
Série des rapports du CCATM sur la sécurité routière

**PROGRAMME CANADIEN SUR LA
PROTECTION DES OCCUPANTS (PCPC) 2002**

SOMMAIRE DU RAPPORT ANNUEL 2002

Préparé pour

Conseil Canadien des administrateurs en transport motorisé
Comité permanent du CCATM sur la sécurité routière-recherche et politiques

Juin 2003

Disclaimer

The material presented in this text was carefully researched and presented. However, no warranty expressed or implied is made on the accuracy of the contents of their extraction from

© 2003 Canadian Council of Motor Transport Administrators/
Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Canadian Council of Motor Transport Administrators
2323 St. Laurent Blvd.
Ottawa, Ontario
K1G 4J8
Telephone: (613) 736-1003
Fax: (613) 736-1395
E-mail: ccmta-secretariat@ccmta.ca
Internet: www.ccmta.ca

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Le *Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé* est un organisme sans but lucratif regroupant des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux chargés d'administrer, de réglementer et de contrôler le transport par véhicule automobile et la sécurité routière. L'organisation comprend également des membres associés du secteur privé et d'autres ministères gouvernementaux dont l'expertise et l'opinion sont mises à profit pour l'élaboration des stratégies et des programmes.

Le travail du CCATM est dirigé par trois comités permanents se réunissant deux fois par année. Leurs mandats sont les suivants:

- < Le **Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules** est responsable de toutes les questions touchant l'immatriculation des véhicules automobiles, les normes et l'inspection des véhicules légers ainsi que la délivrance et le contrôle des permis de conduire.

- < Le **Comité permanent sur la conformité et la réglementation** a pour mandat de chapeauter l'ensemble des activités liées au volet conformité des programmes touchant les conducteurs et les véhicules commerciaux, le transport des marchandises dangereuses et le transport routier commercial afin d'assurer l'uniformité des règlements et des programmes de contrôle au sein de toutes les administrations.

- < Le **Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques** a pour rôle de coordonner les efforts déployés à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale au chapitre de la sécurité routière. Il formule des recommandations en faveur de programmes de prévention routière, et développe les connaissances et les plans d'action propres à prévenir les collisions et à en réduire les conséquences.

Le Conseil d'administration du CCATM se réunit aussi deux fois par année pour s'occuper de la gestion globale de l'organisation, déterminer la direction des politiques et appuyer et diriger les comités permanents. Les recommandations des comités permanents sont ratifiées par le Conseil d'administration du CCATM.

Toutes les réunions des comités permanents sont ouvertes aux intervenants de l'industrie. L'adhésion corporative permet aux organismes privés et aux autres corps gouvernementaux intéressés aux questions de transport de véhicules motorisés et à la sécurité routière de prendre part des activités du CCATM et d'avoir un accès officiel du CCATM.

Pour de plus amples renseignements sur les projets et programmes du CCATM, veuillez communiquer avec le secrétariat.

RÉSUMÉ

Tous et toutes ont convenu que le Groupe de travail sur le *Programme canadien sur la protection des occupants* (PCPO) continuera de faire état de statistiques relativement au port de la ceinture de sécurité et des enfants en tant que passagers, et ce, de façon annuelle. Ce rapport-ci s'étend des années 2001 à 2002 en raison d'un conflit syndical en Ontario, l'administration même qui était chargée de la collecte des statistiques en 2002.

Toutes les administrations à l'exception du Nunavut ont participé au sondage de contrôle du PCPO en 2001 et 2002, qui s'étend du 1 janvier 2001 au 31 décembre 2001 et ensuite, du 1 janvier 2002 au 31 décembre 2002. On s'attend à ce que le Nunavut participe à l'avenir lorsque une structure bureaucratique aura été mise en place afin de récolter les renseignements requis.

Les termes de référence qui ont été adoptés dans le cadre de la stratégie *PCPO au-delà de 2001* comprennent les propositions suivantes telles qu'avancées par le Groupe de travail du PCPO et qu'a adoptées le Comité permanent sur la sécurité routière - recherche et politiques - du CCATM:

- Développer une stratégie visant à maintenir et/ou atteindre un taux d'utilisation de la ceinture de sécurité de 95 % de la part de tous les occupants d'un véhicule d'ici 2010.
- Surveiller le progrès accompli et réviser la stratégie proposée à intervalles réguliers et appropriés et formuler des recommandations afin d'apporter des améliorations qui permettront d'atteindre l'objectif cité.
- Mettre l'accent sur des sujets précis de la protection pour occupants de véhicules y compris, mais pas limités seulement, à: les populations rurales, la sécurité des passagers juvéniles ainsi que des stratégies législatives, éducatives et d'exécution.

