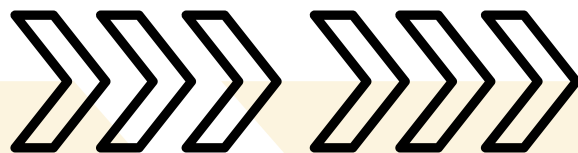




STRATÉGIE DE
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE
DU CANADA
POUR **2035** ET AU-DELÀ





STRATÉGIE DE **SÉCURITÉ** **ROUTIÈRE** DU CANADA POUR **2035** ET AU-DELÀ

Avant-propos	3
Sommaire	4
Introduction	6
Cadre de sécurité routière du Canada	8
Stratégie de sécurité routière pour 2035 et au-delà	10
Vision	11
Objectifs généraux	11
Approche directrice	12
Objectifs stratégiques	13
Principaux groupes à risque	15
Facteurs contributifs	16
Interventions	17
Gouvernance et participation	18
Rapports et évaluation	19
Conclusion	20
Annexe A Évolution des stratégies de sécurité routière du Canada	21
Notes de fin	23



AVANT-PROPOS

À titre de Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière du Canada, nous sommes fiers de présenter la Stratégie de sécurité routière pour 2035 et au-delà (SSR 2035+) – une vision unifiée pour des routes plus sécuritaires partout au pays.

La sécurité routière est une responsabilité partagée et une priorité pancanadienne. Chaque année, trop de vies sont perdues ou bouleversées à cause des accidents de la route. Ces tragédies sont évitables.

Au cours de la dernière décennie, on a observé au Canada une tendance graduelle, mais inégale, dans les résultats en matière de sécurité routière. Bien que les données à long terme montrent une diminution importante du nombre de décès et de blessures graves, soit respectivement 28 % et 41 % par rapport à il y a 20 ans, les dernières années ont connu un revirement inquiétant. En 2023, le Canada a enregistré 1 964 décès sur la route, le nombre le plus élevé des 10 dernières années, et 9 261 blessures graves, le nombre le plus élevé des cinq dernières années.

La présente stratégie reflète notre engagement collectif à éliminer les décès et les blessures graves sur les routes canadiennes; elle s'appuie sur les principes de l'approche systémique de la sécurité routière (ASSR) et l'approche à long terme Vision zéro. La nouvelle stratégie se base sur les progrès réalisés au cours des décennies précédentes, tout en favorisant l'innovation, l'inclusivité et les mesures fondées sur des données probantes. Elle reconnaît la nature évolutive des transports et des questions de sécurité connexes, façonnée par les nouvelles technologies, les impératifs climatiques et les modèles de mobilité changeants. Elle répond aussi à un cadre qui est continuellement adaptatif, collaboratif et avant-gardiste.

Cette stratégie est le résultat d'une vaste collaboration avec les gouvernements et les partenaires en sécurité routière partout au Canada. C'est un appel à l'action pour que tous les Canadiens travaillent ensemble afin de rendre nos routes plus sécuritaires pour tous, peu importe le mode de transport qu'ils utilisent.

Le Canada appuie également la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 des Nations Unies et son objectif de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessures d'ici 2030. Notre stratégie appuie la réponse du Canada à ce plan de sécurité routière.

Nous sommes convaincus que, grâce au leadership continu du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, au partenariat et à la participation du public, nous pouvons atteindre notre objectif commun : un Canada où personne n'est tué ou grièvement blessé sur nos routes.

Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière
20 février 2026



La Stratégie de sécurité routière pour 2035 et au-delà (SSR 2035+) du Canada est le cinquième cadre pancanadien visant à réduire les décès et les blessures graves sur la route.

Cette stratégie sera un document évolutif, conçu pour être surveillé annuellement et mis à jour au besoin. Reconnaissant que la sécurité routière est une responsabilité partagée entre tous les ordres de gouvernement et les intervenants, la SSR 2035+ offre une structure souple pour appuyer l'élaboration de plans de sécurité régionaux et locaux adaptés aux besoins particuliers.

Les transports changent constamment et sont touchés par d'autres défis, comme l'environnement, l'économie, l'aménagement du territoire et les préoccupations en matière de santé. Le parc de véhicules du Canada évolue aussi rapidement, avec une combinaison de véhicules comprenant des véhicules plus gros et plus lourds, des véhicules de micromobilité, des véhicules électriques, ainsi que des technologies d'automatisation et d'intelligence artificielle. La SSR 2035+ s'appuie sur les réussites de la stratégie précédente tout en reconnaissant les changements dans le réseau de transport et la nature en constante évolution de nos routes.

La stratégie est guidée par l'approche « Vision zéro : Un réseau routier sécuritaire pour tous les Canadiens », dans le but de poursuivre le déclin à long terme des décès et des blessures liés à la route. En tant que cadre renouvelé, la SSR 2035+ met l'accent sur la réduction du nombre absolu de décès et de blessures graves, mesuré en fonction d'une période de référence continue de trois ans – parce qu'une vie perdue est une vie perdue de trop. Bien que la stratégie elle-même ne prescrive pas de cibles pancanadiennes, elle encourage les provinces et territoires à établir leurs propres objectifs de réduction des collisions en fonction des profils de risque locaux et des défis en matière de sécurité.

La SSR 2035+ est fondée sur l'approche systémique de la sécurité routière (ASSR) reconnue à l'échelle internationale. Elle admet que, bien que l'erreur humaine soit inévitable, les décès et les blessures graves sur la route ne le sont pas. L'ASSR insiste sur le fait que les usagers de la route commettront des erreurs et que le système de transport doit être conçu de manière à éviter que ces erreurs ne se traduisent par des conséquences fatales ou qui bouleversent la vie des gens. Elle reconnaît la vulnérabilité physique du corps humain et exige que la gestion de la force d'impact demeure dans les limites des possibilités de survie. Cette approche favorise également le partage des responsabilités entre les gouvernements, les concepteurs de routes, les constructeurs de véhicules et d'autres intervenants de l'industrie, les organismes d'application de la loi, la société civile ainsi que le public. Elle appuie l'utilisation de multiples couches de protection qui se chevauchent, comme l'infrastructure sécuritaire, la technologie des véhicules et l'intervention d'urgence, et préconise une conception proactive et inclusive qui assure la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier les populations vulnérables.

Pour appuyer cette approche, la stratégie énonce huit objectifs stratégiques, soit l'engagement de tous les partenaires, la bonne gouvernance, la prise de décisions fondées sur des données, la réglementation et les politiques modernes, la sensibilisation et l'éducation du public, l'amélioration des véhicules et des infrastructures, la conformité et l'application efficaces ainsi que la mise à profit de la technologie.

La SSR 2035+ identifie également les principaux groupes à risque, y compris les jeunes conducteurs et les conducteurs débutants, les conducteurs à risque pour des raisons médicales, les usagers de la route vulnérables (p. ex., piétons et cyclistes), les conducteurs de véhicules commerciaux, les conducteurs à risque élevé et une nouvelle catégorie de populations prioritaires établie en fonction des besoins des provinces et territoires, qui peuvent comprendre des groupes comme les nouveaux arrivants au Canada, les conducteurs âgés et les utilisateurs des nouveaux modes de transport.

