

# Fiche de retour d'expérience *Sécurisation d'itinéraires par l'application de la démarche SURE Province Sud de Nouvelle-Calédonie*

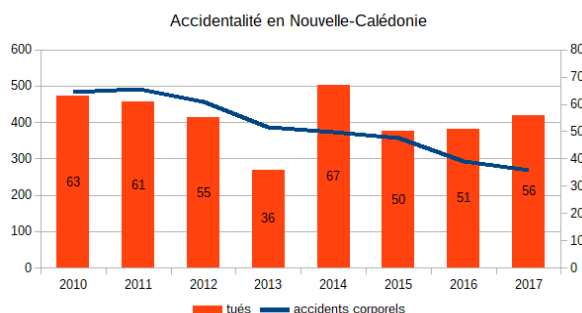
Cette fiche est destinée à fournir aux gestionnaires, un exemple de mise en place d'une démarche de sécurité routière

Réalisées dans le cadre d'un groupe de travail, piloté par le Cerema, sur les démarches de sécurité routière, ces fiches de retours d'expérience ont pour finalité de présenter des exemples de réalisation de gestionnaires routiers.



## 1. Contexte et enjeu de sécurité routière

Avec en moyenne 389 accidents corporels et 55 tués par an depuis 2010, la sécurité routière est un enjeu important en Nouvelle-Calédonie. Le taux de mortalité routière par habitant y est près de 4 fois supérieur à celui de la métropole. Sur un territoire où l'activité économique et l'accès aux véhicules se développent rapidement, l'amélioration de la sécurité des déplacements constitue une attente sociétale forte.



La Province Sud de Nouvelle-Calédonie gère 262 km d'un réseau routier varié, allant de la route bidirectionnelle à 2 voies à la voie rapide urbaine à 2x2 voies, sur lequel ont été recensés 89 accidents corporels entre 2011 et 2013, soit 30 accidents par an en moyenne. Ce constat et la nécessité d'y apporter une réponse ont motivé le lancement de démarches par cette collectivité.

## 2. Problématique

Le recensement fin des accidents a longtemps été une difficulté, ce qui ne permettait pas toujours d'agir de manière adaptée sur l'infrastructure. La situation s'est progressivement améliorée (exhaustivité / fiabilité des données, meilleur partage de l'information), pour permettre aujourd'hui au gestionnaire de cerner avec plus de précision les problématiques de sécurité routière.

La Province Sud de Nouvelle-Calédonie a mis en place progressivement, sur son réseau en service, des démarches de sécurité routière qui s'inspirent de celles déployées sur le réseau national.

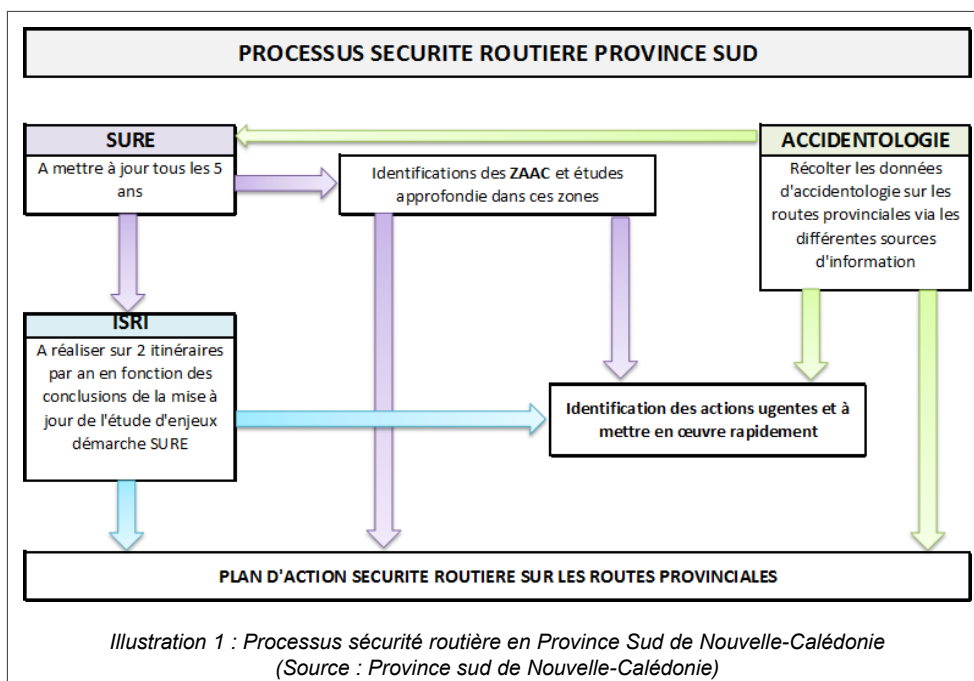
Afin d'utiliser efficacement les moyens humains et financiers, celle-ci a choisi d'utiliser la démarche SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) pour hiérarchiser les itinéraires sur lesquels le nombre et la gravité des accidents doivent pouvoir être diminués rapidement et efficacement, via des actions sur l'infrastructure, puis agir sur les itinéraires prioritaires.

