

## **Examen mi-mandat de la Vision de sécurité routière 2010**

### **SOMMAIRE**

## SOMMAIRE

### 1 APERÇU

Le Canada s'est doté d'un programme national de sécurité routière – Vision de sécurité routière 2010 – qui prend le relais d'une première initiative nationale dans ce domaine, Vision de sécurité routière 2001, lancée officiellement en 1996. Ce programme vise à faire en sorte que les routes canadiennes soient les plus sûres au monde. Voici les principaux objectifs stratégiques du programme :

- Sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière.
- Améliorer les communications, la collaboration et la coopération entre les organismes de sécurité routière.
- Améliorer les mesures d'application des lois.
- Améliorer la collecte et la qualité des données sur la sécurité routière.

La Vision de sécurité routière (VSR) 2010 met l'accent sur l'importance des partenariats et sur diverses initiatives axées sur les usagers de la route, sur les voies de circulation et sur les véhicules. L'adoption de ce programme par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et l'approbation officielle de ses objectifs par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, à l'automne 2000, ont permis aux intervenants canadiens dans le domaine de la sécurité routière d'établir des objectifs facilitant l'élaboration de nouvelles stratégies et l'évaluation de leurs interventions. Les rapports annuels sur la Vision de sécurité routière 2010 ont permis de présenter le programme, de décrire le plan d'action du Canada à cet égard, d'examiner des initiatives efficaces en matière de sécurité routière mises en œuvre avec succès au Canada et ailleurs dans le monde et de décrire les données repères associées aux objectifs quantitatifs.

En juin 2006, le CCATM a confié au *Canadian Traffic Safety Institute* le mandat de procéder à un examen à mi-parcours de la Vision de sécurité routière 2010. L'examen portait notamment sur ce qui suit :

- Évaluer les progrès accomplis par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux vers l'atteinte des objectifs stratégiques et les cibles de la Vision de sécurité routière 2010.
- Décrire les mesures prises par chaque administration à l'égard des diverses stratégies.
- Définir des domaines où il faudra faire plus d'efforts pour atteindre les objectifs.
- Recommander des modifications possibles des objectifs.
- Préciser les domaines de compétence et les ressources nécessaires pour atteindre les objectifs quantitatifs.
- Comparer les programmes et les objectifs des pays ayant les meilleurs bilans en matière de sécurité routière.

Le présent rapport comprend les conclusions de l'examen et plusieurs recommandations, présentées selon la structure suivante :

- **Chapitre 2** – Examen des progrès de toutes les administrations vers l'atteinte des objectifs globaux.
- **Chapitre 3** – Description des méthodes de gestion adoptées par les pays affichant les meilleurs bilans en matière de conduite automobile.
- **Chapitres 4 à 12** – Examen de chaque sous-objectif et description des progrès.
- **Chapitre 13** – Secteurs qui exigent des efforts plus soutenus et recommandations.

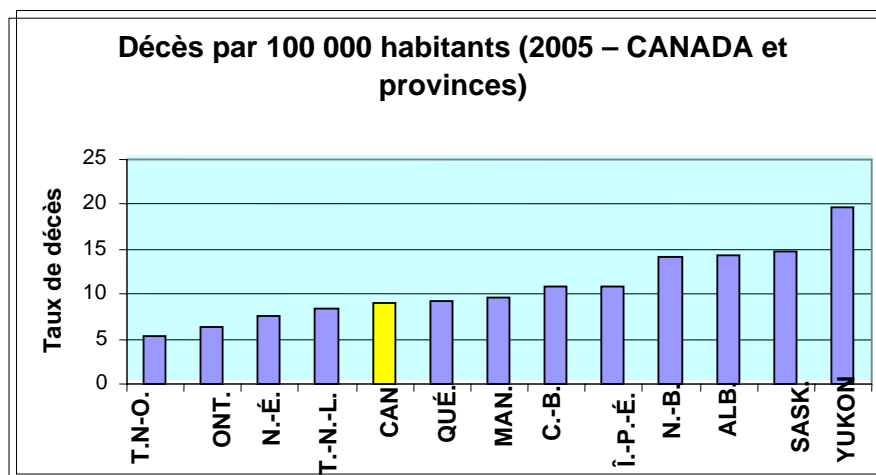
## 2 EXAMEN DES PROGRÈS

Les progrès constatés à la fin de 2005 (et confirmés par les récentes données préliminaires de 2006 sur les accidents mortels au Canada) relativement à l'atteinte des objectifs de la VSR 2010 à l'égard des décès et des blessures graves sont décevants. Certes, des interventions efficaces se sont traduites par des résultats concrets à l'égard de certains sous-objectifs, comme les blessures graves, qui continuent de diminuer (moins vite que souhaité, cependant). Toutefois, les décès ont augmenté aux niveaux de 2002. Bien que des provinces et des territoires atteignent effectivement les objectifs de réduction des décès et des blessures graves, **la situation globale du Canada est néanmoins inacceptable.**

**Pourquoi le Canada obtient-il ces résultats?** D'autres administrations étrangères comparables ont réussi à réduire leurs taux de décès.

Ainsi, de 2002 à 2004, la tendance des décès au Canada était assez près des prévisions pour laisser entrevoir la possibilité d'atteindre l'objectif. Toutefois, le nombre de décès a fortement augmenté en 2005 et en 2006 (le présent rapport ne tient pas compte des données préliminaires de cette dernière année).