La stratégie tient également compte de facteurs contributifs persistants, comme la distraction au volant, la conduite avec facultés affaiblies, la fatigue, la vitesse et les conditions environnementales. Pour atténuer ces risques, elle fait la promotion d'un éventail d'interventions, y compris les politiques et la législation, l'éducation et la formation, la sensibilisation du public, l'application de la loi, les données et la recherche, les technologies des véhicules et de l'infrastructure, ainsi que les partenariats stratégiques.

Enfin, la SSR 2035+ met l'accent sur l'importance d'une évaluation et d'une reddition de comptes continues dans le but de surveiller et de mettre à jour la stratégie sur une base régulière pour suivre l'évolution rapide de la sécurité routière.

Le Comité de programme sur la sécurité routière – recherche et politiques du CCATM s'est engagé à élaborer le plan de mise en œuvre requis. Il comprend un cadre de surveillance continue avec des indicateurs de rendement clés et un plan pour déterminer les pratiques exemplaires et les contre-mesures pancanadiennes et internationales, ainsi que des outils efficaces de collaboration et de partage. Le Comité gèrera la stratégie évolutive, déterminera les mises à jour nécessaires et travaillera avec les partenaires de la sécurité routière pour collaborer à l'atteinte de nos objectifs communs.

En favorisant la collaboration, l'innovation et les mesures fondées sur des données probantes, la SSR 2035+ témoigne d'un engagement renouvelé envers un réseau routier plus sécuritaire, plus inclusif et plus durable pour tous les Canadiens.



INTRODUCTION

La sécurité routière est une priorité clé pour le Canada. À mesure que nos collectivités prennent de l'expansion et que nos réseaux de transport évoluent, la sécurité de tous les usagers de la route – conducteurs, passagers, piétons, usagers du transport en commun et cyclistes – demeure un impératif pancanadien.

Au Canada, les responsabilités en matière de sécurité sont partagées par tous les ordres de gouvernement, les organisations non gouvernementales et la société civile.

Étant donné que bon nombre des défis en matière de sécurité routière relèvent de la compétence des gouvernements provinciaux et territoriaux, cette stratégie fournit une orientation aux provinces et territoires dans l'élaboration de leurs plans de sécurité individuels. L'objectif est d'encourager les provinces et territoires à travailler ensemble et à promouvoir l'uniformité à l'échelle pancanadienne.

Au cours de la dernière décennie, on a observé au Canada une tendance graduelle, mais inégale, dans les résultats en matière de sécurité routière. Un récent rapport d'étape sur la SSR 2025, qui compare les données de 2016-2020 à celles de 2011-2015, montre des améliorations en matière de sécurité liées aux dispositifs de retenue des occupants, à la sécurité aux intersections, à la sécurité des jeunes conducteurs, à la sécurité des véhicules commerciaux, à la distraction au volant et à la fatigue au volant. Toutefois, on a observé des augmentations concernant la vitesse, la sécurité des usagers de la route vulnérables et la conduite avec facultés affaiblies, tant par l'alcool que par les drogues. D'autres analyses portant sur la période de 2021 à 2023 indiquent que les décès et les blessures graves demeurent inférieurs au niveau de référence, mais qu'ils sont à la hausse depuis 2020.

Parallèlement, la taille du parc de véhicules au Canada continue d'augmenter, et la composition du parc de véhicules change aussi considérablement. Il y a eu une augmentation du pourcentage de véhicules plus gros et plus lourds, comme les véhicules utilitaires sport et les VUS multisegments, l'ajout de véhicules hybrides et électriques, de véhicules de micromobilité et de technologies d'automatisation, qui ont tous un impact important. La conception des véhicules évolue rapidement avec l'utilisation accrue de l'écran tactile et d'autres technologies, qui peuvent à la fois aider les conducteurs et constituer des distractions. Ces véhicules partagent tous le même réseau de transport et nécessitent une conception et un entretien à jour de l'infrastructure routière. Il y a aussi l'évolution de l'intelligence artificielle et d'autres outils technologiques dans l'application de la loi et la collecte de données qui peuvent être mis à profit par la recherche et des projets pilotes ambitieux. Les stratégies de sécurité routière doivent s'adapter et réagir à ces changements dans les véhicules, les routes, le comportement des usagers de la route et les technologies de contre-mesures. Elles doivent aussi inclure un plus grand nombre de partenaires pour atteindre nos objectifs communs.

**En 2023,
1 964 décès sur
la route et
9 261 blessures
graves**

Bien que les données à long terme montrent une baisse importante du nombre de décès et de blessures graves, respectivement de 28 % et de 41 % par rapport à il y a 20 ans, les dernières années ont connu un revirement inquiétant. En 2023, le Canada a enregistré 1 964 décès sur la route, le nombre le plus élevé des 10 dernières années, et 9 261 blessures graves, le nombre le plus élevé des 5 dernières années [1]. Ces chiffres mettent en lumière les défis persistants et changeants en matière de sécurité routière, y compris des problèmes comme la conduite avec facultés affaiblies, la distraction au volant et la non-utilisation des ceintures de sécurité.

Ce contexte met en évidence le besoin crucial d'une stratégie renouvelée, axée sur les données et la recherche, pour inverser ces tendances et protéger tous les usagers de la route.

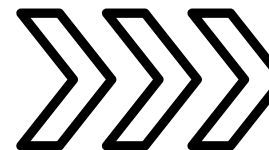
À l'échelle mondiale, le Canada s'est classé au 12^e rang pour le nombre de décès sur les routes par milliard de véhicules-kilomètres (v-km) parcourus en 2023, avec environ 4,7 décès par milliard de v-km parcourus, derrière des pays comme le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Australie et les principaux pays scandinaves, mais devant des pays comme les Pays-Bas, la France et les États-Unis [2].

Cela représente une diminution de notre position relative par rapport à 2021, quand le Canada se classait au 9^e rang et avait une position semblable à celle de 2015 (12^e place avec 5,1 décès par milliard de v-km parcourus).

La Stratégie de sécurité routière pour 2035 et au-delà (SSR 2035+) est la cinquième version d'une série de plans nationaux de sécurité routière et représente un engagement renouvelé et unifié à réduire les décès et les blessures graves sur la route, tout en favorisant une culture de sécurité partout au pays. S'appuyant sur les fondements de l'approche « Vision zéro » [3] et les progrès réalisés dans le cadre des stratégies précédentes, cette initiative continue englobe l'approche systémique de la sécurité routière (ASSR) [4]. Elle reconnaît que, même si l'erreur humaine est inévitable, les décès et les blessures graves sur nos routes ne le sont pas.

Ce cadre exhaustif est le fruit d'une vaste collaboration entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, ainsi que les principaux partenaires en matière de sécurité routière. La collaboration, tant à l'échelle pancanadienne que régionale, est nécessaire pour que l'ASSR soit vraiment systémique, comme prévu au départ. Un tel processus de collaboration est nécessaire pour réduire le nombre de décès et de blessures graves sur les routes canadiennes dans le but ambitieux de travailler à l'établissement d'un réseau routier sécuritaire pour tous les Canadiens.