Ce rapport inclut de l'information récoltée selon les propositions comprises à l'intérieur de *PCPO au-delà de 2001*. Afin de mieux saisir les données courantes, le sondage du rapport de contrôle du PCPO a été revu en 2002. Nous pouvons nous attendre à ce que d'autres changements soient apportés au sondage afin de peaufiner et d'améliorer la qualité de la collecte et du traitement des données.

En septembre 2002, Transports Canada a entrepris pour la toute première fois un sondage du port de la ceinture de sécurité qui portait sur l'usage de ce dispositif en régions rurales partout au Canada. Cette démarche remplaçait le sondage annuel qui comprenait habituellement les secteurs urbains. Les résultats devaient être dévoilés au cours de l'Assemblée annuelle du CCATM, en juin 2003. Parce que le sondage a été mené un peu plus tard en cours d'année qu'à l'accoutumée, l'analyse des résultats et des prochaines étapes qui découleront des renseignements obtenus par ce sondage en régions rurales n'était pas disponible pour les besoins de ce rapport mais devrait être comprise à l'intérieur du rapport de contrôle 2003 du PCPO. On pense aussi que Transports Canada mesurera aussi, à l'avenir, l'usage des sièges pour enfants et des sièges d'appoint pour enfants. Il reste à voir l'effet qu'auront ces données spécialisées sur la façon de jauger les tendances comparé aux performances qui ont été mesurées par le passé.

Le *Programme canadien sur la protection des occupants* a identifié un certain nombre de stratégies sur les plans législatif, de respect de la loi et d'éducation publique dont peuvent se servir les administrations afin d'accroître le taux de port de la ceinture de sécurité. Quelques administrations ont apporté des changements à leurs mesures de protection des enfants qui sont passagers à l'intérieur d'un véhicule. L'Alberta, par exemple, a majoré les amendes relatives au non-port de la ceinture et à la non-utilisation des sièges pour enfants, en plus d'apporter un changement législatif qui requiert que les enfants ayant atteint un poids de 40 livres (18 kg) ou qui sont âgés de six ans soient convenablement retenus en place. Le Québec a aussi apporté des changements à ses lois de protection des enfants passagers en stipulant que tout enfant qui n'atteint pas une hauteur de 63 cm en position assise soit installé à bord d'un siège pour enfants.

Les annexes VI à VIII montrent quelles sont les mesures de dissuasion et d'exception qui existaient au Canada en 2001 et 2002 relativement au non-port de la ceinture de sécurité ainsi que des systèmes de retenue des enfants. Bien que le PCPO ait identifié depuis bon nombre d'années les amendements à la législation et aux règlements qui viseraient à éliminer ou réduire les exceptions comme étant une façon d'accroître le port de la ceinture de sécurité, aucune administration n'a rapporté une application de telles mesures au cours de 2001 et 2002.

Toutes les administrations ont adopté des initiatives éducatives et d'exécution afin d'accroître l'utilisation des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue pour enfants, bien que l'on retrouve des variations importantes d'une administration à l'autre quant aux ressources qui sont affectées à ces programmes. Le matériel éducatif et les renseignements sont couramment fournis aux autorités policières, services d'urgence ainsi qu'aux professionnels des soins de santé et du domaine public.

Toutes les administrations ont participé à l'*Opération Impact* et elles ont toutes préparé une quelconque forme de programme STEP au cours de l'année 2001, que ce soit au niveau provincial ou au niveau local. *Opération Impact* est un blitz d'application de la loi d'une durée de 24 heures qui s'attarde sur le conducteur à risque élevé, y compris le conducteur qui ne porte pas de ceinture de sécurité. Il n'est pas encore clair quant à savoir si le fait de combiner des thèmes et des objectifs de campagne (par exemple, la conduite agressive et l'alcool au volant jumelées au non-port de la ceinture de sécurité) a entraîné un effet positif ou négatif sur la campagne ou si cela a amené de quelconques changements relativement à l'utilisation de la ceinture de sécurité. Malgré tout, l'*Opération Impact* prend de l'ampleur puisque un certain nombre d'administrations américaines participent aussi à l'initiative.

Tous les programmes STEP qui se sont déroulés en 2001 insistent sur l'utilisation de systèmes de retenue pour les occupants comme pour les enfants. Quelques-uns en profitaient pour combiner d'autres sujets ciblés, la plupart du temps la conduite avec facultés affaiblies, la conduite agressive ou une combinaison de sujets portant sur le comportement du conducteur.

