

# **Stratégie sur le contrôle de la vitesse et sur la sécurité aux intersections (CVSI) au Canada**

**Soumise par**

**le Groupe de travail sur la vitesse et la sécurité aux intersections**

**Soumise au**

**Comité permanent sur la sécurité routière — recherche et politiques du  
CCATM**

**(approuvée en octobre 2002 et mis à jour en août 2004)**

**août 2004**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Sommaire</b>	<b>3</b>
<b>Information et introduction</b>	<b>3</b>
<b>Recommandations générales</b>	<b>3</b>
<b>Objectif/mesures de rendement</b>	<b>4</b>
<b>Éléments stratégiques</b>	<b>4</b>
<b>Collisions liées à la vitesse et à la sécurité aux intersections</b>	<b>5</b>
<b>1.0 Information</b>	<b>5</b>
<b>2.0 Objectifs de la stratégie sur le contrôle de la vitesse         et la sécurité aux intersections</b>	<b>6</b>
<b>3.0 Stratégie sur le contrôle de la vitesse</b>	<b>6</b>
<b>4.0 Stratégie sur la sécurité aux intersections</b>	<b>14</b>

# Sommaire

## Information et introduction

Un sous-comité du Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques a entrepris une enquête sur le contrôle de la vitesse et sur la sécurité aux intersections. Cette enquête a été menée à la demande de nombreux services de police provinciaux et d'intervenants en sécurité routière, et à la suite de plaintes du public.

Le Sous-comité était chargé de déterminer l'ampleur du nombre de collisions liées à la vitesse et à la sécurité aux intersections, et d'examiner les stratégies préventives actuellement en place. Entre 1998 et 1999, une enquête a été menée pour évaluer la situation nationale en matière de contrôle de la vitesse et de sécurité aux intersections, c'est-à-dire les moyens de coercition en place, l'information disponible et la législation en vigueur. Les résultats de l'enquête sont les suivants :

1. Toutes les provinces utilisent un système d'attribution d'amendes et de points d'inaptitude qui varie en fonction de l'ampleur du dépassement de la limitation de vitesse.
2. Certaines provinces condamnent les contrevenants à une amende supplémentaire lorsque la limitation de vitesse est enfreinte sur une route proche d'une école, d'une zone de travaux ou d'un terrain de jeux.
3. Des informations officielles indiquent que l'excès de vitesse représente un fort pourcentage parmi toutes les infractions aux règlements de la circulation. Cependant, ces résultats doivent être interprétés avec circonspection, car l'utilisation de la technologie comme moyen de coercition accroît considérablement le nombre de contraventions par unité de temps par rapport à un autre type d'infraction. La possibilité de quantifier la coercition et la contribution de la technologie dans la vérification des infractions liées à la vitesse constituent des facteurs importants qui sont souvent pris en compte dans les décisions sur la régulation de la circulation.
4. La vitesse accroît incontestablement la gravité des collisions.
5. Toutes les administrations ont mis en place des programmes de contrôle de la vitesse, la plupart du temps en collaboration avec les services de polices.

En 1999, après avoir pris connaissance des résultats de cette enquête, le Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques du CCATM a formé un groupe de travail sur la vitesse et la sécurité aux intersections. L'étude entreprise par le Groupe de travail a conduit à l'élaboration de la Stratégie sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections (SISM).

## Recommandations générales

Le Groupe de travail sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections travaillera de concert avec le Groupe de travail sur les conducteurs à risque (HRD), la Stratégie canadienne pour la sécurité routière en milieu rural (composante de la Vision sécurité routière 2010) ainsi qu'avec le comité de sécurité de l'Association des transports du Canada (ATC) afin de traiter des problématiques de façon coordonnée.

Le groupe de travail produira un rapport de contrôle qui surveillera les progrès réalisés au sein des quatre stratégies fondamentales de SISM (éducation/sensibilisation, recherche,

infrastructure/normes routières ainsi que le contrôle routier (coercition).

Le rapport de contrôle demandera aux administrations de décrire toute nouvelle activité ou recherche entreprise en cours d'année relativement au contrôle de la vitesse et des intersections ainsi que relativement à l'infrastructure routière et aux normes s'y rapportant.

Ce même rapport demandera aux administrations de décrire les trois activités majeures qu'elles ont initiées relativement aux paramètres cités précédemment.

Le format et le contenu de ce rapport de contrôle seront examinés annuellement afin de faire en sorte qu'il s'en tienne aux priorités telles qu'identifiées par le groupe SISM.

### **Objectifs/mesures de rendement**

Les objectifs nationaux à atteindre d'ici 2010 sont les suivants :

- une diminution de 20 % du nombre de victimes décédées et blessées dans des collisions liées à la vitesse;
- une diminution de 20 % du nombre de victimes décédées et blessées dans des collisions survenues à une intersection.

### **Éléments stratégiques**

La Stratégie sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections est axée sur quatre éléments principaux : l'éducation et la sensibilisation, la recherche, l'infrastructure/normes routières, et la coercition.