Ensemble, grâce à l'éducation, à l'application de la loi, à l'ingénierie et à l'engagement, nous travaillons à faire en sorte que les routes du Canada soient parmi les plus sécuritaires au monde, car chaque vie compte.



CADRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU CANADA

Au Canada, chaque ordre de gouvernement a des pouvoirs administratifs distincts, et les différents ordres collaborent étroitement pour relever les défis communs et faire progresser les objectifs nationaux en matière de sécurité routière. Cette coopération est facilitée par des organismes intergouvernementaux comme l'Association des transports du Canada (ATC) et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), sous la supervision du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMTSR).

À l'échelle fédérale, le gouvernement du Canada joue un rôle fondamental en appuyant la sécurité routière au moyen de lois, de règlements et d'investissements dans l'infrastructure.

Les ministères fédéraux contribuent en établissant des normes de sécurité (p. ex., pour les véhicules, les pneus et les dispositifs de retenue pour enfants), en surveillant les cadres criminels et réglementaires (p. ex., le Code criminel pour la conduite avec facultés affaiblies), en appuyant l'application de la loi, en faisant la promotion d'infrastructures sécuritaires ainsi qu'en aidant les provinces et les territoires à s'attaquer aux problèmes de santé et de sécurité publique qui ont une incidence sur la sécurité routière. Ces efforts complètent et facilitent le travail des provinces, des territoires, des municipalités et d'autres partenaires pour bâtir un réseau de transport plus sécuritaire pour tous les Canadiens.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont responsables des permis de conduire, de l'immatriculation des véhicules, du Code de la route, de l'infrastructure routière et de l'administration de la justice, y compris l'application de la loi et les tribunaux. Les administrations municipales et régionales gèrent la conception et l'exploitation des routes locales, l'entretien et les mesures de contrôle de la circulation.

La SSR 2035+ vise à fournir un cadre pancanadien pour guider tous les partenaires en matière de sécurité dans la planification coordonnée. Bien qu'elle ne prescrive pas de plan uniforme, elle encourage chaque province et territoire à élaborer et à publier sa propre stratégie de sécurité routière adaptée aux besoins locaux et aux cadres juridiques. Elle tient également compte des commentaires des partenaires non gouvernementaux en matière de sécurité. Cette approche souple et axée sur la collaboration garantit que les efforts en matière de sécurité routière sont à la fois harmonisés à l'échelle pancanadienne et adaptés aux besoins locaux.

En plus du gouvernement, l'industrie joue un rôle essentiel dans l'avancement des technologies de sécurité des véhicules, la promotion de l'exploitation sécuritaire des parcs de véhicules et le soutien de l'innovation. Selon le modèle d'auto-accréditation du Canada, les fabricants et les importateurs doivent s'assurer que leurs véhicules, leurs pneus et leurs dispositifs de retenue pour enfants sont conformes à toutes les normes de sécurité canadiennes applicables au moment de la fabrication. Ils sont également tenus d'émettre un rappel lorsqu'un défaut lié à la sécurité ou une non-conformité est constaté. Les organisations non gouvernementales, les établissements



d'enseignement et les groupes de défense des droits contribuent également par la recherche, l'éducation et l'engagement communautaire. Tous les usagers de la route – les conducteurs, les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun – partagent la responsabilité d'un comportement sécuritaire sur les routes. La collaboration peut également avoir lieu au niveau communautaire, ce qui garantit que les plans de sécurité routière répondent aux besoins et aux préoccupations des usagers de la route locaux.



STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR 2035 ET AU-DELÀ

La SSR 2035+ du Canada vise à fournir un cadre pancanadien qui oriente et appuie les efforts coordonnés visant à éliminer les décès et les blessures graves sur les routes canadiennes. Ancrée dans l'ASSR et l'approche « Vision zéro », la stratégie vise à harmoniser les actions de tous les partenaires de la sécurité routière – les gouvernements, l'industrie, les organisations non gouvernementales et le public – vers un objectif commun de mobilité plus sécuritaire, plus inclusive et durable. Elle encourage chaque province et territoire à élaborer des plans de sécurité routière adaptés aux besoins locaux tout en contribuant aux objectifs nationaux. En favorisant la collaboration, l'innovation et la prise de décisions fondées sur des données probantes, la stratégie sert de catalyseur pour l'amélioration continue de la sécurité routière partout au Canada.

Bien que la SSR 2035+ soit axée sur la sécurité routière, la nouvelle stratégie reconnaît que les questions de sécurité routière recourent d'autres facteurs du réseau de transport routier, comme les changements climatiques et les considérations environnementales, la promotion du transport en commun, l'évolution du commerce pancanadien et des enjeux internationaux liés au parc de véhicules, ainsi que les objectifs en matière d'équité, d'accessibilité et de santé publique.

La SSR 2035+ tient compte de façon holistique des nombreux problèmes de transport changeants liés à l'augmentation du soutien au transport en commun, à la migration du nouveau parc de véhicules vers les véhicules électriques et à la prise en considération des influences environnementales du transport sur les changements climatiques. Les changements dans l'économie ont également une incidence et doivent être pris en considération dans les plans de sécurité routière des provinces et territoires. Les concepts d'équité, d'inclusion et d'accessibilité en matière d'expérience de transport plus sécuritaire et sécuritaire pour tous, sans égard à l'âge, à la capacité, au revenu ou au mode de transport, constituent une considération importante qui représente une compréhension changeante des questions liées à la sécurité des transports.

En plus de ces changements, les données disponibles indiquent que le comportement des usagers de la route a évolué depuis la fin de la pandémie. Dans l'ensemble, le nombre de décès et de blessures graves a augmenté depuis 2020, et certains comportements dangereux liés à la vitesse, à l'affaiblissement des facultés et à la distraction au volant ont augmenté au

cours de cette période. Les perceptions et les attitudes du public à l'égard de la sécurité routière ont peut-être changé, et il faudra possiblement effectuer davantage de recherche comportementale pour comprendre ces tendances.

L'environnement de la sécurité routière au Canada a connu des changements importants au cours des plans précédents. Pour tenir compte de la nature évolutive de la sécurité des transports, la SSR 2035+ sera une stratégie ouverte et un document évolutif qui permettra des mises à jour continues, au besoin. La stratégie fera l'objet d'un suivi annuel par l'entremise d'un groupe de travail spécial composé de partenaires des provinces et territoires. Ils seront chargés de surveiller les données sur les décès et les blessures ainsi que les indicateurs clés pour mesurer l'impact de nos objectifs stratégiques et toute mise à jour nécessaire de la stratégie fondée sur les dernières recherches et évaluations. Ils devront aussi déterminer des façons modernes et efficaces de partager les pratiques exemplaires afin que la politique sur la sécurité routière soit à jour avec les meilleures données et les meilleures données probantes.

Des évaluations et des rapports plus complets et plus solides auront lieu à des intervalles d'environ cinq ans.

