

**RAPPORT D'ÉTAPE DU CCATM SUR LES  
ACTIVITÉS D'APPUI AUX OBJECTIFS DE  
VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010**

**(pour l'année civile 2005)**

### **Avis d'exonération de responsabilité**

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

© 2006 Canadian Council of Motor Transport Administrators/  
Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

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

## **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**

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

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

- ▶ Le **Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules** est responsable de toutes les questions touchant l'immatriculation des véhicules automobiles, les normes et l'inspection des véhicules légers ainsi que la délivrance et le contrôle des permis de conduire.
- ▶ Le **Comité permanent sur la conformité et la réglementation** a pour mandat de chapeauter l'ensemble des activités liées au volet conformité des programmes touchant les conducteurs et les véhicules commerciaux, le transport des marchandises dangereuses et le transport routier commercial afin d'assurer l'uniformité des règlements et des programmes de contrôle au sein de toutes les administrations.
- ▶ Le **Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques** a pour rôle de coordonner les efforts déployés à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale au chapitre de la sécurité routière. Il formule des recommandations en faveur de programmes de prévention routière, et développe les connaissances et les plans d'action propres à prévenir les collisions et à en réduire les conséquences.

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

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

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

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0</b>	<b>Faits saillants .....</b>	<b>5</b>
<b>2.0</b>	<b>Objectif national .....</b>	<b>7</b>
<b>3.0</b>	<b>Dispositifs de retenue des occupants .....</b>	<b>9</b>
<b>4.0</b>	<b>Conduite avec les facultés affaiblies .....</b>	<b>20</b>
<b>5.0</b>	<b>Sécurité sur les routes rurales.....</b>	<b>34</b>
<b>6.0</b>	<b>Usagers vulnérables .....</b>	<b>41</b>
<b>7.0</b>	<b>Jeunes conducteurs et jeunes motocyclistes.....</b>	<b>50</b>
<b>8.0</b>	<b>Vitesse et sécurité des intersections .....</b>	<b>57</b>
<b>9.0</b>	<b>Sécurité des véhicules commerciaux .....</b>	<b>67</b>
<b>10.0</b>	<b>Conducteurs à risque.....</b>	<b>81</b>
<b>11.0</b>	<b>Données destinées aux rapports nationaux.....</b>	<b>87</b>

## **1.0 FAITS SAILLANTS EN 2004**

- Le nombre d'usagers de la route mortellement (2 725) et grièvement blessés (18 468) a diminué de 8,1 % et 5,1 % respectivement, par rapport à la moyenne des données de référence de la période 1996-2001 pour les mêmes indicateurs. Le nombre moyen de victimes mortellement et grièvement blessées au cours de la période de 2002-2004 était de 5,4 % et de 3,3 % moins élevé respectivement, que les données comparables au cours de la période de référence.
- Les mortalités par milliard de véhicules-kilomètres ont fléchi de 6,3 % par rapport à la moyenne de 1999-2001.
- Le Canada a connu le 10<sup>e</sup> meilleur dossier de sécurité routière parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques au chapitre des mortalités par milliard de véhicules-kilomètres.
- Des améliorations notables ont été réalisées dans un certain nombre des secteurs ciblés dans le cadre de Vision sécurité routière 2010. Tout particulièrement, une amélioration substantielle a été réalisée dans le nombre d'occupants mortellement et grièvement blessés qui ne portaient pas la ceinture de sécurité (-10,0 % et -15,5 % respectivement), de jeunes conducteurs/motocyclistes mortellement et grièvement blessés (-13,6 % et -11,9 % respectivement), de victimes de collisions sur les routes rurales mortellement blessées (-10,6 %), de victimes blessées grièvement dans des collisions aux intersections (-11,5 %) et de conducteurs impliqués dans des collisions causant des blessures graves où la consommation d'alcool était en cause (-11,6 %).
- Les mortalités et les blessures graves impliquant des usagers vulnérables de la route (1,0 % et 2,6 % respectivement), ainsi que les victimes blessées grièvement dans des collisions où l'excès de vitesse était en cause (22,3 %) et où des véhicules commerciaux étaient impliqués (6,0 %), étaient les secteurs ciblés dans le cadre du plan de sécurité routière national et ces secteurs ont connu une augmentation du nombre de mortalités par rapport à la moyenne des données de référence de 1996-2001.
- Les enquêtes nationales sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans les régions urbaines et rurales, menées en alternance à chaque année, révèlent des différences dans les taux d'utilisation selon les régions, les types de véhicules utilisés et les groupes usagers de la route. L'enquête nationale en régions rurales en 2004 a révélé que 86,9 % des occupants de véhicule léger portaient la ceinture de sécurité, tandis que l'enquête de 2005 effectuée en régions urbaines au Canada a révélé que 91,1 % des occupants portaient la ceinture de sécurité. Collectivement, le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité à l'échelle nationale en 2004-2005 était de 90,5 %.
- L'utilisation des dispositifs de retenue des occupants dans les camions légers en régions rurales au Canada est de plus de sept points de pourcentage plus faible que le taux d'utilisation dans les automobiles et les mini-fourgonnettes/ VUS.
- Les collisions survenues sur les routes rurales et qui ont entraîné des mortalités impliquaient souvent plusieurs facteurs à risque notamment la non-utilisation des ceintures de sécurité, la consommation d'alcool et la vitesse inappropriée ou excessive.