## 3. Démarches/processus sur le réseau géré par la Province Sud de Nouvelle-Calédonie (illustration 1)

La démarche SURE<sup>1</sup> repose sur les principales étapes suivantes :

- une **étude d'enjeux** sur l'ensemble du réseau du gestionnaire, de façon à faire ressortir les itinéraires les plus problématiques en matière d'accidents, sur lesquels les gains potentiels en sécurité routière sont les plus importants ;
- un **diagnostic de sécurité routière** sur ces itinéraires, s'appuyant notamment sur une analyse détaillée des PV d'accidents pour en comprendre les mécanismes. De ce diagnostic découlent des propositions d'objectifs de sécurité permettant de faire émerger des pistes d'actions concernant notamment l'infrastructure ;
- la construction et la mise en œuvre d'un **plan d'actions** par le gestionnaire ;
- l'**évaluation** de la démarche.

1 Fiche 6 - Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE). Collection Références.



En complément de ces étapes, qui constituent la trame de la démarche SURE, la collectivité a mis en œuvre des Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI<sup>2</sup>). Ainsi, 2 itinéraires figurant dans l'étude d'enjeu SURE sont inspectés chaque année. Cette démarche permet à la Province Sud de détecter des problématiques liées à l'infrastructure et d'entreprendre rapidement des actions correctives directes, venant compléter celles planifiées via la démarche SURE.

## 4. Mise en œuvre

### L'appropriation de la démarche par la collectivité

Les agents de la DEPS (Direction de l'Équipement Province Sud) se sont appropriés les guides méthodologiques de la démarche SURE (illustration 2), et en ont conservé la philosophie à savoir, identifier et agir sur les itinéraires dont le niveau de sécurité peut être amélioré le plus sensiblement. S'agissant d'une démarche par itinéraire, la programmation et la cohérence des actions envisagées par le gestionnaire sont essentielles pour la bonne compréhension des usagers.



### La réalisation de l'étude d'enjeu

La première étape, de recueil de données, a consisté à répertorier les différents itinéraires et à les sectionner en fonction de leur profil en travers, de leurs trafics et de leur environnement afin d'obtenir des sections homogènes. La parfaite connaissance de son réseau par la DEPS a permis de réaliser cette étape, puis avec la collaboration de la Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres (DITTT), elle a répertorié les accidents sur chacune des sections.

La bonne localisation des accidents est essentielle pour que les indicateurs de sécurité calculés sur les différentes sections soient le reflet de la réalité. Les principales difficultés rencontrées par la DEPS ont été d'une part le choix des indicateurs de référence qui permettent les calculs des gains potentiels, et d'autre part un manque de recul sur l'accidentalité, du fait d'un recueil fiabilisé depuis seulement 3 ans. Pour autant, les choix faits ont permis au gestionnaire d'établir

<sup>2</sup> Fiche 5 - Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI). Collection références.



une hiérarchie des itinéraires où les gains potentiels sont les plus importants (illustrations 3 et 4). Ainsi, à l'issue de l'étude d'enjeux, la DEPS a choisi une voie rapide à 2x2 voies et trois itinéraires en route bidirectionnelle à 2 voies.