En ce qui concerne le rendement relatif, il faut se rappeler que les provinces et les territoires affichaient des rendements différents au début des initiatives destinées à appuyer la VSR 2010. À la fin de 2005, le rendement absolu, selon le nombre de décès par 100 000 habitants, était encore différent d'une province ou d'un territoire à l'autre. La Saskatchewan, l'Alberta et le Nouveau-Brunswick ont des taux de décès beaucoup plus élevés que la moyenne canadienne. L'Ontario et les Territoires du Nord-Ouest ont les taux les plus bas – moins de la moitié du taux de la province la moins performante.

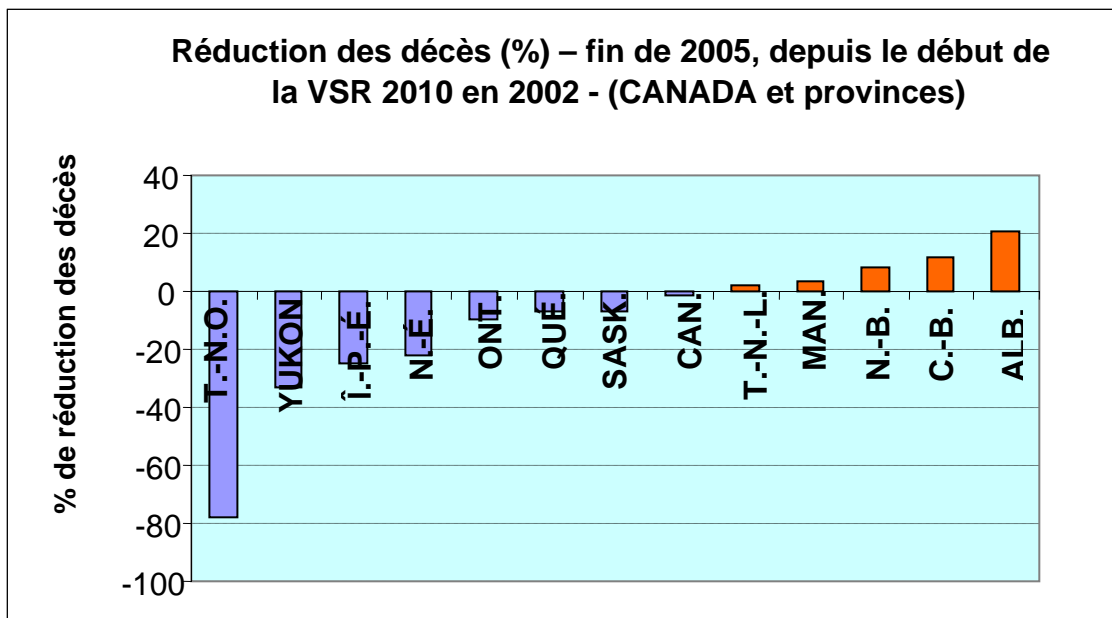


**Graphique 1 : Résumé du rendement selon le nombre de décès / population – 2005**

Quelques administrations – les Territoires du Nord-Ouest, le Yukon, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse – ont particulièrement bien réussi à réduire le nombre de décès (au-

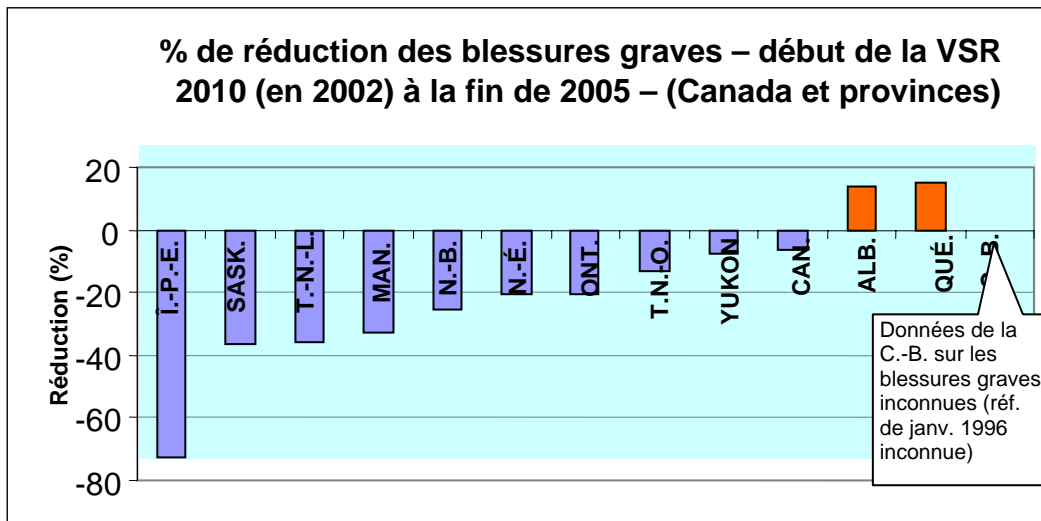
delà de l'objectif proportionnel (c'est-à-dire le résultat visé en 2005 afin de respecter les objectifs prévus en 2010) depuis les années de référence.

L'Alberta, la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick ont un rendement décevant au chapitre de la réduction des décès. Les taux de décès dans ces provinces ont fortement augmenté par rapport aux années de référence.



**Graphique 2 : Rendement – Réduction des décès (objectif proportionnel-13 %) – 2002 à 2005**

En ce qui concerne la réduction des blessures graves, pour lesquelles nous disposons de données plus nombreuses et généralement plus uniformes, les meilleurs rendements (au-delà des objectifs proportionnels) ont été constatés à l'Île-du-Prince-Édouard, en Saskatchewan, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Manitoba, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, en Ontario et dans les Territoires du Nord-Ouest.