- Onze administrations englobant plus de 95 % de la population de jeunes conducteurs/motocyclistes ont mis en œuvre des programmes de permis de conduire par étapes qui prévoient des limites inhérentes aux conditions de conduire.
- Les données préliminaires sur les accidents de la route en 2005 (2 869 mortalités et 18 144 blessures graves) marquent un ralentissement dans la réalisation des objectifs de la Vision sécurité routière 2010 relativement à la mortalité sur les routes : soit une diminution de 3,3 % des mortalités et une amélioration de 6,8 % de l'objectif de réduction des blessures graves par rapport aux données de référence (1996-2001).

## **2.0 OBJECTIF NATIONAL**

### **Problème principal :**

Les Canadiens sont parmi les plus nombreux dans le monde à posséder et à utiliser un véhicule personnel. Au cours de 2004, l'année la plus récente où les données statistiques finales de circulation et de collision existent, près de 22 millions de Canadiens possédaient un permis de conduire et conduisaient plus de 19 millions de véhicules. Collectivement, les usagers de la route ont parcouru près de 315 milliards de véhicules-kilomètres sur plus de 900 000 kilomètres de routes.

Les erreurs de conducteurs et d'autres usagers de la route, les conflits de la circulation, les conditions environnementales, les problèmes d'infrastructure routière, les défauts de véhicule et dans certains cas, des causes inconnues, sont à l'origine des collisions qui ont causé en moyenne la mort de près de huit usagers de la route et blessé grièvement quelque 50 victimes chaque jour au cours de 2004. Collectivement, le transport routier représente plus de 94 % des mortalités et 99 % des usagers blessés grièvement dans des collisions liées au transport. En effet, au Canada, comme dans la plupart des autres pays développés, les mortalités et les blessures sur nos routes surviennent tellement fréquemment qu'elles sont devenues un résultat acceptable du transport par véhicule motorisé.

Comme dans de nombreux autres pays grandement développés, l'utilisation par les Canadiens des véhicules motorisés pour la mobilité personnelle a longtemps été tenue pour acquise. Compte tenu de l'immensité du territoire, d'une densité de population relativement faible, d'un manque d'options de transport et du niveau de vie de la population, il est devenu nécessaire et facile au Canada de posséder sa propre voiture. En conséquence, la répartition des victimes de collisions impliquant des véhicules motorisés a eu tendance à comporter un accroissement des occupants de véhicule motorisé par rapport à bon nombre des nations plus sécuritaires du monde.

La consommation d'alcool, la non-utilisation des ceintures de sécurité, la vitesse excessive et les intersections ont souvent été décrites comme les principaux problèmes de sécurité routière au Canada. Malheureusement, ils ne sont pas les seules sources de préoccupations. Les jeunes conducteurs et les jeunes motocyclistes, les usagers vulnérables de la route, les utilisateurs à risque et les accidents sur les routes rurales ainsi que ceux impliquant des véhicules commerciaux posent également des problèmes. Les efforts déployés par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux ayant un intérêt direct dans la sécurité routière, ainsi que par l'industrie des véhicules motorisés et le milieu du génie routier ont eu un apport dans les améliorations de la sécurité routière. Cependant, la croissance continue du nombre d'usagers de la route ainsi que les comportements à risque manifestés par un petit segment de la population de conducteurs font en sorte que, dans un avenir prévisible, les problèmes de sécurité routière persisteront.

### **Stratégies principales :**

Depuis 1996, la stratégie principale des intervenants en sécurité routière visant à rendre les déplacements routiers plus sécuritaires de façon coordonnée à l'échelle nationale s'est articulée autour de la création et de la mise en œuvre d'initiatives conformes aux objectifs stratégiques du plan national de sécurité routière – Vision sécurité routière. Le plan actuel, appelé Vision sécurité routière 2010, propose une vision – se doter des routes les plus sécuritaires au monde - et des cibles quantitatives ambitieuses qui visent à réduire de 20 à 40 % le nombre de mortalités ou de blessures graves sur la route au cours de la durée de l'initiative.

