

**PROGRAMME CANADIEN SUR LA PROTECTION DES
OCCUPANTS (PCPO) 2010**

Sommaire du Rapport Annuel 2003

Préparé pour

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

juin 2004

Avis d'exonération de responsabilité

Le matériel ayant servi à ce texte a fait l'objet d'une recherche et d'une présentation méticuleuse. Toutefois, nous ne pouvons garantir, expressément ou implicitement, l'exactitude du contenu ayant été extrait d'une référence à des fins de publication.

© 2004 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.

SOMMAIRE DU RAPPORT ANNUEL 2003

Le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO) exigera des renseignements de toutes les administrations et fera état annuellement des stratégies de contrôle du port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation des sièges pour enfants, de même que des stratégies de sensibilisation.

À l'exception du Nunavut, toutes les administrations ont participé au sondage de contrôle 2003 du PCPO, qui s'étend du 1^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2003.

Le mandat qui a été conçu dans le cadre de la stratégie *PCPO au-delà de 2001* comprend les propositions suivantes qu'a mises de l'avant le groupe de travail du PCPO et qu'a adoptées le Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques (SR) – du CCATM :

- Mettre au point une stratégie qui permettra d'atteindre et de maintenir, d'ici 2010, un taux de port de la ceinture de sécurité de 95 % auprès de tous les occupants d'un véhicule motorisé.
- Surveiller le progrès accompli et réviser la stratégie proposée de façon ponctuelle afin de formuler des recommandations qui apporteront des améliorations qui permettront d'atteindre l'objectif.
- Mettre l'accent sur des aspects précis de la protection pour occupants de véhicules y compris, mais sans se limiter à : la population rurale, la sécurité des enfants lorsqu'ils sont passagers et 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 2003. Nous pouvons nous attendre à ce que d'autres changements soient apportés au sondage afin de peaufiner et d'améliorer l'efficacité de la collecte et du traitement des données.

Transports Canada a rapporté les résultats de son sondage sur le port de la ceinture de sécurité en régions rurales au cours de la rencontre du printemps du CCATM, en juin 2003. En septembre 2003, la même agence a mené un sondage en zone de contact ville-campagne. Ces deux sondages combinés aideront à établir un chiffre du port de la ceinture de sécurité à l'échelle nationale. On s'attend à ce que ces données spécialisées soient utilisées afin de concevoir de meilleures approches éducatives et de contrôle.

Le PCPO a identifié un certain nombre de stratégies sur les plans législatif, de contrôle et d'éducation dont peuvent se servir les administrations afin d'accroître le taux de port de la ceinture de sécurité. Les administrations modifient leurs

mesures de protection à l'intention des enfants passagers, dont le Manitoba, qui a augmenté les amendes relatives aux ceintures de sécurité et aux sièges d'enfant ainsi que les points d'inaptitude qui s'y rapportent. Le Québec demeure la seule province à l'intérieur de laquelle la législation requiert que chaque enfant qui n'atteint pas les 63 cm en position assise doit être retenu dans un siège d'enfant.

Les annexes IV – VI montrent quelles sont les mesures de dissuasion et d'exception qui existaient au Canada en 2003 relativement au non-usage de la ceinture de sécurité et des sièges d'enfant. Le PCPO a identifié des façons d'accroître le port de la ceinture de sécurité : des modifications législatives et réglementaires afin de réduire ou d'éliminer les exceptions à l'utilisation de ces systèmes. En 2003, l'Île-du-Prince-Édouard a retiré l'exemption évoquée pour des raisons médicales. L'Alberta et la Saskatchewan ont apporté certains changements à leur propre exception dans le but de la clarifier.

Toutes les administrations ont mis en branle des initiatives de sensibilisation et de contrôle afin d'accroître le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des sièges pour enfants. Quant aux ressources allouées à chacun de ces programmes, elles varient passablement d'une administration à l'autre. La police, les services d'urgence ainsi que les professionnels de la santé, tant au public qu'au privé, fournissent régulièrement des renseignements et du matériel éducatif au public.