#### Éducation et sensibilisation

- Accroître les connaissances des usagers de la route - ainsi que leur compréhension - sur les risques et les conséquences liés à une conduite dangereuse au sein des sujets qui nous préoccupent.
- Encourager les usagers de la route à davantage prendre conscience des sanctions qu'ils encourent lorsqu'ils affichent des comportements dangereux derrière le volant.
- Créer des messages clés de prévention.

#### Recherche

- Entreprendre une recherche sur les raisons qui motivent les conducteurs à dépasser les limitations de vitesse
- Élaborer une série de pratiques exemplaires qui seront intégrées dans des programmes basés sur l'éducation et la coercition.
- Favoriser la conclusion d'ententes entre les membres du CCATM qui permettront aux administrations d'adopter une approche coopérative sur les sujets d'intérêt commun et de maximiser les fonds nationaux limités alloués à la recherche.

#### Infrastructure et normes routières

- Appuyer le projet de normes nationales qui vise à établir des limitations de vitesse en fonction du type de route.
- Appuyer la création d'un système fiable de collecte de données sur les collisions survenues au pays.

## Coercition

- Déterminer un niveau optimal des ressources de coercition.
- Coordonner l'activité de coercition avec l'éducation et à la sensibilisation du public.
- Coordonner l'activité de coercition avec les améliorations d'infrastructure routière.

Pour être efficace, le Groupe de travail sur la vitesse et la sécurité aux intersections doit travailler en collaboration avec le Groupe de travail sur les conducteurs à risque, le groupe chargé de la mise en place de la Stratégie canadienne pour la sécurité routière en milieu rural et le Comité de sécurité de l'Association des transports du Canada. L'objectif principal de ces intervenants en sécurité routière est la diminution du nombre de collisions et SISM peut y contribuer. Une collaboration formelle entre les intervenants énumérés ci-dessus est recommandée.

## **COLLISIONS LIÉES À LA VITESSE ET À LA SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS**

### **1.0 INFORMATION**

Un sous-comité du Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques a entrepris un examen du contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections en 1997. Cette enquête a été menée à la suite de demandes, d'inquiétudes et de comptes rendus émanant des services de police provinciaux, des intervenants en sécurité routière et du public.

Le sous-comité était chargé de déterminer l'ampleur du nombre de collisions liées à la vitesse et à la sécurité aux intersections, et d'examiner les stratégies actuellement en place pour remédier à ces problèmes.

Entre 1998 et 1999, une enquête a été menée pour évaluer la situation nationale en matière de contrôle de la vitesse et de sécurité aux intersections, c'est-à-dire les moyens de coercition en place, l'information disponible sur les collisions et la législation en vigueur. À l'origine, l'enquête consistait à rassembler de l'information sur les infractions commises aux feux rouges. À la vue des résultats, le sous-comité a décidé d'englober tous les éléments susceptibles de nuire à la sécurité aux intersections. Les résultats de l'enquête et de l'analyse sont les suivants :

- Toutes les provinces utilisent un système d'attribution d'amendes et de points d'inaptitude. Ces sanctions varient essentiellement en fonction de l'ampleur du dépassement de la limite de vitesse indiquée sur les panneaux de signalisation.
- Certaines provinces condamnent les contrevenants à une amende supplémentaire lorsque la limitation de vitesse est enfreinte sur une route proche d'une école, d'une zone de travaux ou d'une zone spécialisée (tel un terrain de jeux).
- Des informations officielles indiquent que l'excès de vitesse représente un fort pourcentage parmi toutes les infractions aux règlements de la circulation. Cependant, ces pourcentages sont soutenus par une activité de coercition accrue dans ce domaine et par l'accumulation de profits importants générés par ce type d'infraction. Bien que les raisons qui motivent les usagers à conduire leur véhicule à des vitesses excessives soient maintenant bien connues et

que les moyens de coercition soient plus efficaces, la vitesse demeure un facteur aggravant dans la plupart des collisions.

- Des types de radars photographiques sont déjà utilisés dans certaines administrations.
- De la technologie relative à la surveillance aux feux rouges a été mise en place dans certaines administrations (plusieurs d'entre elles l'utilisent depuis 1997).
- Toutes les administrations ont mis en place des programmes de contrôle de la vitesse, la plupart du temps en collaboration avec les services de polices.
- Les intersections demeurent un endroit à risque pour les collisions, tant en milieu rural qu'en milieu urbain.
- Après avoir pris connaissance des résultats de l'enquête et de l'analyse sur les collisions liées à la vitesse et la sécurité aux intersections, le Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques a formé un groupe de travail. Il a chargé ce groupe d'élaborer une stratégie nationale sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections. Cette stratégie doit coordonner ses mesures avec le Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO), de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA), la Stratégie pour la réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) ainsi qu'avec le Groupe de travail sur les conducteurs à risque. La détermination d'un objectif de réduction servira de mesure de rendement de la stratégie.