**Graphique 3 : Rendement – Réduction des blessures graves (objectif proportionnel-13 %) – 2002 - 2005**

Il convient de souligner le rendement plus élevé de quelques provinces et territoires. Toutefois, le rendement décevant des autres administrations empêche d’observer la tendance nécessaire pour atteindre l’objectif global, en particulier en ce qui concerne les blessures graves.

À la fin de 2005, aucun sous-objectif n’était en deçà de la courbe de tendance de l’objectif. Les sous-objectifs affichant un rendement plus décevant portaient sur la gestion de la vitesse, les usagers vulnérables de la route, les accidents impliquant des véhicules commerciaux, l’alcool au volant, les routes rurales et, en 2005, les jeunes conducteurs. À la fin de 2005, seuls les taux de blessures graves subies par des occupants ne bouclant pas leur ceinture et les taux de blessures graves et mortelles survenues à des intersections s’approchaient des sous-objectifs proportionnels fixés.

Ainsi, bien que l’on juge peu probable l’atteinte des objectifs de la VSR 2010, il reste néanmoins beaucoup à faire pour améliorer les résultats nécessaires pour atteindre les objectifs et les sous-objectifs de la VSR 2010. Il faudra à cet égard miser sur la participation active de tous les gouvernements et des organismes canadiens voués à la sécurité routière. De plus, d’importantes mesures à moyen terme permettraient non seulement de favoriser l’atteinte des objectifs, mais aussi d’accroître l’efficacité de la stratégie (et l’atteinte des objectifs connexes) qui suivra la VSR 2010.

### 3. L'APPROCHE À TROIS VOLETS

Que font les administrations canadiennes pour gérer la sécurité routière?

La version courante de la Note sur les transports de la Banque mondiale (TN-1) porte précisément sur la gestion de la sécurité routière. Elle met l'accent sur l'importance de la **mise en œuvre (cadres administratifs et institutionnels)** à titre de pilier de résultats efficaces dans le domaine de la sécurité routière. On y précise que les **interventions** efficaces et utiles doivent reposer sur cette base ou sur ce cadre de gestion robuste afin de pouvoir produire des **résultats**.

Cette approche à trois volets de la gestion globale de la sécurité routière est jugée particulièrement utile et elle s'applique en particulier aux pays qui ont un meilleur rendement dans ce domaine. Afin de pouvoir évaluer la capacité du Canada d'atteindre les objectifs de la VSR 2010 et ceux des prochains programmes, l'étude portait donc sur la situation de la sécurité routière au Canada selon les catégories suivantes :

- La mise en œuvre (cadres institutionnels et administratifs)
- Les interventions
- Les résultats (objectifs et résultats atteints).

Le programme VSR 2010 vise essentiellement à atteindre des **résultats** (l'objectif) et à présenter les diverses **interventions (stratégies ou mesures)** que les administrations étaient encouragées à mettre en œuvre.

Cette orientation est certes nécessaire. Toutefois, on n'accorde guère d'importance au pilier de la **mise en œuvre (cadres administratifs et institutionnels)**, entre autres aux liens avec les hautes instances gouvernementales. D'aucuns affirment que les modalités prévues par ces cadres de gestion jouent un rôle fondamental dans l'efficacité des mesures de sécurité routière prises par chaque administration. Ces questions sont examinées de façon plus approfondie dans la section 4.1.

Enfin, il est encourageant de constater que certaines administrations ont commencé, depuis quelques années, à élaborer une approche plus stratégique et axée sur la collaboration pour gérer la sécurité routière. Nous avons bon espoir de constater des progrès plus appréciables vers l'atteinte des objectifs pendant la seconde partie de la mise en œuvre de la Vision de sécurité routière 2010, c'est-à-dire la période de 2007 à 2010. La planification de la prochaine version du programme canadien de sécurité routière devrait commencer pendant cette période, afin de définir d'autres progrès à accomplir au cours de la prochaine période de cinq à dix ans. Cet exercice devrait comprendre un mécanisme plus rigoureux pour l'établissement des objectifs (**résultats**), viser à traiter de façon de plus exhaustive les questions relatives aux cadres institutionnels et administratifs (**mise en œuvre**) et, bien sûr, définir et atteindre des objectifs par l'intermédiaire d'**interventions** ambitieuses.

Tous les ordres de gouvernement, de même que plusieurs partenaires importants des secteurs privé et public, ont bien sûr appuyé l'annonce du nouveau plan. Toutefois, cet appui ne s'est pas toujours traduit en actions concrètes, soit par l'affectation directe de ressources supplémentaires, soit par un engagement ferme à entreprendre de grandes réformes de la législation. Les progrès auraient sans doute été plus appréciables si toutes les administrations avaient été prêtes à faire de l'amélioration de la sécurité routière une priorité.

## 4. DOMAINES QUI EXIGENT PLUS D'EFFORTS

Les domaines qui semblent exiger une attention plus soutenue afin a) d'améliorer le rendement et d'atteindre dans la plus grande mesure possible les objectifs de réduction des victimes de la route fixés dans la VSR 2010 et b) d'établir les stratégies et les paramètres de la stratégie qui succédera à la VSR 2010 sont résumés dans les rubriques *Mise en œuvre*, *interventions* et *résultats* qui suivent.