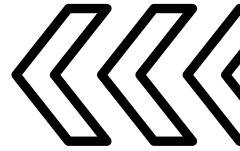
VISION

L'approche pour la SSR 2035+ est **Vision zéro : Un réseau routier sécuritaire pour tous les Canadiens**. Cette vision poursuit l'objectif de longue date du Canada d'avoir les routes les plus sécuritaires au monde et est conforme à la vision du CCATM d'avoir le transport de personnes et de marchandises le plus sécuritaire et le plus efficace au monde.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

L'objectif global de la SSR 2035+ est **d'atteindre une tendance à la baisse du nombre réel de décès et de blessures graves**. Cela sera mesuré d'une année à l'autre comparativement à une moyenne mobile sur trois ans. Les provinces et territoires peuvent également choisir d'inclure la déclaration fondée sur les taux dans leurs plans individuels pour compenser les changements démographiques au cours de la même période.

Compte tenu des différences entre les provinces et territoires et de leurs exigences, aucune cible pancanadienne quantitative précise n'est incluse, dans l'ensemble ou pour les défis individuels en matière de sûreté. Toutefois, des objectifs précis en matière de risques pour la sécurité peuvent aider à cerner et à surveiller les enjeux importants, aider à prendre des décisions de financement ainsi que promouvoir la sensibilisation du public et la motivation des interventions en matière de sécurité. Par conséquent, les plans de sécurité des provinces et territoires pourraient envisager l'établissement de cibles précises pour les facteurs de risque pertinents, le cas échéant.



La SSR 2035+ du Canada est fondée sur l'ASSR, un cadre reconnu à l'échelle internationale qui admet le caractère inévitable de l'erreur humaine et la nécessité de concevoir un système de transport qui empêche ces erreurs d'entraîner la mort ou des blessures graves [5]. Cette approche représente un changement par rapport aux modèles traditionnels de sécurité routière en mettant l'accent non pas seulement sur le comportement individuel, mais aussi sur le système plus vaste dans lequel les gens voyagent.

L'ASSR repose sur les principes fondamentaux suivants :

➤ **Les décès et les blessures graves sont inacceptables**

Les usagers de la route devraient pouvoir se déplacer sans subir de collisions entraînant un décès ou des blessures graves.

➤ **Les gens font des erreurs**

L'erreur humaine est inévitable. Le système doit être conçu de manière à anticiper ces erreurs et à en tenir compte sans entraîner de conséquences catastrophiques.

➤ **Vulnérabilité humaine**

Le corps humain a une tolérance limitée à la force d'impact. Les routes, les véhicules et les vitesses doivent être gérés de manière à ce que les énergies cinétiques dans les collisions ne dépassent pas les seuils de survie.

➤ **Responsabilité partagée**

La sécurité routière est notre responsabilité collective. Les gouvernements, les concepteurs de routes, les constructeurs de véhicules, l'application de la loi, l'industrie, les organisations non gouvernementales, la société civile et les usagers de la route ont tous un rôle à jouer dans la création d'un réseau plus sûr.

➤ **Redondance et protection multidimensionnelle**

Plusieurs niveaux de sécurité, comme la sécurité des infrastructures, la technologie des véhicules, la gestion de la vitesse, le comportement des usagers de la route et les interventions d'urgence, sont combinés pour réduire les risques et atténuer les dommages.

➤ **Conception proactive et équitable**

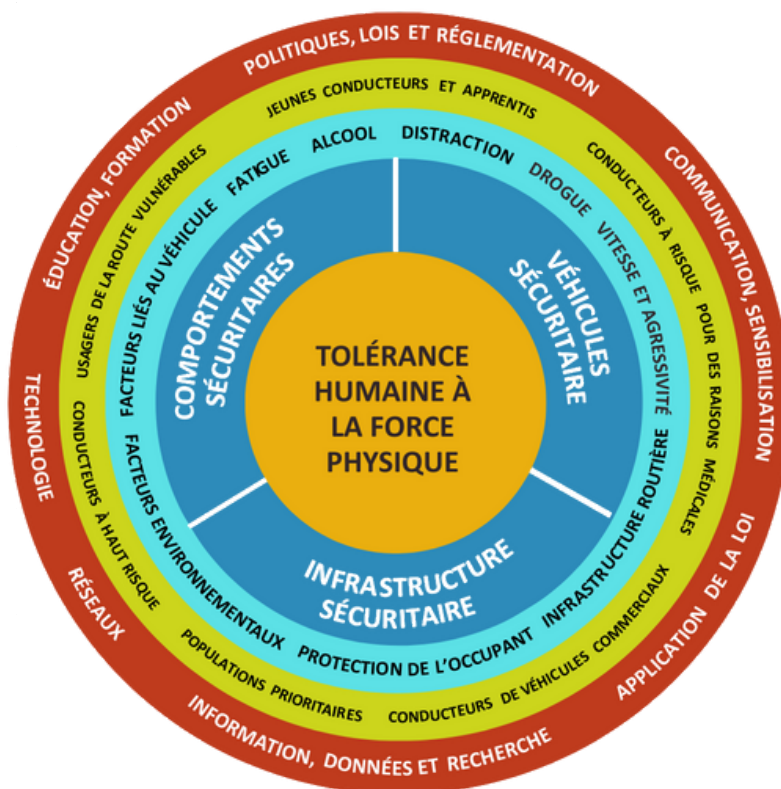
Le système doit être conçu de manière à prévenir les collisions et à assurer la sécurité de tous les utilisateurs, en particulier les groupes vulnérables comme les piétons, les cyclistes, les enfants, les aînés et les personnes handicapées.

En intégrant ces principes à la planification, à la conception et aux opérations liées à la sécurité routière, l'ASSR appuie une vision à long terme de zéro décès et blessure grave. Elle s'harmonise également avec les engagements généraux du Canada en matière de santé publique, d'équité et de mobilité durable. Cette approche n'est pas seulement une philosophie directrice; il s'agit d'un cadre d'action pratique qui modèle la façon dont provinces et territoires canadiens élaborent et mettent en œuvre leurs propres plans de sécurité routière dans le cadre de la stratégie pancanadienne.

Figure 1.1. Source : Le diagramme ci-dessus est tiré du Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde de l'OMS en 2009, lui-même adapté d'une étude commandée par le gouvernement de l'Australie-Occidentale.

Le diagramme est conçu pour représenter graphiquement la SSR 2035+, avec la sécurité humaine au centre, les autres couches représentant les systèmes clés, les facteurs contributifs, les groupes à risque et les outils pour effectuer le changement selon la légende.

-  La protection de tous les usagers de la route est au cœur de l'approche systémique de la sécurité routière
-  La clé de l'approche systémique de la sécurité est la sécurité des usagers de la route, la sécurité des véhicules et la sécurité des infrastructures qui, ensemble, permettent d'assurer la sécurité du réseau
-  Détermination des principaux facteurs contributifs dans la SSR 2035+
-  Principaux groupes à risque identifiés dans la SSR 2035+
-  Principaux outils d'intervention en matière de sécurité pour gérer les groupes à risque et les facteurs contributifs



OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Pour appuyer l'approche « Vision zéro », la SSR 2035+ présente huit objectifs stratégiques qui jettent les bases de mesures de sécurité routière coordonnées et fondées sur des données probantes ainsi que sur la responsabilisation partout au Canada. Ces objectifs sont conçus pour guider les provinces et territoires dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de sécurité efficaces, tout en favorisant la cohérence et la collaboration à l'échelle pancanadienne et en maintenant la stratégie active jusqu'en 2035.