## **2.0 OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE SUR LE CONTRÔLE DE LA VITESSE ET LA SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS**

Ce rapport fournit aux administrations les objectifs à atteindre et les stratégies à appliquer. La Stratégie représente un défi de taille pour les administrations. Cependant, un effort conjugué de toutes ces parties permettra d'atteindre l'objectif national d'ici 2010. Le Groupe de travail sur la vitesse et la sécurité aux intersections est conscient que certaines stratégies peuvent se chevaucher. On tentera alors de traiter des problématiques semblables ensemble.

Le Groupe de travail est conscient que la sécurité en matière de vitesse et que la sécurité aux intersections ne s'excluent pas mutuellement et qu'il est impossible de traiter séparément de ces stratégies.

## **3.0 STRATÉGIE SUR LE CONTRÔLE DE LA VITESSE**

### **Objectif / mesure de rendement**

L'objectif national que l'on souhaite atteindre d'ici 2010 est :

- **une réduction de 20 % du nombre de victimes décédées ou blessées dans des collisions liées à la vitesse**

L'évaluation du progrès accompli en 2010 se basera sur la comparaison de la moyenne entre les années 1996 et 2001.

Les données de risque (par kilomètre parcouru) sont reconnues comme étant la meilleure façon d'évaluer le progrès accompli.

Les provinces pourraient, dans la mesure du possible, prendre des initiatives particulières dans leur propre administration. Ces initiatives pourraient être de diverses nature, par exemple, mener une enquête sur la vitesse (par kilomètre parcouru) suivant le type de route, le type de véhicule et le moment de la journée. Ces initiatives permettront à l'administration d'évaluer les progrès réalisés et d'établir des comparaisons à l'échelle nationale.

La Stratégie englobe quatre éléments principaux qui ont déjà fait leurs preuves dans d'autres programmes : l'éducation et la sensibilisation, la recherche, l'infrastructure/normes routières, et la coercition.

**Remarque – Un rehaussement de la vitesse permise aura un effet contraire à l'objectif visé.**

### **3.1 Sensibilisation**

#### 3.1.1 Regroupement de l'information

- Le Groupe de travail s'assurera que chaque administration a mis en place un procédé d'évaluation des lieux à risque.
- Les administrations sont invitées à travailler à la recherche et au rassemblement des informations sur des sujets connexes en collaboration avec le Groupe de travail afin d'utiliser ces renseignements à l'intérieur du Canada et dans le monde : résultats de recherches, publications et programmes qui ont été mis en œuvre.

#### 3.1.2 Rassemblement des documents sur les pratiques exemplaire/matériel documentaire

- Le Groupe de travail rassemblera des documents sur les pratiques exemplaires afin de tenir continuellement à jour la documentation de base et de mieux déceler les lacunes dans les renseignements de recherche.

#### 3.1.3 Nouvelles recherches requises

Le Groupe de travail recommande aux administrations d'adopter une approche coopérative afin d'atteindre les mesures décrites ci-dessous.

- Entreprendre de nouvelles recherches sur la perception de la vitesse par le public. Le Groupe de travail suggère que Transports Canada mène, dans chaque province et à l'échelle nationale, une enquête de référence sur la sensibilisation du public aux risques liés à la vitesse. On croit que la plupart des usagers de la route conduisent à des vitesses supérieures à celles indiquées par les panneaux de signalisation, sans avoir vraiment conscience des risques

accrus. Le comportement des contrevenants peut être influencé par certains facteurs, tels que la tolérance sociale, la mauvaise perception des risques, les contraintes de temps et l'habitude. En général, les conducteurs modifient leur conduite lorsqu'ils prennent connaissance des mesures coercitives et des sanctions en vigueur. Les enquêtes devraient être menées de manière continue afin de pouvoir noter l'efficacité de la campagne de sensibilisation et l'évolution du comportement des conducteurs.

- Déterminer le profil des groupes visés afin de concentrer les efforts en priorité sur les conducteurs à risque, puis sur le public en général. Le Groupe de travail sur la vitesse et la sécurité aux intersections devra travailler en collaboration avec le Groupe de travail sur les conducteurs à risque ainsi que le groupe chargé de la mise en œuvre de la campagne publicitaire visant les jeunes conducteurs en milieu rural du Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO).
- Entreprendre, en collaboration avec le Groupe de travail sur les conducteurs à risque, une recherche sur les raisons qui motivent les usagers à conduire à des vitesses excessives et sur les motivations et les habitudes des conducteurs agressifs.
- Entreprendre une recherche sur l'efficacité des programmes de contrôle de la vitesse qui sont basés sur la coercition et l'éducation.
- Entreprendre une recherche sur l'efficacité des initiatives en matière d'infrastructure routière.

#### 3.1.4 Élaboration de messages clés de prévention et de matériel d'information

Le Groupe de travail encourage les administrations à prendre les mesures énumérées ci-dessous.