Le plan de sécurité routière national comporte quatre objectifs stratégiques soit de sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière, d'améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre les organismes de sécurité routière, de renforcer les mesures d'application de la loi et d'améliorer la qualité et la collecte des données de sécurité à l'échelle nationale.

Sous les auspices du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), plusieurs groupes de travail, constitués de professionnels de la sécurité routière provenant d'organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, ont assumé la responsabilité de réaliser l'objectif national et les neuf sous-objectifs généraux. Un bilan commandité par le CCATM et Transports Canada de la Vision sécurité routière 2010 est actuellement en cours. Le rapport paraîtra en mai 2007. Cet examen passera en revue les progrès réalisés en regard des objectifs quantitatifs particuliers au milieu du plan, identifiera les problématiques où un effort supplémentaire est de mise, tout en décrivant les initiatives qui ont réussi à dénouer des problématiques de sécurité routière semblables ailleurs dans le monde.

Le tableau suivant montre clairement le progrès graduel qui a été accompli. Les activités entreprises par ces groupes de travail et par les administrations afin d'aider à rendre les routes du Canada les plus sécuritaires au monde sont résumées dans les sections suivantes du présent rapport qui porte essentiellement sur les neuf sous-objectifs de Vision sécurité routière 2010.

**Objectif national : Réduire de 30 % le nombre moyen d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés pendant la période 2008-2010, par rapport à la période 1996-2001.**

Changements dans le nombre total d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés							
	Moyenne 1996- 2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008- 2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
Morts	2 966	2 930	2 766	2 725	2 076	-8,1	-5,4
Grièvement blessés	19 463	19 055	18 963	18 468	13 624	-5,1	-3,3

### **3.0 DISPOSITIFS DE RETENUE DES OCCUPANTS**

#### **Problèmes principaux :**

L'enquête nationale sur l'utilisation de la ceinture de sécurité en régions urbaines au Canada a été menée par Transports Canada à la fin de septembre 2005. Dans l'ensemble, les résultats étaient très encourageants. Six provinces montraient des taux d'utilisation de plus de 90 % et fait plus surprenant, le taux national d'utilisation des dispositifs de retenue parmi tous les occupants de véhicules légers dans les régions urbaines était de 91,1 %. Ce niveau d'utilisation représente une augmentation de 87,2 % par rapport à l'enquête sur l'utilisation de la ceinture de sécurité sur les routes urbaines de 2003. Le taux d'utilisation pondéré de la ceinture de sécurité à l'échelle nationale en 2004-2005 par les occupants de véhicules légers était de 90,5 %.

Même si ces résultats globaux pour 2004-2005 sont assez encourageants, certaines problématiques demeurent. Sept administrations comptent encore des taux d'utilisation de la ceinture de sécurité inférieurs à 90 %. Une comparaison des résultats des enquêtes nationales sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans les régions rurales en 2004 et dans les régions urbaines en 2005 révèle que l'utilisation des dispositifs de retenue était de 4,2 % plus élevée dans les régions urbaines que dans les collectivités rurales. L'utilisation de la ceinture de sécurité par les occupants d'automobiles et de mini-fourgonnettes était de 7,5 % plus élevée (91,9 %) que par les occupants de camionnette (84,4 %). Les femmes continuent de porter leur ceinture à des taux plus élevés que les hommes (93,9 % par opposition à 89,8 %). L'utilisation des dispositifs de retenue par les occupants du siège avant était considérablement plus élevée (5,6 points de pourcentage) que par les passagers dans les sièges arrière. L'âge demeure un déterminant de l'utilisation de la ceinture de sécurité. L'utilisation des dispositifs de retenue par les occupants plus âgés (plus de 50 ans) était de 92,1 % comparativement à 87 % pour les occupants de moins de 25 ans.

Nonobstant le niveau d'ensemble élevé d'utilisation des dispositifs de retenue en 2004-2005, 39,3 % des occupants mortellement blessés et 17,8 % de ceux blessés grièvement ne portaient pas la ceinture de sécurité au moment de la collision en 2004. En nombres réels, ces pourcentages représentent plus de 800 occupants de véhicule motorisé mortellement blessés et près de 2 000 blessés grièvement. La non-utilisation des ceintures de sécurité n'a pas été constatée pour des groupes de victimes d'âge précis. Malheureusement, au moins 45 % des occupants mortellement blessés de 16 à 54 ans ne portaient pas la ceinture de sécurité. Parmi les occupants blessés grièvement, un niveau élevé de non-utilisation des dispositifs de retenue (entre 23 % et 25 %) a été noté pour les victimes plus jeunes de 5 à 24 ans.