### 4.1 Mise en œuvre (cadres institutionnels et administratifs)

La VSR 2010 prévoit peu de mesures visant l'amélioration des modalités administratives et institutionnelles et la coordination de la sécurité routière (modalités de mise en œuvre).

Malgré les nombreuses recherches sur les interventions faites au fil des ans, **peu d'études ont porté** sur les cadres institutionnels et administratifs. Depuis quelques années, la sensibilisation à l'importance de ce cadre de gestion, c'est-à-dire la façon de s'y prendre pour s'occuper efficacement de la sécurité routière, s'est accrue, et divers rapports ont commencé à en traiter de façon sérieuse.

Comme nous l'avons mentionné, la Note sur les transports de la Banque mondiale (TN-1) met l'accent sur l'importance de la mise en œuvre (cadres institutionnels et administratifs) pour atteindre des objectifs dans le domaine de la sécurité routière, ainsi que sur la nécessité d'une méthode axée sur des résultats ou des objectifs, à l'aide d'une série d'interventions efficaces et utiles.

Les provinces et les territoires canadiens ont adopté ces deux dernières approches, dans une certaine mesure. Toutefois, les méthodes de mise en œuvre appliquées par la majorité des provinces et des territoires ne respectent pas de bonnes règles de pratique. Comme mentionné ci-dessus, les provinces et les territoires pourraient faire beaucoup plus pour améliorer les méthodes de gestion de la sécurité routière.

Ainsi, les arrangements administratifs et institutionnels pris par **les provinces et les territoires** devraient comprendre, par exemple :

- un intérêt marqué pour les activités quotidiennes et la planification (évaluation du rendement, réactions rapides et proactives à de nouveaux problèmes, y compris des notes d'information aux ministres), afin d'améliorer les résultats en matière de sécurité routière;
- l'obligation d'être des porte-parole plus efficaces dans les cercles gouvernementaux, afin d'essayer de convaincre d'abord les hautes instances décisionnelles du bien-fondé des mesures proposées, d'obtenir ensuite leur engagement à améliorer les résultats, puis de mobiliser les instances politiques par leur intermédiaire, afin d'obtenir des résultats concrets en matière de sécurité routière;
- la désignation et l'administration efficace (avec d'autres intervenants) d'un organisme responsable;

- l'élaboration des analyses de rentabilisation, afin d'obtenir le financement nécessaire;
- la formation de partenariats actifs et efficaces avec des établissements de recherche;
- la revendication de modifications des lois;
- l'examen constant de la pertinence et de la possibilité d'application de la législation (par les autorités policières);
- la recherche du soutien du gouvernement à une application plus rigoureuse et ciblée de la législation par les autorités policières;
- des arrangements coordonnés et intégrés entre les agences pertinentes, sur les plans tant vertical (entre les divers ordres de gouvernement) qu'horizontal (ministères et organismes d'un seul ordre de gouvernement), et non pas dans des groupes distincts qui se consacrent à l'analyse des comportements, à l'application de la loi, à la gestion des infrastructures et à la sécurité des véhicules et qui communiquent peu souvent, voire jamais, entre eux;
- la définition de responsabilités explicites en matière de rendement, évaluées à intervalles réguliers et faisant l'objet de rapports aux gouvernements et à la population; et
- la surveillance et l'évaluation des interventions.

À l'**échelle nationale**, la fragmentation des intérêts des groupes de spécialistes entre l'analyse des comportements, l'application des lois, la gestion des infrastructures et le respect des limites de vitesse, en particulier, limite la possibilité de réagir de façon exhaustive au problème des victimes de la route et n'offre pas un modèle optimal pour les arrangements administratifs multisectoriels entre les provinces et les territoires, ce qui réduit les possibilités de définir, d'adopter et de mettre en œuvre des solutions intégrées.

La concertation offre la possibilité de profiter d'avantages appréciables et de mieux justifier les démarches auprès des gouvernements afin d'obtenir le soutien des programmes.

L'application de la loi est un bon exemple de la nécessité de bonnes relations fonctionnelles. On ne peut pas simplement demander aux policiers de faire pour le mieux. L'établissement de bons partenariats exige que tous les organismes s'entendent sur les données nécessaires, sur les résultats visés à moyen terme (comme le pourcentage de conducteurs en état d'ivresse, les vitesses en régime libre, le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité) et sur les objectifs ultimes de réduction des victimes de la route. Les activités attendues d'un véritable partenariat peuvent comprendre, par exemple, une approche mixte de la part des gouvernements, afin de tenir compte du rôle primordial de la police tout en appuyant ses revendications (à l'intérieur et à l'extérieur des cercles gouvernementaux), la production conjointe de documents d'information du grand public et la participation à des interventions auprès des médias afin d'appuyer les efforts d'application de la loi (bien avant et pendant la mise en œuvre de mesures). Sans cet appui, les changements seront sans doute moins efficaces.

Le CCATM doit relever ces grands défis dans le cadre de la réévaluation de son programme de sécurité routière à court terme. Il devra miser sur la participation de ses divers comités

et de spécialistes des infrastructures, de l'établissement de limites de vitesse, de la sécurité des véhicules, de la justice et de l'application de la loi afin d'avoir une perspective globale non seulement des enjeux des interventions, mais aussi de l'efficacité des mesures de gestion de la sécurité routière. La principale difficulté viendra de la nécessité d'aider les administrations à traiter de ces questions, d'offrir des conseils sur des interventions ciblées et hautement efficaces et de travailler dans un cadre multisectoriel afin d'obtenir le soutien des provinces, des territoires et du gouvernement fédéral pour la mise en œuvre des mesures convenues.