- Élaborer des stratégies de sensibilisation axées sur les éléments suivants : la sécurité en fonction de la mobilité; la connaissance des risques inhérents à la vitesse; la connaissance et les économies monétaires réalisées grâce à la réduction des décès et des blessures sur la route.
- Former des comités sur le contrôle de la vitesse qui seront chargés de mettre en place les stratégies au niveau des administrations.
- Créer et peaufiner des messages clés de prévention à l'intention du public.
- Analyser le contenu des informations diffusées par les médias (messages publicitaires, articles, émissions) qui vantent les qualités de véhicules performants ou qui traitent de la vitesse. Les administrations et leurs intervenants devraient veiller à ce que l'information véhiculée par les médias ne contredise pas les messages de prévention destinés à sensibiliser le public

aux risques inhérents à la vitesse. Le cas échéant, des mesures seront prises au niveau national ou de l'administration.

- Mettre sur pied des campagnes de sensibilisation qui soulignent le fait que le dépassement des limitations de vitesse constitue une problématique sociale.
- Demander l'appui de groupes tiers concernés par la sécurité routière, entre autres, les groupes de sécurité communautaire ou les associations médicales.

#### 3.1.5 Considérations supplémentaires

- Les stratégies et les programmes qui ont été mis en œuvre avec succès dans certaines administrations devraient être examinés en vue de leur application au niveau national.

### **Recommandations sur la sensibilisation et le contrôle de la vitesse**

- 1. Chaque administration devrait élaborer un procédé afin de déterminer les lieux et les tronçons de route à risque.**
- 2. Il est nécessaire d'élaborer un procédé qui permettra d'identifier les contrevenants à risque. (Le Groupe de travail sur les conducteurs à risque travaille actuellement à l'élaboration d'un tel procédé.)**
- 3. Chaque administration devrait former un comité sur le contrôle de la vitesse qui sera chargé de mettre en œuvre les stratégies à l'échelle locale ou régionale. Ce travail s'effectuera en collaboration avec les différents intervenants en sécurité routière, dont les agences d'application de la loi (afin d'améliorer les messages de prévention avec l'aide des intervenants, examen des informations véhiculées par les médias, sensibilisation au coût social des collisions, mise en œuvre de programmes régionaux).**
- 4. Les administrations devraient rassembler et partager au-delà de leur frontière géographique leurs pratiques exemplaires en matière d'activités de sensibilisation à la vitesse.**

## 3.2 Éducation

Le Groupe de travail encourage les administrations à prendre les mesures énumérées ci-dessous.

### 3.2.1 Élaborer une stratégie qui prévoit la mise en œuvre de méthodes ou de programmes de formation basés sur des principes d'éducation permanente.

- Demander à ce que des notions de conduite sécuritaire, en particulier sur la vitesse, soient intégrées dans les programmes publics d'éducation (curriculums).

- Encourager la stratégie qui préconise des principes d'éducation permanente en effectuant une évaluation et une mise à jour continues du curriculum d'éducation routière des écoles de conduite et du réseau public d'éducation. Cette démarche permettra de s'assurer que des notions de sécurité routière, telles que les risques inhérents à la vitesse et les habitudes d'une conduite sécuritaire, sont intégrées dans les programmes.
- Améliorer les messages de prévention afin de répondre aux besoins des groupes visés. Démontrer en particulier les corrélations suivantes : la vitesse et la distance de freinage, la vitesse et la force d'impact.
- Trouver les moyens d'informer les médias, les journalistes et les critiques automobile des risques inhérents à la vitesse.
- Encourager l'élaboration de programmes communautaires en fournissant des messages de prévention et un appui aux intervenants clés.

### 3.2.2 Diffuser des messages clés de prévention par l'intermédiaire du système public d'éducation.

- S'assurer que les concepts suivants figurent dans les messages de prévention :
  - la gravité des collisions est proportionnelle à la vitesse;
  - la distance de freinage est proportionnelle à la vitesse;
  - l'augmentation de la vitesse diminue le temps de réaction du conducteur;
  - la nécessité de réduire la vitesse en fonction des mauvaises conditions climatiques;
  - le type et l'âge du véhicule;
  - l'utilisation appropriée de la voie (p. ex., se déplacer sur le côté droit de la route en cas de dépassement par un autre véhicule);
  - une meilleure perception de la force d'impact advenant une collision;
  - une meilleure compréhension des risques liés à des variations fréquentes de la vitesse;
  - la sensibilisation publique aux conséquences d'une consommation élevée de carburant qu'entraîne l'augmentation de la vitesse (diminution du budget familial et émission de gaz à effet de serre).
- S'assurer de mieux informer le public sur l'utilisation et les limites de l'équipement de sécurité installé sur les véhicules. Les progrès technologiques en matière d'équipement (p. ex., le dispositif de frein anti-blocage ou ABS) ont souvent donné une fausse perception de sécurité au public.
- Créer du matériel d'éducation pour informer le public, les médias, les journalistes et les critiques automobiles des nombreux risques liés à la vitesse. Envisager la création et la distribution d'une publication, similaire à *Impact* (Transports Canada), sur le thème de la vitesse.
- Créer des messages de prévention simples et directs pour mieux convaincre le public.