1. Leadership et engagement

Favoriser une culture de la sécurité routière grâce à un leadership soutenu et à la participation active de tous les partenaires – gouvernements, organismes d'application de la loi, société civile, industrie et usagers de la route. La stratégie encourage les provinces et territoires à élaborer et à partager des plans de sécurité routière et des rapports d'étape afin de promouvoir la transparence et la responsabilité partagée.

2. Bonne gouvernance

Renforcer la coordination et la coopération entre tous les ordres de gouvernement et les intervenants en établissant des rôles, des responsabilités et des processus décisionnels clairs. Des comités consultatifs multidisciplinaires sont recommandés pour appuyer la planification et la mise en œuvre propres aux provinces et territoires.

3. Données et données probantes

Il faut favoriser des activités de recherche dynamiques pour aider le Canada à atteindre les objectifs établis dans cette stratégie. Promouvoir la collecte, l'intégration et le partage en temps opportun de données de grande qualité pour appuyer la prise de décisions fondées sur des données probantes. Cela comprend des données sur les collisions, l'exposition et les comportements, ainsi que des enquêtes multidisciplinaires pour mieux comprendre la dynamique des accidents et éclairer les interventions. Le projet de feuille de route concernant les données pancanadiennes sur les collisions du CCATM est un élément clé de cet objectif, qui consiste à préciser quelles données sont nécessaires et comment la modernisation et l'automatisation des données peuvent être utilisées pour améliorer la collecte et le partage des données.

4. Réglementation et politiques modernes

Veiller à ce que les cadres réglementaires et stratégiques demeurent adaptés aux technologies émergentes, aux tendances en matière de mobilité et aux défis en matière de sécurité. La politique encourage les provinces et territoires à tirer parti des pratiques exemplaires pancanadiennes et internationales pour éclairer l'élaboration de politiques locales.

5. Sensibilisation, éducation et formation

Améliorer la compréhension du public à l'égard des risques liés à la sécurité routière et promouvoir des comportements sécuritaires grâce à des initiatives soutenues d'éducation, de formation et de sensibilisation. Cela peut comprendre des programmes ciblés pour les conducteurs de véhicules commerciaux, les nouveaux Canadiens, les aînés et d'autres groupes prioritaires déterminés par les provinces et territoires.

6. Véhicules et infrastructures sécuritaires

Faire progresser la conception et le déploiement de véhicules et d'infrastructures routières plus sécuritaires qui réduisent les risques d'accident et atténuent les dommages. Cela comprend l'adaptation de l'infrastructure aux nouveaux types de véhicules et la promotion de l'utilisation de technologies de sécurité de pointe.

7. Application de la loi et conformité

Appuyer l'application efficace des lois et des normes en matière de sécurité routière grâce à des ressources adéquates, à la formation et à la collaboration avec la police et les organismes de conformité. Les stratégies d'application de la loi devraient être intégrées aux plans de sécurité plus généraux et adaptées aux profils de risque locaux.

8. Tirer parti de la technologie

Accroître l'utilisation d'outils, de systèmes ou d'innovations numériques pour améliorer l'efficacité, résoudre des problèmes ou créer de nouvelles possibilités. Cela s'appliquerait à l'ensemble du réseau de transport, y compris à la collecte et à l'analyse des données, au soutien de l'application de la loi, à l'aide à l'amélioration des politiques et des programmes ainsi qu'à la surveillance des améliorations de la sécurité à l'échelle internationale.

PRINCIPAUX GROUPES À RISQUE

Les principaux groupes à risque identifiés font toujours partie intégrante de la SSR 2035+, servant à guider les provinces et territoires et les partenaires en matière de sécurité auprès des populations qui présentent le risque le plus élevé de décès et de blessures sur nos routes.

La SSR 2035+ identifie également une nouvelle catégorie intitulée « populations spécifiques ».

Cette catégorie permet aux plans de sécurité des provinces et territoires de répondre à des groupes supplémentaires en fonction des besoins des provinces et territoires en soulignant l'importance d'adapter les stratégies de sécurité routière aux différentes collectivités, et avec la participation des collectivités.

Groupe à risque	Définition
Jeunes conducteurs et apprentis	Conducteurs âgés de moins de 25 ans ou possédant moins de 2 ans d'expérience de conduite. La courbe en U du risque de collision montre que les jeunes conducteurs et les nouveaux conducteurs courent un risque de collision plus élevé en raison de leur âge et de leur inexpérience.
Conducteurs à risque pour des raisons médicales	Les conducteurs à risque pour des raisons médicales, peu importe leur âge, ont des problèmes de santé ou prennent des médicaments ayant des effets secondaires qui nuisent à leur capacité de conduire, mettant ainsi en danger ces mêmes conducteurs, leurs passagers et d'autres personnes sur la route.
Usagers de la route vulnérables	Piétons, motocyclistes, cyclistes et personnes utilisant un équipement motorisé personnel (p. ex., fauteuil roulant motorisé ou vélomoteur). Les données probantes montrent que les usagers de la route vulnérables sont plus à risque en raison de l'absence d'enveloppe protectrice d'un véhicule lors d'une collision.
Conducteurs de véhicules commerciaux	Conducteurs de véhicules commerciaux (p. ex., véhicules de plus de 4 586 kg ou véhicules à passagers). Ces véhicules ont une masse importante et parcourent beaucoup plus de kilomètres que les véhicules plus petits. Ces facteurs ont une incidence importante sur le risque de collision pour ces véhicules. Les conducteurs de véhicules commerciaux représentent habituellement 5 % des usagers de la route, mais leurs collisions sont associées à 20 % des décès sur la route.
Conducteurs à haut risque	Contrevenants récidivistes adoptant un comportement type illégal au volant (p. ex., conduite récurrente avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, infractions au Code de la route, implication dans un accident ou conducteur faisant l'objet d'une suspension ou d'un retrait de permis). Les données probantes montrent qu'ils ont un taux accru de collisions et/ou de mesures d'application de la loi.
Populations prioritaires	D'autres groupes qui pourraient bénéficier d'une approche axée sur la collectivité, façonnée par un engagement inclusif tenant compte des besoins des provinces et territoires et de la collectivité. Par exemple : • Nouveaux arrivants au Canada, qui n'ont peut-être pas d'expérience spécifique de la circulation routière au Canada. • Collectivités rurales et éloignées qui peuvent faire face à des défis différents de ceux des populations urbaines. • Considérations et besoins particuliers en matière de mobilité pour les conducteurs âgés. • D'autres, s'il y a lieu.

FACTEURS CONTRIBUTIFS

Les principaux facteurs contributifs forment le prochain niveau de la matrice de la sécurité routière. Ils identifient les principaux moyens par lesquels les risques pourraient augmenter, et que les plans de sécurité routière pourraient cibler pour réduire les décès et les blessures.