Il sera important d'encourager la production à point nommé de rapports sur les victimes de la route et d'autres données de rendement aux gouvernements et au grand public.

Pendant que les provinces et les territoires poursuivront leur travail primordial de mise en œuvre des changements, ainsi que les activités connexes d'élaboration, de promotion et de négociation de ces changements, il faudra consolider le rôle vital des comités du CCATM oeuvrant le domaine de la sécurité routière, afin qu'ils assurent le leadership national en matière de perfectionnement professionnel et d'élaboration des politiques.

## 4.2 Interventions

Il convient de préciser que certaines interventions sont jugées peu convaincantes à l'égard de certains sous-objectifs, comme les accidents causés par la vitesse excessive, les collisions touchant les usagers vulnérables de la route, les collisions impliquant des véhicules commerciaux, les collisions sur les routes rurales et l'alcool au volant. Il serait particulièrement avantageux de prendre des mesures plus rigoureuses dans ces domaines, en plus d'appliquer l'approche du système sûr (voir la section 3.1 du rapport) aux interventions. On pourrait ainsi améliorer les résultats relatifs à des catégories d'accidents particulières (comme les sorties de route, les collisions frontales, les collisions à des intersections et les collisions avec des piétons), et ce, tout en favorisant la collaboration plus étroite attendue de la part des organismes intéressés.

L'insuffisance des interventions prévues à l'égard des sous-objectifs ci-dessus est amplifiée par le piètre rendement constaté, règle générale, et pour l'ensemble du Canada, dans la mise en œuvre de ces interventions.

L'établissement des causes exactes exigerait des évaluations détaillées. Toutefois, les administrations et les intervenants ont fait état de façon explicite de la **réduction des activités d'application de la loi par les autorités policières** depuis 2001. Des données d'une administration appuient d'ailleurs cette constatation. Cette situation expliquerait, par exemple, la hausse des vitesses en régime libre dans les provinces où l'on a constaté une hausse des décès et des blessures graves. Toutefois, cette relation doit être démontrée.

À la lumière des tendances en matière de politique constatées dans les provinces et les territoires depuis environ cinq ans (élimination des dispositifs automatiques de surveillance

de la vitesse dans certaines provinces et absence d'initiatives à long terme destinées à accroître la portée, l'ampleur et l'efficacité des mesures de restriction de la vitesse et de l'alcool au volant, en particulier, par l'intermédiaire de modifications de la législation et de la réglementation, avec financement parallèle des services de police afin d'accroître la sécurité routière dans la majorité des provinces), il ne faut pas s'étonner des résultats obtenus par de nombreuses administrations aux chapitres des décès et des blessures graves.

Les gouvernements doivent **non seulement maintenir les ressources primordiales en matière d'application de la loi**, afin de prévenir un accroissement rapide du nombre de victimes de la route causées par l'alcool, la drogue, les distractions ou la fatigue au volant, la vitesse excessive et le fait de ne pas porter la ceinture de sécurité, mais ils doivent aussi :

- accroître la combinaison d'outils stratégiques nécessaires pour mieux relever ces défis et résoudre d'autres problèmes;
- affecter plus de ressources à la mise en œuvre des mesures et à l'application des lois; et
- mieux renseigner le public sur l'importance des risques que ces problèmes représentent pour la collectivité.

Voilà les enjeux réels de la réduction des victimes de la route.

Les victimes **de collisions sur les routes rurales, de collisions impliquant des véhicules commerciaux et de collisions avec des usagers vulnérables de la route** atteignent également des niveaux inacceptables. L'augmentation des usagers vulnérables de la route qui sont victimes d'accidents peut également refléter, entre autres, les maigres ressources consacrées à l'application de la loi, une réaction inadéquate, du point de vue des politiques, à la croissance du nombre d'adeptes de la motocyclette et des investissements insuffisants dans des mesures de sécurité ciblées axées sur les infrastructures, afin d'accroître la sécurité des piétons. De nouvelles mesures d'application de la loi mieux ciblées et des mesures de sécurité axées sur les infrastructures, afin d'accroître la sécurité des occupants de véhicules, permettraient sans doute de réduire les risques de collisions sur les routes rurales et de collisions impliquant des véhicules commerciaux.

Le Canada a besoin d'une **volonté politique** de reconnaître a) les avantages indéniables des alcootests aléatoires et des dispositifs automatiques de surveillance de la vitesse; b) la nécessité de sanctions plus rigoureuses en cas d'alcoolémie inférieure à 0,10 %; et c) la responsabilité de diriger un débat public afin de mettre en œuvre ces mesures, ainsi que d'autres mesures. Les prochaines générations de Canadiens pourraient porter un jugement sévère sur les gouvernements actuels si ces derniers n'agissent pas et ne modifient pas la réglementation ou s'ils ne font rien de plus que parler abondamment de la sécurité routière sans faire preuve de leadership politique.

### 4.3 Résultats

Au chapitre des résultats, le retard actuel à remettre des données à jour sur les victimes de la route aux ministres et aux sous-ministres, ainsi qu'au grand public, par l'intermédiaire du CCATM, est inacceptable, compte tenu des pratiques internationales reconnues.