- Créer, en collaboration avec les services de police provinciaux, des messages de prévention qui accroissent la crainte des sanctions parmi le public.

### **Recommandations sur le contrôle de la vitesse et l'éducation**

- 1. Chaque administration devrait favoriser l'établissement de relations entre les systèmes d'éducation (le réseau public d'éducation et les écoles de conduite) et les agences gouvernementales de sécurité routière afin que l'enseignement permanent des notions de sécurité routière soit intégré dans les curriculums.**
- 2. Proposer à Transports Canada la création d'une publication ou de matériel d'information sur la vitesse semblable à *Impact-Conduite avec facultés affaiblies*.**
- 3. Les administrations devraient rassembler et partager au-delà de leur frontière géographique leurs pratiques exemplaires en matière d'activités de sensibilisation à la vitesse.**

### **3.3 Infrastructure/normes routières**

Encourager les administrations à prendre les mesures énumérés ci-dessous.

#### **3.3.1 Évaluation constante des limitations de vitesse**

- Élaborer un procédé qui garantit l'utilisation de critères de sécurité (plutôt que de mobilité) pour évaluer la pertinence des limitations de vitesse sur différentes routes.
- À la suite des accords de Kyoto, déterminer dans quel domaine des normes pourraient être mises en place pour limiter la consommation de carburant et diminuer ainsi les déplacements.

#### **3.3.2 Révision des sanctions**

- Accroître la sévérité des sanctions en fonction du niveau de risque (p. ex., appliquer des sanctions plus sévères pour des infractions répétées et à risque).
- S'assurer que les sanctions visent particulièrement le groupe de conducteurs à risque.
- S'assurer que les sanctions et la législation sont perçues comme un outil servant à accroître la sécurité en gérant la vitesse plutôt que comme un moyen de générer des revenus.
- Entreprendre une révision des sanctions et des points d'inaptitude.

### 3.3.3 Technologie

- Réexaminer les capacités et la pertinence des limiteurs de régime, des dispositifs de réglage de vitesse et des véhicules « intelligents » en fonction des sanctions en vigueur (s'il y a lieu).

### 3.3.4 Considérations supplémentaires

- Vérifier auprès de l'ATC les progrès accomplis en matière d'infrastructure routière qui pourraient avoir une incidence sur les stratégies se rapportant au contrôle de la vitesse.
- Examiner certaines techniques, telles que le ralentissement volontaire de la circulation, les vérifications de sécurité routière et l'évaluation constante des limitations de vitesse, en vue de les inclure dans les programmes de diminution du nombre de collisions.
- Adopter les stratégies du Groupe de travail sur les conducteurs à risque.
- Élaborer des normes et des protocoles sur l'équipement technologique de coercition et les dispositifs de contrôle de la vitesse installés dans les véhicules (p. ex., les limiteurs de régime et les compteurs de vitesse numériques en bordure des artères). L'élaboration de normes et de protocoles sur l'équipement technologique de coercition (p. ex., le radar photo) confirmera auprès du public que l'utilisation de tels moyens n'a pour but que d'accroître la sécurité routière.
- Demander au gouvernement d'obliger les constructeurs d'automobiles à modifier la nature de leurs annonces publicitaires qui incitent souvent les usagers à adopter une conduite dangereuse et un comportement agressif.

#### **Recommandations sur le contrôle de la vitesse/l'infrastructure/les normes routières**

- 1. Les administrations élaboreront un procédé qui garantit l'utilisation de critères de sécurité pour évaluer la pertinence des limitations de vitesse sur différentes routes.**
- 2. Les administration devraient appuyer la mise en place de techniques qui contribuent à un ralentissement de la circulation et à une évaluation continue des limitations de vitesse.**
- 3. À l'occasion d'une révision des sanctions, chaque administration devrait envisager de rehausser celles-ci en fonction du niveau de risque (c'est-à-dire sanctionner plus sévèrement les infractions répétées et à risque). Adopter, s'il y a lieu, les stratégies du Groupe de travail sur les conducteurs à risque.**

4. **Les administrations devraient encourager la mise au point d'équipement technologique (p. ex., des limiteurs de régime et des dispositifs de réglage de vitesse) qui permet aux conducteurs de mieux contrôler la vitesse de leur véhicule.**
5. **Les administrations devraient élaborer de l'infrastructure routière et des normes ainsi que des protocoles sur l'utilisation d'équipement technologique de coercition (p. ex., le radar photo) afin que le public prenne conscience que ce matériel n'a pour but que d'accroître la sécurité routière.**
6. **Les administrations devraient rassembler et partager au-delà de leur frontière géographique leurs pratiques exemplaires en matière d'activités de sensibilisation à la vitesse.**

### **3.4 Coercition (application de la loi)**

#### 3.4.1 Optimisation de la coercition

Le Groupe de travail déterminera un niveau optimal de coercition et appuiera les efforts des administrations dans ce domaine afin d'accroître la crainte des sanctions au sein du public.