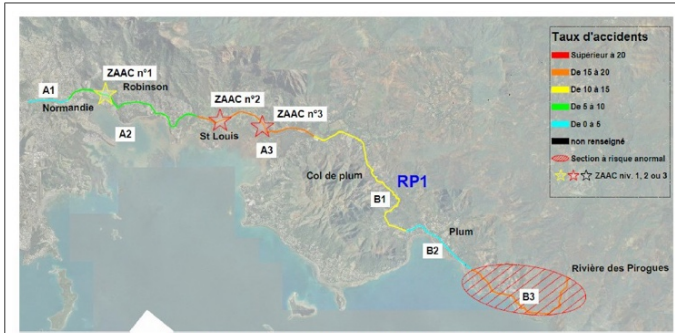


Figure 3 : cartographie de l'accidentologie sur l'itinéraire III

Illustration 3 : Extrait de l'étude d'enjeux réalisée par la Province Sud (Source : Province sud de Nouvelle-Calédonie)

Itinéraire	Configuration	Potentiel de sécurité (MF/km)
Itinéraire I	VE1 + VE2	16,9
Itinéraire III	RP 1 + VE1 bidi	15,7
Itinéraire VI	RP 4	7,0
Itinéraire IV	RP 2	4,3
Itinéraire VIII	RP 20	3,0
Itinéraire VII	RP 5	2,0
Itinéraire V	RP 3	1,4
Itinéraire II	VDE	?

Tableau 10 : hiérarchisation des itinéraires

Illustration 4 : Extrait de l'étude d'enjeux réalisée par la Province Sud (Source : Province sud de Nouvelle-Calédonie)



Illustration 5 : Repérage des accidents sur le terrain (Source : Province sud de Nouvelle-Calédonie)

### Le diagnostic en partenariat avec le Cerema

La DEPS a sollicité le Cerema pour l'accompagner dans la réalisation du diagnostic et développer sa compétence dans le domaine de la sécurité routière.

Les agents ont été formés à l'analyse détaillée des accidents à partir de la lecture des procès verbaux rédigés par les forces de l'ordre (illustration 6). Ils ont localisé précisément sur le terrain les accidents (illustration 5), point essentiel de la démarche, ce qui a permis la réalisation d'un diagnostic de l'infrastructure, et d'en comprendre les dysfonctionnements (illustration 7).

L'analyse des accidents, des comportements et de l'infrastructure a permis de mettre en évidence des facteurs d'accidents et des facteurs aggravants.

Cette expérience a montré que la connaissance du terrain et des comportements était importante pour comprendre finement les mécanismes d'accident.

Ainsi, des propositions techniques suffisamment détaillées ont été élaborées, hiérarchisées et adaptées au contexte local pour que le gestionnaire puisse établir un programme d'actions en vue de réduire l'accidentalité sur son réseau.

UNITE: 06522  
 PV n°: 00686  
 COMMUNE: Mont-Dore  
 LIEU: RP2  
 REPERE (PR et sens) BAAC, PV géo: PR 34076 d  
 ou proximité: Adressat: TOUZZI, SAs Cayla  
 Date: 02/04/2016 Heure: 07h30 Aggravation: non - à Valer du  
 Jour: Mercredi Fête: MAJ Intersession: oui