Facteur contributif	Définition
La distraction au volant	La distraction au volant survient lorsque l'attention du conducteur est détournée de la conduite par d'autres activités (p. ex., manger, parler aux passagers, parler ou texter à l'aide d'appareils de communication électronique [ACE] tels que les téléphones intelligents).
Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool	Affaiblissement des facultés physiques ou cognitives d'un usager de la route dû à sa consommation d'alcool. Des données récentes indiquent une augmentation possible de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.
La drogue au volant	Affaiblissement des facultés physiques ou cognitives d'un usager de la route dû à sa consommation de drogues psychoactives (cannabis, médicaments sur ordonnance, narcotiques, etc.), de médicaments sur ordonnance ou de médicaments en vente libre. La surveillance est nécessaire pour identifier les substances affaiblissant les facultés utilisées par les conducteurs et l'impact de la légalisation du cannabis sur la sécurité routière.
La fatigue au volant	Affaiblissement de la vigilance d'un conducteur et de sa capacité à conduire de façon sécuritaire en raison de la fatigue causée par le manque de sommeil, l'heure de la journée, la durée du déplacement ou la monotonie.
Vitesse excessive et conduite agressive	Comprend la conduite au-delà des limites de vitesse autorisées par la loi, la conduite trop rapide en fonction des conditions routières et la conduite inadaptée aux conditions normales de la circulation qui risquent d'engendrer des blessures pour les autres usagers de la route ou de causer des collisions et des victimes (p. ex., suivre de trop près, dépasser dangereusement, ne pas signaler une manœuvre, etc.).
Protection de l'occupant	Comprend les questions portant sur l'utilisation adéquate de dispositifs de retenue appropriés des usagers (la ceinture de sécurité, le siège pour bébé, le rehausseur de siège, etc.). Cela comprend les taux d'utilisation différentiels pour la conduite en milieu urbain par rapport à la conduite en milieu rural.
Facteurs environnementaux	Comprend les facteurs qui peuvent influencer sur la probabilité ou la gravité d'un accident (p. ex., conditions météorologiques, présence de faune sur la route, heure du jour et luminosité). Cette catégorie pourrait comprendre la préparation aux situations d'urgence en cas de phénomènes météorologiques violents ou d'incendies.
Infrastructure routière	Comprend les facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la probabilité ou la gravité d'un accident (p. ex., configuration des routes, construction des routes, état du revêtement, conception des routes et des bordures de routes, éclairage et signalisation, etc.).
Facteurs liés au véhicule	Comprend les facteurs liés à la conception des véhicules (p. ex., évitement des collisions, capacité de résistance aux chocs), à l'entretien, aux rappels, aux pièces de rechange, aux véhicules commerciaux, aux véhicules atypiques, aux véhicules électriques, aux véhicules automatisés et aux technologies émergentes.

INTERVENTIONS

Plusieurs interventions pourraient correspondre à chaque groupe cible et à chaque facteur contributif. Ces dernières peuvent s'adresser aux usagers, aux infrastructures, aux véhicules ou à toute combinaison de ces facteurs. Une combinaison d'interventions pourrait entraîner des améliorations encore plus grandes de la sécurité, comme l'importante combinaison de l'application de la loi avec la communication et la sensibilisation.

Type d'intervention	Définition
Politiques, lois et réglementation	Comprend les politiques, les lois et les règlements fondés sur des données probantes mis en œuvre dans le but d'encourager un comportement sécuritaire des usagers de la route, de rendre les routes plus sûres ou les véhicules plus sécuritaires.
Éducation, formation	Comprend les activités qui renforcent les connaissances d'une personne ou qui testent sa capacité à se comporter de façon adéquate en matière de sécurité routière (p. ex., enseignement préalable ou correctif, formation des conducteurs, formation aux systèmes de retenue pour enfants).
Communication, sensibilisation	Comprend toute activité qui contribue à un changement d'attitude, à approfondir les connaissances des usagers de la route sur des questions essentielles de sécurité routière ou qui sont susceptibles d'encourager ces usagers de la route à se comporter de façon plus sécuritaire (p. ex., campagnes de publicité et sur les réseaux sociaux).
Application de la loi	Comprend l'application des lois et des règlements, la prévention et les enquêtes sur les infractions ainsi que la promotion de la sensibilisation et de l'éducation pour des routes sécuritaires (p. ex., amélioration des contrôles routiers, programmes d'application sélective – circulation [PASC], application de la loi fondée sur le renseignement, application automatisée de la loi, inspections des véhicules commerciaux).
Information, données et recherche	Comprend la cueillette et la compilation de données complètes, uniformes et en temps opportun (p. ex., collisions, traumatismes, exposition) servant à déterminer les tendances et questions émergentes pour l'élaboration de nouvelles interventions en matière de sécurité routière fondées sur des données probantes. Cela comprend également l'évaluation des mesures de sécurité routière et la surveillance des indicateurs de sécurité routière au fil du temps, ainsi que l'utilisation de modèles scientifiques provenant des multiples disciplines qui œuvrent dans le domaine de la sécurité routière.
Technologie	Cela comprend l'utilisation de la technologie et de l'innovation pour améliorer la sécurité du conducteur (p. ex., installation d'antidémarrage avec éthylomètre, de radars photographiques et de caméras de surveillance aux feux rouges), du véhicule (p. ex., freinage d'urgence automatique, autres systèmes avancés d'aide à la conduite) et de l'infrastructure (p. ex., systèmes de transport intelligents, ronds-points). Des améliorations technologiques dans la collecte et l'analyse des données ainsi que des méthodes utilisant l'intelligence artificielle pour surveiller les contre-mesures de sécurité internationales.
Réseaux	Comprend la création de liens entre les organismes des provinces et territoires, nationaux ou internationaux et non gouvernementaux ayant un intérêt dans la sécurité routière, ainsi que la mobilisation des collectivités locales. Cela favorisera les partenariats, le partage des connaissances ainsi que les lignes directrices sur les pratiques exemplaires et améliorera la coopération et la collaboration entre les principaux intervenants en matière de sécurité routière (p. ex., la police, les professionnels de la santé, etc.) L'engagement communautaire aide à adapter les plans et les interventions en matière de sécurité routière aux besoins uniques de la population et améliore la confiance et l'acceptation du public à l'égard d'une culture de sécurité routière.

GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

Une gouvernance efficace et une participation significative des partenaires sont essentielles au succès de la SST 2035+ du Canada. Compte tenu des compétences partagées en matière de sécurité routière au Canada, la stratégie est appuyée par un modèle de gouvernance axé sur la collaboration qui réunit les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et les administrations municipales, ainsi que d'autres partenaires, y compris l'industrie, des organisations non gouvernementales, les établissements universitaires et les usagers de la route.

La stratégie est supervisée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMTSR), qui fournit une orientation et un soutien de haut niveau. Le leadership opérationnel est assuré par le CCATM qui, en tant que gardien de la SSR 2035+, facilite la collaboration intergouvernementale, le partage de données ainsi que l'élaboration de lignes directrices pancanadiennes et de pratiques exemplaires à l'appui des programmes de sécurité. Il appuie également l'apprentissage continu et la détermination d'interventions et de technologies fondées sur des données probantes. Le Comité de programme sur la sécurité routière – recherche et politiques, par l'entremise d'un groupe de travail spécialisé sur la SSR, sera l'entité chargée d'élaborer un plan de mise en œuvre pour la SST 2035+. Il s'occupera de toutes les activités de surveillance et de mise à jour continues de la stratégie évolutive, en plus de collaborer avec les partenaires en matière de sécurité ainsi que de se tenir au courant des programmes, des politiques et des contre-mesures de sécurité à l'échelle régionale, pancanadienne et internationale.