Le Groupe de travail encourage les administrations à prendre les mesures énumérées ci-dessous.

- Renforcer la coercition aux endroits (zones urbaines et rurales) à risque.
- Coordonner la coercition à l'éducation et à la sensibilisation.
- Appuyer l'utilisation tant d'équipement technologique que des moyens de coercition conventionnels.
- Créer un partenariat entre les organismes d'application de la loi et les parties concernées par la sécurité routière.

#### 3.4.2 Considérations supplémentaires

- Élaborer et mettre en œuvre de manière permanente des campagnes sur les programmes d'application sélective – circulation (PASC).
- Disposer à l'entrée des villes, des panneaux qui informent les conducteurs du montant des amendes qu'ils encourent en cas d'infraction, et de l'utilisation par la localité d'un équipement technologique de contrôle de la vitesse (radar photo, caméra laser).

## **Recommandations sur le contrôle de la vitesse/coercition**

- 1. Le Groupe de travail devrait examiner les études entreprises par les administrations qui ont déterminé un niveau de coercition optimal ainsi que les stratégies qu'elles ont mises en place.**
- 2. Les administrations devraient utiliser l'information sur les niveaux optimaux de coercition pour élaborer des plans coercitifs en collaboration avec les organismes d'application de la loi. Ces plans devraient mentionner les lieux à risque.**
- 3. Les administrations devraient élaborer et mettre en œuvre des campagnes sur les PASC sur le thème de la vitesse en collaboration avec les intervenants clés de la communauté.**
- 3. Les administrations devraient coordonner les activités d'éducation et de sensibilisation aux programmes de coercition afin d'accroître la crainte des sanctions au sein du public.**
- 5. Les administrations devraient rassembler et partager leurs pratiques exemplaires relativement aux activités de coercition des excès de vitesse.**

## **4.0 STRATÉGIE SUR LA SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS**

### **Objectif /mesure de rendement**

L'objectif national que l'on souhaite atteindre d'ici 2010 est :

- une réduction de 20 % du nombre de victimes décédées ou blessées dans des collisions liées à la vitesse**

Les données de risque (par kilomètre parcouru) sont reconnues comme étant la meilleure façon d'évaluer le progrès accompli. Les provinces pourraient, dans la mesure du possible, prendre des initiatives particulières dans leur propre administration. Ces initiatives pourraient comprendre des mesures telles que des enquêtes effectuées à des intersections précises à l'intérieur de leur administration et permettraient à chacune d'évaluer ses progrès réalisés et d'établir des comparaisons à l'échelle nationale.

La Stratégie englobe quatre éléments principaux qui ont déjà fait leurs preuves dans d'autres programmes : l'éducation et la sensibilisation, la recherche, l'infrastructure/normes routières, et la coercition. De plus, il faut noter que la gestion des intersections diffère considérablement dans les secteurs ruraux que dans les secteurs urbains. Conséquemment, cette Stratégie doit être conçue et adaptée aux exigences des lieux choisis.

### **4.1 Sensibilisation**

#### **4.1.1 Rassemblement des recherches**

Le Groupe de travail recommande aux administrations d'adopter une démarche coopérative lorsqu'elles prendront les mesures décrites ci-dessous.

- Rassembler, en collaboration avec le Groupe de travail, toutes les informations sur la sécurité aux intersections disponibles au Canada et dans le monde : résultats de recherches, publications et programmes mis en œuvre.
- S'assurer que chaque administration a mis en place un procédé pour déterminer les intersections à risque.
- Utiliser dans la mesure du possible les données de risque.

#### 4.1.2 Rassemblement des documents sur les pratiques exemplaires et mise à jour de la documentation de base

- Rassembler tous les documents sur les pratiques exemplaires afin de s'assurer que la documentation de base (ressource) est continuellement mise à jour et que les pratiques exemplaires sont disponibles en tout temps.
- Déterminer les lacunes dans l'information recueillie.

#### 4.1.3 Nouvelles recherches requises

Le Groupe de travail recommande aux administrations d'adopter une démarche coopérative lorsqu'elles prendront les mesures décrites ci-dessous.

- Entreprendre une recherche sur les facteurs, tels que la tolérance générale, la perception du risque, les contraintes de temps et les habitudes, qui influencent le comportement des conducteurs qui bravent les règles de conduite qui prévalent aux intersections. En général, le public change de conduite lorsqu'il prend connaissance des mesures coercitives et des sanctions en vigueur. Il est donc intéressant de connaître l'opinion (perception et sensibilisation) du public sur le comportement des conducteurs qui franchissent dangereusement une intersection dotée d'un panneau indicateur d'arrêt ou de feux de signalisation. Une enquête de référence devrait être menée afin de connaître la sensibilisation du public à la sécurité aux intersections.
- Déterminer le profil du groupe visé afin de concentrer les efforts en priorité sur les conducteurs qui risquent davantage d'enfreindre la loi, puis sur le public en général. Le Groupe de travail sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections travaillera donc en collaboration avec le Groupe de travail sur les conducteurs à risque.
- Entreprendre une recherche sur les dispositifs technologiques qui pourraient accroître la sécurité aux intersections (p. ex., une caméra aux feux rouges).
- Entreprendre une recherche originale qui pourrait être requise relativement à l'infrastructure routière.