Infrastructure	Bilan corporel	Facteurs d'accidents	Facteurs aggravants
Type de voie	Bidirectionnelle <input checked="" type="checkbox"/> / Séparée <input type="checkbox"/>	Nb tués: 0	
Géométrie	Courbe <input checked="" type="checkbox"/> / Rectiligne <input type="checkbox"/> / Pente <input type="checkbox"/>	Nb BH: 2	Facile approche de la route (pas de pannes) - Vitesse en accident
Etat de la chaussée	Sèche <input checked="" type="checkbox"/> / Mouillée <input type="checkbox"/> / Autre: <input type="checkbox"/>	Nb BL: 0	Vitesse inadéquate
Luminosité	Jour <input checked="" type="checkbox"/> / Nuit sans éclairage <input type="checkbox"/> / Nuit avec éclairage <input type="checkbox"/> / Nuit éclair non all <input type="checkbox"/>	Code scénario d'accident: Ja	Facile à voir de la route
Météo	Normale <input checked="" type="checkbox"/> / Pluie <input type="checkbox"/> / Neige <input type="checkbox"/> / Autre: <input type="checkbox"/>		Absence d'accident (route)
Vitesse maxi			Prix de l'opération
Conditions de circulation	Fluide <input checked="" type="checkbox"/> / Dense <input type="checkbox"/> / A l'arrêt <input type="checkbox"/>		

SCHEMA DE L'ACCIDENT

Illustration 6 : Analyse des PV d'accident (Source : Cerema)



Illustration 7 : Expertise terrain DEPS / Cerema : identification des facteurs d'accident et des facteurs aggravants (Source : Cerema)





## La restitution des premiers résultats

Les premières analyses du diagnostic ont été restituées auprès de la collectivité puis également partagés au cours d'une réunion rassemblant les différents acteurs de la sécurité routière en Nouvelle-Calédonie : la Province Sud, la DITTT, la gendarmerie, la police nationale. Au-delà de la présentation des résultats sur un sujet commun à tous les acteurs présents, cette rencontre a permis aux différents services d'échanger sur leurs fonctionnements et sur leurs difficultés, et ainsi pouvoir trouver des pistes pour améliorer les relations entre les services.

## L'élaboration d'un plan d'actions

Suite à la synthèse et à la hiérarchisation des différents facteurs et configurations accidentogènes, des propositions concrètes ont été faites en lien et auprès du gestionnaire, qui a pu les intégrer dans ses projets en fonction des contraintes locales, ou dans une programmation spécifique. L'intégration des problématiques de sécurité routière dans les projets a permis une optimisation des moyens. Par exemple, la reprise des têtes d'ouvrage, des fossés profonds et des accotements dénivelés et/ou non revêtus a été intégrée aux programmes de réfection de chaussée.

## La mise en œuvre du plan d'actions

Les solutions étant définies, la Province Sud a réalisé différents types d'aménagements, en fonction des problématiques identifiées (perception de courbe, traversées de piéton sur voie rapide, chocs contre obstacles, etc.). Ces aménagements ont ouvert la réflexion à d'autres problématiques qui vont au-delà de la sécurité routière. Cela s'étend par exemple aux déplacements au sens large et à l'urbanisme (transports en commun, accès aux équipements, cheminement piétons, etc.).

## Le suivi et l'évaluation des actions

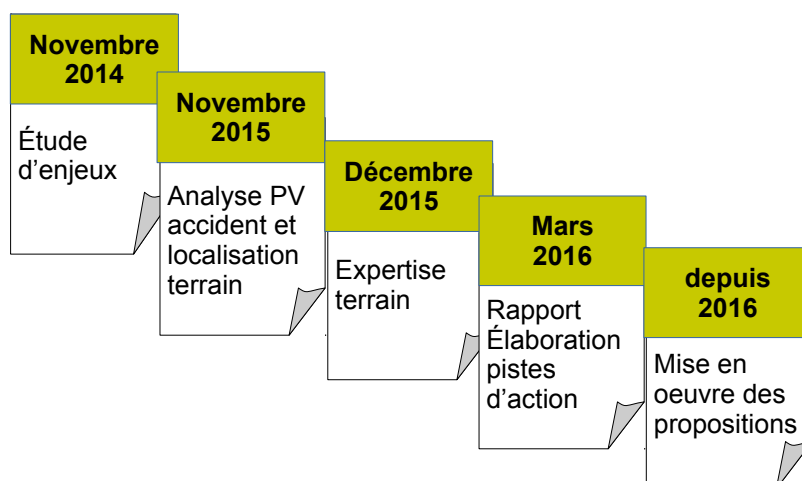
La collectivité s'est attachée à élaborer des plans d'actions qui tiennent compte des contraintes et des évolutions de son réseau et de son environnement. Un bilan des actions est réalisé chaque année.