Les provinces et les territoires ne réussissent même pas à communiquer au gouvernement fédéral des rapports mensuels ou trimestriels, même provisoires, sur les victimes de la route. Pourtant, des données provisoires sur les victimes de la route pourraient être recueillies chaque semaine auprès des services de police, puis être redressées plus tard à la lumière des enquêtes policières ou des coroners, si l'on conclut alors que certains décès ne sont pas imputables à des accidents de la route, selon les définitions prévues.

Il faudra adopter une mesure immédiate et hautement prioritaire afin de corriger cette lacune. Le CCATM doit prendre l'initiative de s'occuper de cette amélioration.

Il est difficile d'évaluer les progrès qui auraient pu être accomplis vers l'atteinte de l'objectif global si les administrations avaient appliqué toutes les mesures proposées dans la VSR 2010. L'absence d'un objectif quantitatif fondé sur les données et sur les résultats d'un modèle rend impossible d'évaluer la probabilité initiale d'atteindre l'objectif visé.

Afin d'être crédibles, les objectifs futurs devront reposer sur le lien entre les interventions initiales et leurs effets quantitatifs sur les décès et les blessures graves. Cette méthode de planification est particulièrement utile pour établir le résultat probable d'une stratégie. Elle permet également d'établir un dialogue qui permet aux spécialistes et aux milieux politiques de s'entendre sur des mécanismes de mise en œuvre et sur des interventions, y compris sur le niveau de financement, sur les modifications législatives nécessaires et sur le rendement annuel attendu afin d'atteindre l'objectif.

## 5. MESURES PRIORITAIRES

Les tableaux 5 et 6, au chapitre 13, comprennent un résumé des domaines prioritaires à court terme (immédiatement) et à moyen terme (un an ou deux). Les données se fondent sur le cadre suivant :

Échéancier	Élément de la gestion de la sécurité routière	Organisme responsable
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Court terme (maintenant)</li> <li>• Moyen terme (1 ou 2 ans)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interventions</li> <li>• Mise en œuvre</li> <li>• Résultats</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CCATM (CC)</li> <li>• Gouvernements provinciaux et territoriaux (P/T)</li> <li>• Gouvernement fédéral (y compris Transports Canada) (GF)</li> </ul>

Le rapport comprend des recommandations (mesures) plus précises à la fin de chaque chapitre. Ces recommandations découlent du rendement actuel par rapport aux objectifs globaux du Canada et à chaque sous-objectif national et elles définissent des mesures prioritaires.

Afin d'aider le CCATM et les administrations à prioriser les mesures et de favoriser la promotion des propositions auprès des gouvernements et des spécialistes, nous présentons dans les pages qui suivent un résumé plus succinct des actions prioritaires recommandées, en mettant l'accent sur les mesures décrites de façon plus détaillée dans le rapport.

### 5.1 RÉSUMÉ DES ACTIONS PRIORITAIRES À COURT TERME

#### Interventions

##### 1) Gestion de la vitesse

- Définir les vitesses moyennes en régime libre dans les réseaux routiers ruraux et urbains, estimer la **réduction annuelle possible** du nombre de décès et de blessés graves si les vitesses en régime libre étaient ramenées aux limites de vitesse indiquées et informer les ministres (chargés des services de police, de la justice, de la voirie et de la santé) des avantages et des coûts d'un resserrement appréciable de l'application des limites de vitesse, afin d'obtenir leur engagement et les ressources nécessaires. (P/T)<sup>1</sup>
- Mieux **renseigner le public** sur le rôle de petites augmentations de la vitesse au-delà des limites du système sûr dans l'augmentation appréciable du nombre de décès et de blessures graves, entre autres par des campagnes de publicité télévisée, comme la campagne « Wipe off 5 » présentée à Victoria, en Australie, au cours des dernières années. (P/T)

<sup>1</sup> Gouvernements provinciaux et territoriaux

- Accroître de façon appréciable *l'utilisation de caméras automatiques* en milieu rural et urbain. (P/T)
- Commencer à *faire respecter les limites de vitesse* à partir de quelques kilomètres-heure de plus que la limite affichée. (P/T)
- Majorer les *amendes* et les *points d'inaptitude* pour les infractions aux limites de vitesse et réduire les seuils de points d'inaptitude et de suspension du permis de conduire. (P/T)

## 2) Conduite avec les facultés affaiblies

- Demander au ministre fédéral des Transports de faire entériner par le gouvernement la formation d'un *comité parlementaire fédéral* chargé de faire enquête sur l'alcool au volant au Canada. (GF)<sup>2</sup>
- *Informers les ministres* chargés des services de police, de la justice, de la voirie et de la santé au sujet des avantages d'une hausse appréciable des contrôles routiers aléatoires, de la vérification connexe de l'alcoolémie des conducteurs et des motocyclistes et des programmes de dispositifs antidémarrage avec éthylomètres afin d'obtenir leur engagement et les ressources nécessaires. (P/T, GF)
- *Examiner et appuyer* les recommandations du CCATM comprises dans la SRCFA 2010 et la SRCFA 2005 à l'égard des conducteurs dont le taux d'alcoolémie est inférieur à la limite prévue. (CC)<sup>3</sup>

## 3) Dispositifs de retenue des occupants

- Chaque administration devrait continuer d'essayer de *supprimer les exemptions* pour la non-utilisation des ceintures de sécurité. (P/T)
- Chaque administration devrait *cibler les conducteurs à risque* en majorant le coût des infractions et en fixant ou en augmentant le nombre de points d'inaptitude associés au fait de ne pas porter la ceinture de sécurité ou de ne pas utiliser des sièges de sécurité pour enfants. (P/T)