#### 4.1.4 Élaboration de messages de prévention et de matériel d'information

Le Groupe de travail encourage les administrations à :

- élaborer des stratégies de sensibilisation axées sur les éléments suivants : la sécurité en fonction de la mobilité, la connaissance et les épargnes monétaires réalisées grâce à la réduction des décès et des blessures sur la route;
- analyser le contenu des informations diffusées par les médias (messages publicitaires, articles, émissions) et prendre des mesures (s'il y a lieu) au niveau national et de l'administration;
- créer un message de prévention qui souligne le fait que la sécurité aux intersections est une problématique sociale;
- former des comités sur la sécurité aux intersections qui seront chargés de mettre en place les stratégies au niveau local;
- créer des messages de prévention destinés à la fois aux piétons et aux automobilistes;

#### 4.1.5 Considérations supplémentaires

- Les stratégies et les programmes qui ont été mis en œuvre avec succès dans certaines administrations devraient être examinés en vue de leur application au niveau national.

#### **Recommandations sur la sécurité aux intersections/sensibilisation**

- 1. Le Groupe de travail entreprendra une recherche afin de rassembler toute l'information disponible sur la sécurité aux intersections, y compris les pratiques exemplaires documentées. Il déterminera également la présence de lacunes dans l'information recueillie. (Cela a été terminé en 2001.)**
- 2. Chaque administration devrait élaborer un procédé afin de déterminer les intersections et les tronçons de route à risque.**
- 3. Il est nécessaire d'élaborer un procédé qui permet d'identifier les contrevenants à risque. (Le Groupe de travail sur les conducteurs à risque travaille actuellement à l'élaboration d'un tel procédé.)**
- 4. Chaque administration devrait former des comités sur la sécurité aux intersections qui seront chargés de mettre en place les stratégies (amélioration des messages de prévention, sensibilisation au coût social lié aux collisions aux intersections, analyse des informations diffusées par les médias, collaboration avec les différents intervenants en sécurité routière).**

**5. Les administrations devraient rassembler et partager au-delà de leur frontière géographique leurs pratiques exemplaires en matière d'activités de sensibilisation à la sécurité aux intersections.**

**4.2 Éducation**

Le Groupe de travail encourage les administrations à prendre les mesures énumérées ci-dessous.

4.2.1 Élaborer une stratégie qui préconise la mise en œuvre de méthodes ou de programmes de formation basés sur des principes d'éducation permanente.

- Appuyer la stratégie qui prévoit la mise en place de méthodes basées sur une éducation permanente. Les curriculums des écoles de conduite et du système public d'éducation devraient englober des notions sur la sécurité aux intersections et sur les habitudes de conduite sécuritaire. Des messages sur la sécurité aux intersections seront créés à l'intention des groupes visés, y compris des piétons et des autres usagers de la route. Ils seront diffusés par l'intermédiaire des réseaux d'éducation.
- Diffuser de l'information sur la sécurité aux intersections par l'intermédiaire des principaux groupes d'intérêt.
- Appuyer et encourager les programmes communautaires qui mettent l'accent sur la sécurité aux intersections.
- Créer du matériel d'information pour sensibiliser le public, les médias, les journalistes et les critiques automobiles aux dangers inhérents aux intersections.

4.2.2 Information éducative

- Informer le public des risques de collision inhérents aux intersections. S'assurer que les concepts suivants sont mis en évidence dans les messages de prévention :
  - la gravité des collisions est proportionnelle à la vitesse;
  - la promiscuité des véhicules motorisés, des piétons et des bicyclettes;
  - le nombre et la diversité des usagers qui empruntent les intersections et la probabilité de voir ce nombre et cette diversité augmenter.
- Informer le public du rôle essentiel des feux de signalisation, en particulier des feux ambre et rouge.
- Inclure les piétons et les cyclistes dans les messages de prévention sur la sécurité aux intersections.

- Intégrer dans les messages de prévention les facteurs environnementaux qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité aux intersections.
- Informer le public de l'existence de différents types d'intersection.
- Les messages de coercition seront créés en collaboration avec les services de police provinciaux.

### **Recommandations sur la sécurité aux intersections/éducation**

- 1. Chaque administration devrait favoriser l'établissement de relations entre les systèmes d'éducation (le réseau public d'éducation et les écoles de conduites) et les agences gouvernementales de sécurité routière afin que l'enseignement permanent des notions de sécurité routière soient intégré. (Les messages de sécurité devraient inclure l'interaction entre les divers conducteurs et les piétons, les différents types d'intersection, le comportement aux feux ambre et rouges, et autres.)**
- 2. Proposer à Transports Canada de créer une publication ou du matériel d'information sur les intersections semblable à *Impact-Conduite avec facultés affaiblies*.**
- 3. Les administrations devraient rassembler et partager au-delà de leur frontière géographique leurs pratiques exemplaires en matière d'activités de sensibilisation à la vitesse.**

## **4.3 Infrastructure et normes routières**

Le Groupe de travail encourage les administrations à prendre les mesures énumérées ci-dessous (au sujet desquelles l'ATC les tiendra au courant).