La mise à jour, tous les 5 ans, de l'étude d'enjeux SURE permet de vérifier l'efficacité des aménagements réalisés par une baisse du nombre et de la gravité des accidents.

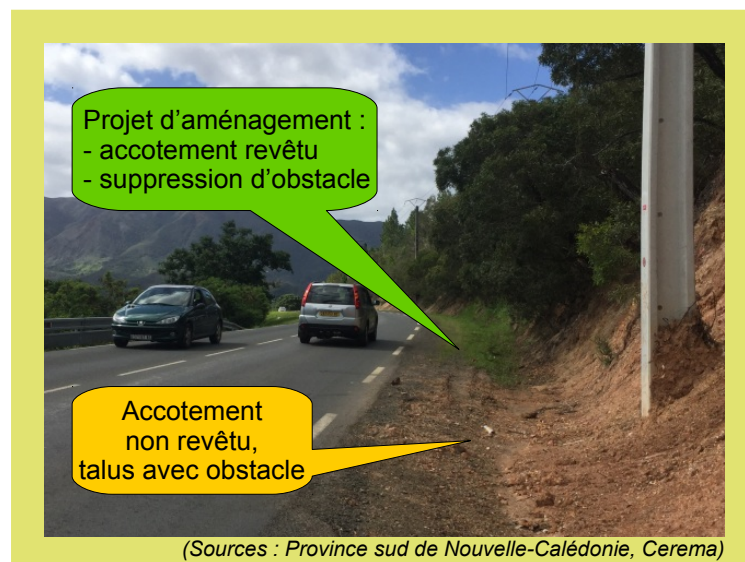
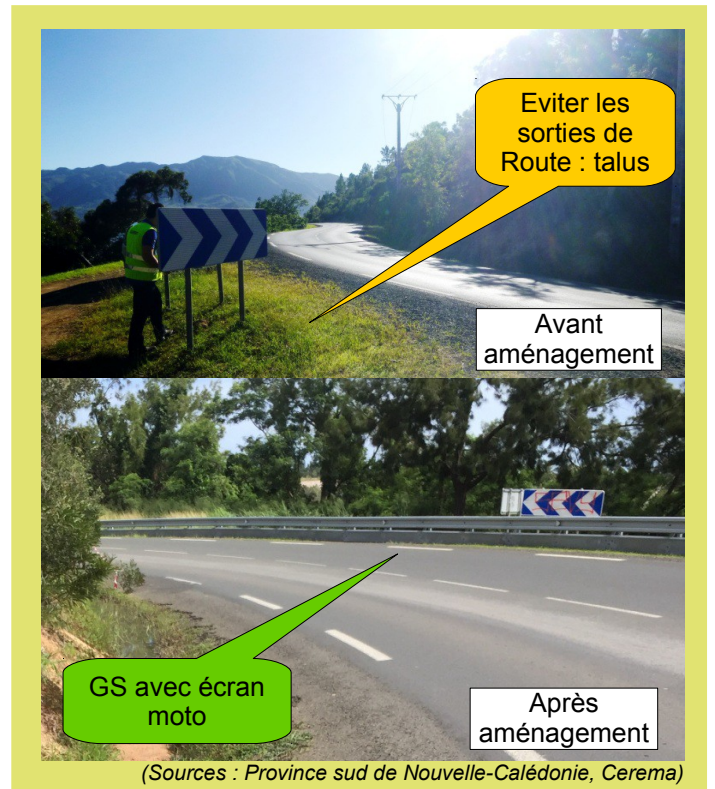
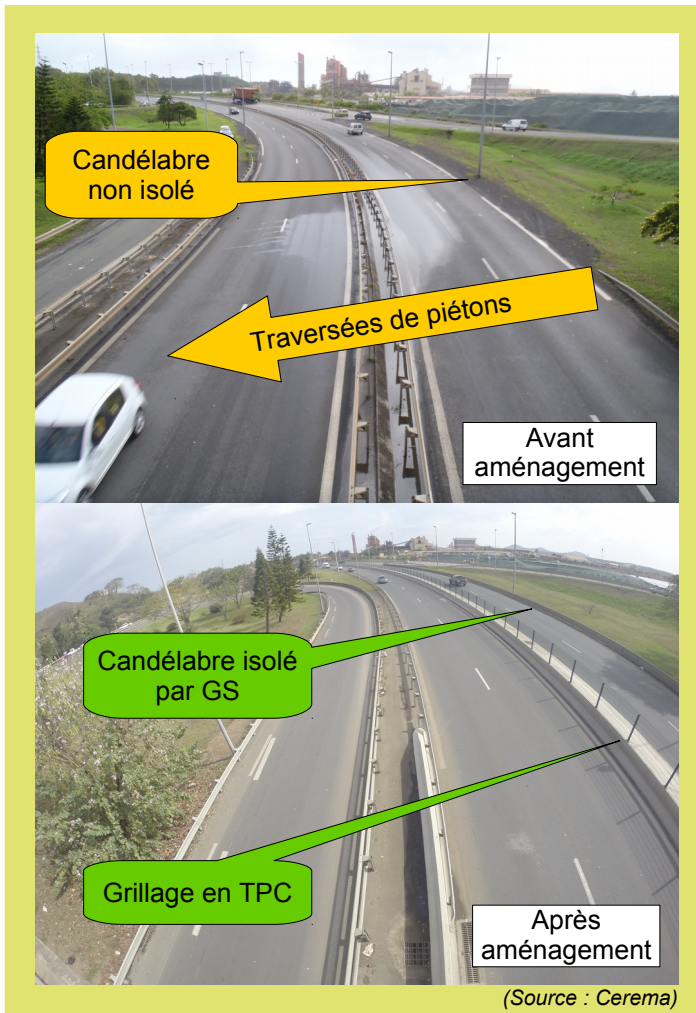
## 5. Conclusion

