de la province Sud.
- **Monsieur Frederic GLAVIEUX**, chef de service des infrastructures aéronautiques et portuaires - stratégie sécurité routière DAEM.
- **Monsieur Brice POROU**, chef du service infrastructure de la direction de l'aménagement et du foncier (DAF) de la province Nord.
- **Monsieur Karim SUKIRMAN**, chargé d'opération service infrastructure de la direction de l'aménagement et du foncier (DAF) de la province Nord.
- **Madame Chérifa LINOSSIER**, chargée de mission du développement économique et des relations extérieures de la province des îles Loyautés, représentant le service de l'aménagement et de l'équipement.
- **Monsieur Sébastien LEMOINE**, lieutenant-colonel officier de la gendarmerie nationale.
- **Monsieur Jean-René BOULEVART**, président du comité des sociétés d'assurances de Nouvelle-Calédonie (COSODA).
- **Maître Denis MILLIARD**, avocat du barreau de Nouvelle-Calédonie.
- **Madame Mireille MUNKEL**, présidente de l'association prévention routière de Nouvelle-Calédonie.
- **Monsieur Damien DESOUTTER**, chargé de mission association prévention routière.
- **Monsieur Jean-Noel PEZANT**, trésorier association prévention routière.

## Observations par écrit (4)

- L'association française des Maires de Nouvelle-Calédonie
- La ville de Nouméa
- La ville de Dumbéa
- Le syndicat des entreprises de transport routier

## **Invités n'ayant pu participer ou envoyer des observations par écrit (10):**

- L'association des maires de Nouvelle-Calédonie
- Le centre hospitalier territorial Gaston-Bourret
- Le syndicat intercommunal du Grand Nouméa
- Contrakmine
- La fédération calédonienne des psychologues
- L'association Antinéa
- Le service de la prévention en addictologie de la direction des affaires sanitaires et sociales
- Monsieur John PASSA, sociologue
- Monsieur Tanguy BARSACQ, représentant des auto écoles de Nouvelle-Calédonie
- La police nationale

## **Au titre de la commission du CESE :**

***Ont participé aux travaux : mesdames Christine POELLABAUER et Rozanna ROY; messieurs Jacques ADJOUHGONIOPE, Pierre BOIGUIVIE, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX, Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET, Hugo RAAB, Christian ROCHE, Jonas TEIN et Marc ZEISEL.***

***Étaient présents et représentés lors du vote : madame Christine POELLABAUER; messieurs Jacques ADJOUHGONIOPE, Pierre BOIGUIVIE, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX, Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET,, Christian ROCHE, et Marc ZEISEL.***

***Étaient absents lors du vote : Madame Rozanna ROY, messieurs Hugo RAAB et Jonas TEIN***