## 4) Amélioration du réseau routier

- Évaluer les risques généraux associés au réseau routier, par type de collision, et définir des interventions *rentables, priorisées et novatrices* dans le domaine des infrastructures (comme un programme d'installation de glissières de sécurité clairement ciblé ou fondé sur une évaluation des risques ou l'enlèvement d'éléments de risque en bordure des routes) qui justifient amplement la mise en œuvre de programmes rentables et de grande envergure financés par les assureurs ou par les pouvoirs publics. (P/T, GF)

---

<sup>2</sup> Gouvernement fédéral

<sup>3</sup> CCATM

- **Évaluer les niveaux de risque de collisions** dans l'ensemble du réseau routier en utilisant les déplacements à titre d'indicateur de rendement clé permanent. (P/T, GF)

#### 5) Sécurité des véhicules

- Accroître la promotion de l'**information sur la sécurité des véhicules** et les avantages pour le public. (P/T, GF)
- Assurer le leadership stratégique (et stimuler la demande de caractéristiques de sécurité par le marché) en veillant à ce que les nouveaux **véhicules des parcs automobiles des gouvernements** soient munis de l'équipement approprié. (P/T, GF)
- **Évaluer la proportion** de véhicules ajoutés chaque année au parc automobile canadien qui sont munis de caractéristiques de sécurité clés, comme des dispositifs de contrôle électronique de la stabilité et des rideaux latéraux de protection, et attribuer des cotes générales de protection contre les collisions. (GF)

#### 6) Sécurité en motocyclette

- Concevoir, de concert avec des associations de motocyclistes, une **stratégie exhaustive et axée sur la collaboration** et un plan d'action destinés à établir des programmes de protection des motocyclistes qui vont bien au-delà des programmes de formation sur l'utilisation des motocyclettes. (P/T)

#### 7) Sécurité des piétons

- Dans le domaine de la circulation piétonnière, examiner les limites de vitesse (et les réduire là où les risques sont plus grands), appliquer des mesures techniques – clôtures, sentiers, passages protégés – et accroître de façon sensible l'application de la loi et la publicité connexe. (P/T)

#### 8) Sécurité des usagers vulnérables de la route

- Concevoir une **stratégie relative aux usagers vulnérables de la route** et un plan d'action, entre autres les mesures décrites ci-dessus relativement à la sécurité des motocyclistes et des piétons, ainsi que des mesures à plus long terme (y compris des mesures relatives à la sécurité des cyclistes). (P/T)

### Mise en œuvre

#### 9) Plans d'action et rapports

- Établir maintenant des **plans d'action triennaux** portant sur les principaux enjeux dans chaque province et territoire. Veiller à bien cibler les principales recommandations ci-dessus relatives à la législation touchant la vitesse excessive et l'alcool au volant, et les mesures d'application connexes, ainsi qu'à l'amélioration du réseau routier, à des mesures relatives à la sécurité des motocyclistes et des usagers vulnérables de la route et à d'autres actions de portée locale. (P/T)

- Les sous-ministres doivent **rendre compte** de la mise en œuvre de ces mesures, et le Comité permanent du CCATM sur la sécurité routière – recherche et politiques rendra compte de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans d'action. (P/T et CC)
- Améliorer la **production directe de rapports** (et l'information connexe) aux ministres (qui font partie du Conseil des ministres) et aux sous-ministres chargés de la sécurité routière. (P/T)
- Viser la **fin de 2010** comme cible pour atteindre les objectifs de la VSR 2010, et non pas la moyenne de 2008-2010. (CC, GF, P/T)

#### 10) Gestion et coordination

- Désigner l'organisme directeur dans le domaine de la sécurité routière, établir des mesures de gestion et de coordination efficaces, bien définir les responsabilités des ministères à l'égard des résultats et terminer l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de sécurité routière, entre autres des cibles modélisées. (P/T)

#### 11) Élaborer des activités intégrées pour les spécialistes de la sécurité routière

- **Améliorer les relations** entre les spécialistes des infrastructures, de la sécurité des véhicules et des programmes d'analyse des comportements afin d'obtenir des programmes de sécurité intégrés, en particulier entre l'ATC et le CCATM. (P/T, CC, GF)
- Favoriser une **attitude de sécurité des systèmes** à l'égard des victimes de la route. (P/T, GF, CC)

### Résultats

#### 12) Données sur les collisions

- Produire **rapidement** des données sur les collisions. Les données sur les décès et les blessures graves survenus pendant l'année civile précédente doivent être remises à Transports Canada au plus tard le 30 juin. (P/T)
- Traiter rapidement les données sur les collisions remises par les administrations et **publier régulièrement**, à l'intention des gouvernements et du grand public, des comparaisons sur les décès et les blessures graves survenus dans les territoires des diverses administrations. (GF)

#### 13) Responsabilité des résultats

- Définir clairement les **responsabilités des ministères** à l'égard des résultats et établir des objectifs cibles pour chaque ministère. (P/T, GF)

## 5.2 RÉSUMÉ DES ACTIONS PRIORITAIRES À MOYEN TERME

### Interventions

#### 1) Généralités

- Faire en sorte que les **usagers de la route respectent davantage** les règles de sécurité et les lois en vigueur au Canada, en particulier en ce qui concerne l'alcool au volant, la vitesse excessive et le port de la ceinture de sécurité, et resserrer les règles relatives au permis de conduire par étapes pour les conducteurs débutants. (P/T)
- Poursuivre l'**élaboration** (en réponse à des enjeux nouveaux) et la promotion des mesures recommandées par les groupes de travail sur le Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO), le Programme de contrôle de vitesse et sécurité aux intersections (CVSI-SISM) et la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA), afin qu'elles soient adoptées par toutes les administrations. (CC)