Le maintien et la promotion du partage des pratiques exemplaires constituent un élément clé de la modernisation des politiques de sécurité routière et de leur mise à jour en fonction de l'évolution de nos routes – des contre-mesures de sécurité éprouvées et prometteuses qui ont résisté à l'épreuve du temps ou qui sont nouvelles et émergentes avec les plus récentes technologies. Un certain nombre de chefs de file de la sécurité routière sont en train d'élaborer des contre-mesures de sécurité qui pourraient être adaptées au contexte canadien. La Suède est le berceau de l'approche Vision zéro, qui promeut un système tenant compte de la faillibilité humaine. La Finlande a adopté une approche globale de l'éducation à la sécurité routière en intégrant la sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles. D'autres pays de premier plan accordent la priorité à la sécurité en ayant de solides organismes nationaux de sécurité routière, en mettant l'accent sur la gestion de la vitesse, en ayant des cibles quantifiées et une conformité élevée par rapport aux limites de vitesse et à l'utilisation des ceintures de sécurité. Une autre stratégie efficace pour réduire le nombre de décès et de blessures graves consiste à limiter l'exposition au risque en fournissant un réseau de transport en commun efficace et en encourageant le transport actif au moyen de pistes et de bandes cyclables protégées. Le fait de comprendre ce que font les autres pays peut aider à éclairer les plans de sécurité des provinces et territoires, tout en reconnaissant que ces approches doivent être adaptées de façon holistique.

Le Groupe de travail sur la SSR examinera les options pour créer un processus efficace de collecte, de tenue à jour et de partage de ces contre-mesures entre les gouvernements et d'autres partenaires non gouvernementaux, comme les organismes d'application de la loi et les partenaires de l'industrie. Pour demeurer pertinent, le processus doit recueillir et diffuser l'information en temps opportun et veiller à ce qu'elle soit soigneusement évaluée et fondée sur les meilleures données probantes disponibles.

La participation des partenaires est un élément important qui constituera un processus continu tout au long de la durée de vie de la stratégie. Cela comprend des consultations officielles, des groupes de travail et des efforts de collaboration à des initiatives particulières axées sur des enjeux pour veiller à ce que des points de vue diversifiés soient pris en considération dans la planification et la mise en œuvre de la sécurité routière. Un accent particulier est mis sur la mobilisation des collectivités les plus touchées par les risques liés à la sécurité routière, y compris les usagers de la route vulnérables, les groupes en quête d'équité ainsi que les jeunes conducteurs et les conducteurs âgés, selon la province ou le territoire.

La stratégie encourage chaque province ou territoire à élaborer son propre plan de sécurité routière en fonction des objectifs nationaux, tout en respectant les besoins locaux et les cadres législatifs. Cette approche décentralisée assure de la souplesse tout en maintenant la cohérence à l'échelle du pays. En favorisant une gouvernance forte et un engagement inclusif, la stratégie vise à bâtir une culture de responsabilité partagée et d'engagement soutenu pour atteindre zéro décès et blessure grave sur les routes du Canada.



RAPPORTS ET ÉVALUATION

La SSR2035+ sera un document évolutif, souple et adaptable, qui pourra être modifié au besoin en fonction des changements de sécurité routière.

Il est recommandé que le cadre de surveillance et d'évaluation continue de la stratégie comprenne la collecte annuelle de données auprès des provinces et territoires. Les données comprendront des mesures et des indicateurs de rendement clés pour atteindre les objectifs stratégiques des stratégies, en plus de toutes les données disponibles sur les décès et les blessures graves.

Il est également recommandé qu'à des intervalles d'environ cinq ans, il y ait un rapport d'analyse des données plus complet pour faciliter la planification des mises à jour des politiques ou des programmes et pour informer les intervenants des progrès continus afin de faciliter les discussions de collaboration aux tables rondes des partenaires.

CONCLUSION

La SSR 2035+ du Canada est un cadre qui représente un engagement renouvelé à améliorer la sécurité du réseau de transport canadien afin que personne ne soit tué ou grièvement blessé sur nos routes. Fondée sur l'ASSR et appuyée par un modèle de gouvernance collaborative, la stratégie reflète un engagement pancanadien envers l'amélioration continue, l'innovation et la responsabilité partagée.

Bien que des progrès aient été réalisés, des données récentes indiquent une augmentation du nombre de décès et de blessures graves, ce qui indique que le travail est loin d'être terminé. Pour réaliser notre vision qui consiste à réduire le nombre de décès et de blessures graves, il faudra un leadership soutenu, des mesures coordonnées à tous les ordres de gouvernement et un engagement significatif continu avec l'industrie, les collectivités et les particuliers. Elle exigera également que nous demeurions à l'écoute des nouveaux défis, comme la micromobilité, les nouvelles technologies, les changements climatiques et l'évolution des modèles de mobilité, tout en veillant à ce que nos efforts soient inclusifs et équitables pour tous les usagers de la route.

Cette stratégie n'est pas un document statique, mais un cadre évolutif conçu pour guider et inspirer l'action partout au pays. En travaillant ensemble, en apprenant les uns des autres et en restant concentrés sur notre objectif commun, nous pouvons bâtir un réseau de transport plus sécuritaire, plus sain et plus durable pour tous les Canadiens.



Évolution des stratégies de sécurité routière du Canada (de 1996 à aujourd'hui)

Le réseau de transport routier du Canada est une importante préoccupation sociale, environnementale, de santé publique, financière et de sécurité. Le coût social total des collisions en 2022 a été estimé à 40,9 milliards de dollars (normalisé en dollars de 2010 pour pouvoir comparer avec les estimations précédentes). Bien que le transport recoupe de nombreux sujets importants liés à l'économie, à l'environnement et à la santé, la SSR 2035+ encourage une approche collaborative et souple pour les provinces et territoires et les intervenants.

Le Canada est l'un des premiers pays au monde à avoir adopté une stratégie pancanadienne en matière de sécurité routière, dont quatre itérations ont déjà été mises en œuvre. Chaque stratégie s'appuie sur une évaluation de la dernière, dans le but d'être tournée vers l'avenir, en tenant compte de l'évolution des pratiques exemplaires internationales et de la recherche actuelle.

2001

La Vision sécurité routière (VSR) 2001, premier plan pancanadien de sécurité routière, a été adoptée en 1996 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. À la suite de la mise en œuvre de ce plan, le nombre de décès sur la route a diminué de 10 % et les blessures graves de 16 %, et ce, malgré la hausse constante du nombre d'usagers de la route.