Le PCPO a lancé une révision du matériel de sensibilisation du public en 2003. Son but, c'était de déterminer si du matériel en particulier pourrait être adapté aux fins d'une campagne de sensibilisation d'envergure nationale.

Toutes les administrations ont participé à l'*Opération Impact* et à la *Semaine nationale de la sécurité sur la route*. Elles ont toutes préparé une quelconque forme de programme STEP en cours d'année 2003. *Opération Impact* est un blitz de contrôle d'envergure nationale qui se déroule tout au long d'une fin de semaine et qui s'attarde sur le conducteur à risque, y compris le conducteur qui ne porte pas sa ceinture de sécurité. La *Semaine nationale de la sécurité sur la route* a été organisée pour la toute première fois en 2003 au cours des journées qui ont immédiatement précédé et qui ont comprenaient la grande fin de semaine du mois de mai. Ses tenants portaient une attention particulière sur les ceintures de sécurité, la conduite avec facultés affaiblies, la vitesse et le comportement aux intersections. Toutes les agences d'application de la loi au Canada ont participé à cette semaine thématique.

Presque toutes les administrations qui ont rendu compte des programmes STEP en 2003 ont indiqué qu'elles avaient ciblé le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des sièges pour enfants. D'autres administrations ont combiné d'autres secteurs d'intervention, la plupart optant pour la conduite avec facultés affaiblies, d'autres pour la conduite agressive ou encore, elles combinaient

plusieurs problématiques de comportement de conducteur.

Ces efforts de la police et des autres tenants de la sécurité routière ont été déterminants afin de faire en sorte que le Canada ait atteint un taux du port de la ceinture de sécurité de presque 90 % et de faire en sorte que le public soit davantage sensibilisé aux problématiques connexes. L'application de la loi demeure un élément critique afin d'assurer le succès du taux de conformité du port de la ceinture de sécurité au Canada, puisque le risque que l'on se fasse appréhender demeure un facteur non négligeable qui encourage les personnes à boucler leur ceinture. Il est important que la communauté policière soit formée à sensibiliser la population relativement à cet enjeu. En 2003, les corps policiers de la majorité des administrations donnaient une formation quelconque relativement à l'utilisation des sièges pour enfants.

De même, 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'affairer à éliminer les exemptions du port de la ceinture de sécurité, il semble que ces mêmes administrations mettent du temps à obtempérer.

Le CCATM met à jour - et ce, annuellement - l'inventaire du matériel d'éducation publique sur les sièges d'enfant et sur les systèmes de retenue à l'échelle du pays qui est disponible tant aux gouvernements qu'aux intervenants. Cet inventaire est disponible sur le site Web du CCATM et les intéressé(e)s peuvent en obtenir une copie de papier sur demande. Les administrations, elles, sont responsables de fournir les renseignements pertinents au CCATM.

Les révisions au libellé du cadre PCPO de dispositions législatives à l'endroit des occupants de véhicules motorisés se sont poursuivies au cours de l'année 2003 et le cadre est maintenant prêt à être approuvé par le Conseil d'administration du CCATM. Comme les administrations doivent travailler à l'intérieur du cadre de la législation actuelle, les instigateurs ont déterminé qu'il était préférable et plus productif d'identifier les principes de base qui contribueront davantage à améliorer la protection des occupants plutôt que de tenter de développer une terminologie légale. Le brouillon de la "législation-cadre" reflète cette approche.

De plus en plus, les diverses administrations explorent les façons de rejoindre leur population rurale par le biais d'initiatives d'éducation publique afin d'accroître le taux de port de la ceinture de sécurité au sein de celle-ci.

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 concevant 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 de 95 % d'ici 1995 du *Programme canadien sur la protection des occupants* était surtout placé sur le conducteur. L'accent du PCPO 2001, cette fois, était placé sur tous les occupants d'un véhicule en insistant sur l'importance de bien installer les enfants 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^{er} janvier 2003 au 31 décembre 2003. 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.