#### 2) Vitesse

- Veiller à l'expansion des **mécanismes automatisés d'application de la loi** dans les régions urbaines et rurales et à réduire les seuils d'application de la loi. (P/T)
- Vérifier les **limites de vitesse** sur les routes et dans les rues où le risque de collision est plus grand et où l'approche du système sûr semble indiquer que les limites sont trop élevées. (P/T)
- Poursuivre la mise en œuvre d'un vaste programme visant à mieux **renseigner le public** sur l'influence de légères augmentations de la vitesse au-delà des limites jugées sécuritaires dans la hausse appréciable des décès et des blessures graves. (P/T, GF)

#### 3) Alcool au volant

- Accroître la portée et l'application des lois sur l'alcool au volant et examiner les stratégies à cet égard, y compris adopter les mesures issues d'une enquête parlementaire ou d'un examen provincial ou territorial exhaustif. (P/T)

#### 4) Risques liés au réseau routier

- **Accroître la portée** des programmes ciblés de sécurité des infrastructures. (P/T, GF)

#### 5) Sécurité des véhicules

- Promouvoir l'utilisation de **technologies embarquées**, comme des enregistreurs de bord et des limiteurs de vitesse (actuellement étudiés par le CCATM), afin de s'attaquer aux problèmes de vitesse excessive et de fatigue et encourager les assureurs à proposer des mesures d'incitation à l'installation de ces dispositifs. (P/T, GF, CC)
- Collaborer avec les fabricants d'automobiles et les organismes internationaux de sécurité routière afin de limiter à 120 km/h la **vitesse maximale des véhicules**. (GF, CC)

- Accroître la promotion de l'**information sur la sécurité des véhicules neufs**, des caractéristiques de sécurité et de leurs avantages pour le public, entre autres les technologies connexes de contrôle du comportement. (P/T, GF)

#### 6) Véhicules commerciaux

- **Contrôler le respect** des règles touchant les heures de conduite et les limites de vitesse par les conducteurs de véhicules commerciaux et par l'industrie du transport par camion, dissuader **la consommation de drogues**, évaluer le **taux de collisions** et présenter des rapports périodiques aux ministres et au public. (P/T, GF)
- Viser l'engagement **volontaire des entreprises** à établir des politiques de sécurité et d'assurance de la qualité pour leurs parcs de véhicules, leurs conducteurs et les autres employés. (P/T, GF)

### Mise en œuvre

#### 7) Législation

- Accroître les mesures de dissuasion à l'égard des comportements non sécuritaires par l'adoption de nouvelles **mesures législatives** et par l'examen des moyens législatifs inefficaces. (P/T, GF)
- Examiner les **sanctions minimales obligatoires** à l'égard de certaines infractions et faciliter la mise en œuvre des pénalités par les services de police et les tribunaux. (P/T, GF)

#### 8) Publicité sur la vitesse maximale et l'accélération des véhicules

- Demander aux fabricants d'automobiles de former un comité chargé d'élaborer un **code volontaire de pratiques publicitaires de l'industrie**, afin de réduire l'insistance sur la vitesse et sur la puissance (accélération) dans les messages diffusés par les médias électroniques et dans la presse. (P/T, GF)

#### 9) Sensibilisation sur les conséquences des collisions

- Établir des **programmes destinés à accroître la sensibilisation** sur les facteurs de collision à l'intention des organismes de sécurité routière et des principaux groupes d'intervenants, en s'inspirant du programme OLA de la Suède (données Objectives, Liste de solutions et plans d'Action ciblés). Ces programmes seraient mis en œuvre dans l'ensemble des provinces et des territoires. (P/T, GF)

### Résultats

#### 10) Mesures de rendement

- Continuer d'évaluer les vitesses en régime libre, la qualité de la sécurité du réseau routier et, par l'intermédiaire de Transports Canada, la qualité de la sécurité des parcs de véhicules, à titre d'**indicateurs de rendement clés** de l'efficacité des programmes. (P/T, GF)

## 6. DERNIÈRES OBSERVATIONS

Les programmes de bonnes pratiques de sécurité routière, comme ceux que l'on trouve en Suède, au Royaume-Uni et dans l'État de Victoria, en Australie, ont plusieurs points communs.

- Ils sont tous le fruit d'une **volonté politique** explicite de faire en sorte que la sécurité routière reste une priorité importante des politiques publiques.
- Ils ont établi un **organisme directeur et des cadres d'administration et de coordination** des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux afin de surveiller l'élaboration de méthodes **stratégiques, intégrées et ciblées**.
- Les organismes gouvernementaux sont fortement **axés sur les résultats** afin d'atteindre les objectifs cibles.
- Ils ont établi des **cadres législatifs** sur lesquels reposent l'application des lois et les pratiques de dissuasion des comportements non sécuritaires.
- On a prévu des **ressources adéquates**, en particulier des budgets réservés, afin d'assurer l'efficacité des programmes de sécurité routière, permettant ainsi à d'autres intervenants d'exécuter des activités utiles et d'avoir les moyens de renseigner le public sur les risques réels.
- Un engagement à **surveiller et à évaluer** les effets des interventions.