2010

En 2001, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé la Vision sécurité routière 2010. On y a retenu la vision et les objectifs stratégiques du plan précédent, mais on y a ajouté un objectif pancanadien général et des sous-objectifs à atteindre. Les objectifs quantitatifs proposés dans ce plan avaient pour but de fournir aux intervenants de la sécurité routière des données de référence sur les principaux indicateurs de sécurité routière, permettant ainsi de mesurer les effets des interventions. L'objectif pancanadien visait à diminuer de 30 % le nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés durant la période 2008-2010, par rapport aux statistiques de la période 1996-2001. Les sous-objectifs proposaient des réductions variant de 20 % à 40 % par domaine d'intervention, y compris la protection des occupants, la conduite avec facultés affaiblies, la sécurité des conducteurs de véhicules commerciaux, les usagers vulnérables de la route, la vitesse et la sécurité aux intersections, la sécurité routière en milieu rural, les jeunes conducteurs et les conducteurs présentant un risque élevé. L'atteinte de ces sous-objectifs devait réduire le nombre de décès sur les routes canadiennes à moins de 2 100 en 2010. Bien que la réduction de 30 % des décès et blessures graves n'ait pas été atteinte en 2010, elle l'a été peu après, en 2011.

2015

La Stratégie de sécurité routière (SSR) 2015, troisième stratégie pancanadienne s'appuyant sur la Vision sécurité routière et les objectifs stratégiques précédents, a été lancée en 2011. La SSR 2015 abordait la sécurité routière sous un nouvel angle, s'éloignant des cibles chiffrées et intégrant plutôt le concept de systèmes plus sécuritaires englobant les usagers de la route, les véhicules et l'infrastructure. L'un des principaux virages stratégiques introduits par la SSR 2015 est la

conception d'un cadre de référence axé sur les meilleures pratiques, comprenant une matrice multicellulaire de groupes cibles clés et de questions de sécurité routière ou de facteurs contributifs, ainsi qu'une gamme variée d'initiatives de sécurité routière dont les provinces et territoires pourront se servir pour agir conformément à leurs propres priorités.

La stratégie donne la latitude nécessaire aux provinces et aux territoires du Canada pour concevoir leur propre plan de sécurité routière et adopter des interventions parmi celles proposées pour réduire les décès et les blessures graves afin de répondre à leurs besoins individuels en fonction de leur pertinence, de leur faisabilité et du contexte qui leur est propre. En 2013, le nombre de décès et de blessures graves sur les routes du Canada a chuté de 21 % par rapport à la période de référence de 2006-2010. Cette diminution ne fluctuait pas lorsqu'on ajoutait le nombre de véhicules-kilomètres (v-km) parcourus à l'équation. Selon l'Organisation mondiale de la santé des Nations Unies, « les pays les plus performants au chapitre de la sécurité routière ont des taux d'environ 5 à 7 décès pour 100 000 habitants » [6]. En 2012, le Canada affichait un taux de 6,0 décès pour 100 000 habitants. De plus, en 2012, le Canada se classait 13e parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) pour le nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus [7]. Le Canada a continué de progresser, avec des tendances à la baisse du nombre de décès et de blessures graves entre 2011 et 2013.

2025

La Stratégie de sécurité routière 2025 (SSR 2025) était la quatrième stratégie pancanadienne de sécurité routière et a été approuvée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en janvier 2016. La stratégie mise à jour a été guidée par les principes énoncés dans le rapport intitulé : « Vision zéro : Un système sûr, des objectifs ambitieux. » De nombreux pays de l'OCDE qui affichent des bilans de sécurité routière de premier plan ont modelé leur performance en matière de sécurité routière sur cette approche multidisciplinaire, et elle a fini par être reconnue comme une pratique exemplaire internationale en matière de sécurité routière. Le but de cette stratégie est de servir de cadre pour les gouvernements et les autres intervenants du secteur de la sécurité routière afin qu'ils puissent donner une nouvelle impulsion aux efforts nationaux déjà entamés et établir des plans, des objectifs ainsi que des interventions qui auront comme effet la suppression des accidents à l'origine des décès et des blessures graves sur les routes du pays.

Un examen à mi-parcours de la SSR 2025 a utilisé les données sur les accidents de la Base nationale de données sur les collisions de Transports Canada afin d'évaluer plusieurs défis importants en matière de sécurité pour les années 2016 à 2020 comparativement aux données de référence de 2011 à 2015. Les données ont également été examinées par année pour tenir compte du paysage unique de la sécurité routière qui a été celui de 2020. Les résultats ont montré une diminution relativement faible du nombre de décès par rapport au niveau de référence, mais une forte tendance à la baisse du nombre de blessures graves. Les principaux défis en matière de sécurité pour lesquels on a observé une amélioration comprennent les dispositifs de retenue des occupants, la sécurité aux intersections, la sécurité des jeunes conducteurs, les véhicules commerciaux, la distraction et la fatigue au

volant ainsi que la sécurité des véhicules. Le rapport a révélé que les principaux sujets de pendant cette période étaient la vitesse et la conduite agressive, la sécurité des usagers de la route vulnérables et les taux de conduite avec facultés affaiblies. D'autres analyses ont révélé une tendance à la hausse continue des décès et des blessures graves de 2021 à 2023.

2035+

Ces niveaux demeurent inférieurs au niveau de référence de 2011-2015, mais ils sont préoccupants et nécessiteront une intervention en matière de sécurité.

La deuxième Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2021-2030 [8] est en cours avec la SSR 2025 et maintenant la SSR 2035+. Le Décennie d'action demande à tous les États membres de réduire les décès et les blessures d'au moins 50 % sur leur territoire d'ici 2030. Le plan global est fondé sur l'ASSR et contient de l'information sur ce qu'il faut faire, comment le faire et qui en est responsable. Le plan souligne le besoin de véhicules et d'infrastructures plus sécuritaires, y compris la prise en compte de l'aménagement du territoire, de la sécurité des usagers de la route et de services adéquats après l'accident. Les outils recommandés comprennent des vitesses plus faibles dans les domaines où différents modes interagissent, des cadres juridiques, ainsi qu'un financement soutenu et une meilleure utilisation des technologies. Les groupes responsables comprennent les gouvernements, la société civile, l'industrie, les bailleurs de fonds et les agences des Nations Unies. Le Canada appuie la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 des Nations Unies et son objectif de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessures d'ici 2030.

NOTES DE FIN

[1] Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2023

[2] Forum international des transports (2024), Rapport annuel sur la sécurité routière, Publications de l'OCDE, Paris.

[3] Références d'outils Vision Zéro – Parachute

[4] Forum international des transports (2022), The Safe System Approach in Action, Research report, Publications de l'OCDE, Paris.

[5] <https://toolkit.irap.org/management/safe-system-approach/>

[6] OCDE et Forum international des transports, Centre de recherche sur les transports, Zéro tué sur la route : Un système sûr, des objectifs ambitieux. 2008.

[7] Organisation de coopération et de développement économiques et Forum international des transports, Rapport annuel sur la sécurité routière (2014).

[8] Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030

Le texte de cette publication peut être reproduit sans autorisation préalable, à condition d'en citer la source, février 2026.

ISBN 978-1-927993-88-0



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

404 - 1111 promenade Prince of Wales

Ottawa (ON) K2C 3T2

(613) 736.1003

info@ccmta.ca

[Visitez le site web de la RSS](#)