L'appropriation de la démarche SURE par la Province Sud de Nouvelle-Calédonie a permis de mettre en œuvre de manière pragmatique une méthodologie éprouvée, dont les résultats ont été rapidement positifs sur le nombre d'accidents corporels.

En plus du bénéfice pour les usagers en termes de sécurité des déplacements, le partenariat avec le Cerema a permis une montée en compétence des agents de la collectivité, et a également contribué à un développement des relations entre les services.



## Quelques exemples d'actions SURE



## La collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en oeuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

---

### POUR EN SAVOIR PLUS

#### Contact gestionnaire

Clotilde VERNIER - Direction de l'Équipement de la Province Sud  
Tél. +687 20 40 74  
Mel. [clotilde.vernier@province-sud.nc](mailto:clotilde.vernier@province-sud.nc)

#### Rédacteur de la fiche

Fabien GEMY- Cerema Méditerranée  
Tél. 04 42 24 77 55  
Mel. [fabien.gemy@cerema.fr](mailto:fabien.gemy@cerema.fr)

#### Contacts

Nicolas DUBOS - Cerema Normandie-Centre  
Tél. 02 35 68 89 61  
Mel. [nicolas.dubos@cerema.fr](mailto:nicolas.dubos@cerema.fr)

Matthieu HOLLAND - Cerema Infrastructures de transport et matériaux  
Tél. 02 35 68 92 26  
Mel. [Matthieu.Holland@cerema.fr](mailto:Matthieu.Holland@cerema.fr)

Source page 1 :  
© Cerema

© 2019 - Cerema  
La reproduction totale  
ou partielle du document  
doit être soumise à  
l'accord préalable du  
Cerema.

Collection  
**Expériences  
et pratiques**  
ISSN 2552-884X

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment

Référence : 1910  
ISRN : CEREMA-DteclTM-2019-010-1-FR