### 4.3.1 Évaluation constante de la configuration des intersections

- Entreprendre une étude en vue d'optimiser la signalisation aux intersections, les cycles des feux de signalisation et la configuration des intersections.
- S'assurer que les progrès accomplis en matière de sécurité sont pris en compte dans la conception et l'aménagement des intersections et des passages pour piétons (en particulier aux ronds-points).
- Consulter le Comité de sécurité de l'ATC pour s'assurer que les améliorations prévues touchant l'infrastructure sont ciblées.

### 4.3.2 Révision des sanctions

- On devrait songer à accroître la sévérité des sanctions en fonction du niveau de risque (p. ex., appliquer des sanctions plus sévères pour des infractions répétées et à risque).

- Entreprendre une révision des sanctions et des points d'inaptitude.

#### 4.3.3 Technologie

- Élaborer des normes et des protocoles sur l'équipement technologique de coercition afin que le public prenne conscience que son utilisation n'a pour but que d'accroître la sécurité.

#### 4.3.4 Considérations supplémentaires

- Chaque administration devrait optimiser la communication et ses rapports avec les groupes de professionnels (ingénieurs) chargés de la conception et de l'aménagement des intersections.
- Encourager l'interaction stratégique entre groupes multidisciplinaires au niveau national.
- Les stratégies devraient viser particulièrement les conducteurs à risque et adopter les stratégies du Groupe de travail sur les conducteurs à risque.
- Appuyer l'ingénierie d'infrastructure routière qui favorise la conception d'outils de gestion des intersections.

### **Recommandations sur la sécurité aux intersections et sur l'infrastructure et les normes routières**

- 1. À l'occasion d'une révision des sanctions, chaque administration devrait envisager de rehausser celles-ci en fonction du niveau de risque (c'est-à-dire appliquer des sanctions plus sévères pour des infractions répétées et à risque). Adopter, s'il y a lieu, les stratégies du Groupe de travail sur les conducteurs à risque.)**
- 2. Les administrations devraient encourager la mise au point de dispositifs technologiques (p. ex. des caméras) qui assureraient une meilleure sécurité aux intersections.**
- 3. Les administrations devraient appuyer la mise en place de techniques d'ingénierie qui contribuent à l'élimination des dangers de la circulation et à une meilleure information des usagers.**
- 3. Les administrations devraient élaborer des normes et des protocoles sur l'équipement technologique de coercition (p. ex., une caméra aux feux rouges) afin que le public prenne conscience que son utilisation n'a pour but que d'accroître la sécurité.**

**5. Les administrations devraient rassembler et partager au-delà de leur frontière géographique leurs pratiques exemplaires en matière d'activités de sensibilisation à la vitesse.**

**4.4 Coercition**

**4.4.1 Optimisation de la coercition**

Le Groupe de travail déterminera un niveau optimal de coercition et appuiera les efforts des administrations dans ce domaine afin de d'accroître la crainte des sanctions parmi le public.

Le Groupe de travail encourage les administrations à prendre les mesures énumérées ci-dessous.

- Appuyer la mise en place de moyens de coercition aux intersections à risque.
- Coordonner la coercition à l'éducation et à la sensibilisation.
- Adopter les stratégies qui prévoient tant l'utilisation d'un équipement technologique que des moyens de coercition conventionnels.

**4.4.2 Considérations supplémentaires**

- Élaborer et mettre en œuvre (prendre l'initiative) de manière continue des campagnes sur les PASC.
- Disposer à l'entrée des villes, des panneaux qui informent les conducteurs du montant des amendes qu'ils encourent en cas d'infraction, et de l'utilisation par la localité d'un équipement technologique de contrôle de la vitesse (caméra aux feux rouges).

**Recommandations sur la sécurité aux intersections et la coercition**

- 1. Le Groupe de travail devrait examiner les études entreprises par les administrations qui ont déterminé un niveau de coercition optimal ainsi que les stratégies qu'elles ont mises en place.**
- 2. Les administrations devraient effectuer leurs recherches sur l'optimisation de la coercition en collaboration avec les organismes d'application de la loi. Les plans de coercition devraient mettre l'accent sur les intersections à risque.**
- 3. Les administrations devraient élaborer et mettre en œuvre des campagnes sur les PASC, à la fois dans les zones urbaines et rurales, en collaboration avec les organismes d'application de la loi.**

- 4. Les administrations devraient rassembler et partager au-delà de leur frontière géographique leurs pratiques exemplaires en matière d'activités de sensibilisation à la vitesse.**