Les efforts de la police ainsi que d'autres militants de la sécurité routière ont été indispensables afin d'atteindre un taux de presque 90 % du port de la ceinture de sécurité au Canada et afin de sensibiliser le public relativement aux sujets connexes. L'application de la loi demeure un élément critique du succès remporté relativement au taux de port de la ceinture de sécurité au Canada. Le risque de se faire pincer demeure un facteur significatif qui encourage les usagers de la route à boucler leur ceinture de sécurité. Il est très important que la communauté des

policiers soit formée afin de continuer à sensibiliser la population. Dans ce contexte, le programme de formation des policiers qu'a initié le Québec peut être considéré comme étant exemplaire. Le Nouveau-Brunswick s'affaire aussi à former ses policiers.

Dans la même veine, une législation qui reflète l'importance de ce dossier de santé publique et qui s'attaque aux aspects qui peuvent être améliorés, voilà ce qui s'avère critique afin d'améliorer le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité. Bien que le PCPO ait recommandé que les administrations devraient s'affaire à éliminer les exemptions du port de la ceinture, il semble que ces mêmes administrations hésitent à obtempérer.

Le PCPO met annuellement à jour l'inventaire du matériel de sensibilisation sur les systèmes de retenue pour les enfants qui est disponible autant pour les organisations gouvernementales qu'associées, et ce, à l'échelle du Canada. Cela se fait par l'entremise du *Rapport annuel de contrôle du PCPO*. Cet inventaire se retrouve sur le site Web du CCATM et des exemplaires sur papier sont disponibles à quiconque en fait la demande. Le CCATM a accepté la responsabilité de maintenir cet inventaire à jour. Les administrations, elles, sont responsables de faire parvenir les renseignements pertinents au CCATM.

Le PCPO a entrepris en 2002 (le travail a été terminé en 2003), avec l'aide de Transports Canada, de procéder à la mise à jour de la terminologie employée dans le cadre de la législation-modèle en matière de sécurité pour l'enfant qui est passager à bord d'un véhicule. Comme les administrations doivent travailler à l'intérieur du cadre de la législation actuelle, plusieurs ont convenu qu'au lieu d'essayer de développer une terminologie légale, il serait plus constructif d'identifier les principes de base qui contribueraient davantage à améliorer la protection d'occupants de véhicules. Le brouillon de cette "législation-modèle" reflète cette approche.

De plus en plus, plusieurs administrations explorent les façons d'atteindre leur population rurale par le biais d'initiatives d'éducation afin d'accroître le taux du port de la ceinture de sécurité au sein de cette même population vulnérable.

HISTORIQUE

En 1989, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a acquiescé à ce que soient déployés tous les moyens possibles afin d'atteindre un taux de 95 % du port de la ceinture de sécurité d'ici la fin de l'année 1995. Le CCATM a répondu à cela en développant et en appliquant le PCPO dès 1989. En guise de première étape, la phase I stipulait que chacune des administrations atteigne un taux de port de la ceinture de sécurité de 80 % d'ici la fin de 1990. Parallèlement, une proposition de phase II a été développée et elle donnait les grandes lignes d'un programme de cinq ans qui visait à atteindre un taux de port de la ceinture de sécurité de 95 % d'ici la fin de 1995. En octobre 1996, le PCPO a été prolongé afin que soit atteint et maintenu un objectif de 95 % du port de la ceinture de sécurité chez les occupants de tous les sièges à bord des véhicules légers (voitures, fourgonnettes pour passagers et camions légers) dans chacune des provinces et territoires jusqu'en 2001.

L'accent de la campagne 95 % d'ici 1995 du *Programme canadien sur la protection des occupants* était surtout placé sur le conducteur. L'accent du PCPO 2001 était quant à lui placé sur tous les occupants d'un véhicule en insistant sur l'importance de bien installer les enfants

PCPO Sommaire du rapport annuel 2002

dans leur dispositif de retenue. En plus du PCPO 2001, le Conseil d'administration du CCATM a approuvé en 1999 une analyse de rentabilisation qui incorporerait d'autres stratégies afin d'encourager le port de la ceinture de sécurité, surtout en régions rurales.

Par la suite, le PCPO a suggéré des objectifs corsés mais atteignables qui ont été incorporés à l'intérieur de la *Vision sécurité routière 2010*.

OBJET DE CE RAPPORT

Dans le cadre de la stratégie approuvée, le CCATM est devenu responsable de la publication d'un rapport de contrôle annuel sur les progrès réalisés dans le cadre du PCPO. Ce rapport-ci englobe les dates du 1 janvier 2001 au 31 décembre 2002. Ce rapport commente les efforts déployés afin de rencontrer les objectifs prescrits à l'intérieur de la stratégie *Vision sécurité routière 2010*, qui a succédé à *Vision sécurité routière 2001*. *Vision sécurité routière 2010* a identifié des objectifs de plus en plus importants et précis qui sont associés à la protection des occupants de véhicules motorisés.