#### **Stratégies principales :**

Malgré le nombre et le pourcentage annuels élevés d'occupants de véhicule motorisé mortellement blessés dont les vies pourraient avoir été épargnées s'ils avaient été retenus, il convient de noter qu'un progrès graduel a été réalisé. Le groupe de travail du Programme canadien de protection des occupants (PCPO), qui a créé et mis en œuvre des stratégies et des initiatives tant dans les administrations qu'à l'échelle nationale depuis sa mise sur pied en 1989, a eu un effet très positif. Lorsque le groupe de travail du PCPO a déployé ses efforts d'éducation, le taux national d'utilisation de la ceinture de sécurité était de 73 % et le taux de non-utilisation des ceintures de sécurité parmi les victimes mortellement blessées était plus près de 50 % que de 40 %.

Les enquêtes/stratégies d'utilisation des ceintures de sécurité/dispositifs de retenue des enfants, l'éducation publique/commercialisation, la législation et les efforts d'application de la

loi/sensibilisation sont les éléments de programme au cœur des stratégies élaborées sous les auspices du groupe de travail du PCPO.

Des enquêtes menées dans les régions où le taux provincial d'utilisation de la ceinture de sécurité était le plus faible visant à définir des problématiques et des groupes précis, l'organisation de cliniques de vérification de sièges d'auto pour enfants, une enquête sur le taux d'ensemble d'utilisation adéquat des sièges d'auto pour enfants de moins de cinq ans et la création d'un programme de suivi afin d'accroître le taux d'utilisation adéquat des sièges d'auto pour enfants font partie de certaines des initiatives notables qui ont été adoptées dans certaines administrations à l'appui de l'élément du programme d'enquête/stratégie d'utilisation des ceintures de sécurité/dispositifs de retenue pour enfants en 2005.

La création de guides d'information sur les dispositifs de retenue des occupants à utiliser par le public, des présentations à l'aide d'un simulateur de tonneaux et un démonstrateur de coussin gonflable, la prestation de cours de formation sur les sièges d'auto pour enfants à des employés de grands magasins de vente au détail, des campagnes d'utilisation de la ceinture de sécurité ciblées sur des groupes d'âge à risque (16-21 ans), des campagnes médiatiques au moyen de brochures, de messages dans les journaux locaux, à la radio et à la télévision et la création d'une trousse d'outils sur les dispositifs de retenue à l'intention des Autochtones, un guide de ressources pour les collectivités et les organisations intéressées à faire croître l'utilisation des sièges d'auto pour enfants et de la ceinture de sécurité, font partie des exemples des stratégies axées sur l'éducation du public.

La présentation d'une législation sur les sièges d'appoint, l'augmentation des amendes et des points d'inaptitude et l'introduction d'améliorations aux lois actuelles en certaines administrations en matière de ceintures de sécurité et de sièges pour enfants dans les administrations existantes font partie des activités législatives clés adoptées par certaines administrations à l'appui d'une utilisation accrue des dispositifs de retenue des occupants.

L'option pour les contrevenants de suivre un programme d'éducation plutôt que de verser une amende, le lancement de campagnes intenses de sensibilisation à l'utilisation des dispositifs de retenue des occupants au cours des périodes désignées ou dans le cadre de campagnes nationales (p. ex. Semaine canadienne de la sécurité routière et Opération Impact), la promotion de dispositions visant à exiger des amendes plus élevées et des points d'inaptitude supplémentaires afin d'accroître l'utilisation, les activités d'application de la loi ciblées dans les régions rurales où l'utilisation des dispositifs de retenue est plus faible et le jumelage du personnel d'application de la loi avec des techniciens spécialisés dans les sièges d'auto pour enfants afin d'éduquer les conducteurs et appliquer la loi relative au siège de sécurité pour enfants font partie des initiatives d'application de la loi et de sensibilisation mises de l'avant dans certaines administrations afin d'accroître l'utilisation des dispositifs de retenue des occupants.

Les enquêtes annuelles sur l'utilisation de la ceinture de sécurité de Transports Canada qui sont menées en alternance dans les collectivités urbaines et rurales à tous les ans ont révélé que des problèmes semblables existent dans le Canada urbain et rural. Les intervenants en sécurité routière se servent des résultats des enquêtes annuelles pour élaborer des stratégies visant à relever ces défis et en bout de ligne, accroître le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité et de dispositifs de retenue appropriés pour enfants à au moins 95 %.

**Sous-objectif :**

**Taux de port de la ceinture de sécurité et bon usage des dispositifs appropriés de retenue pour enfants d'au moins 95 % par les occupants de véhicules motorisés.** <sup>(1)</sup>

Il n'existe pas de données de référence pour le sous-objectif mentionné précédemment. Cependant, la méthodologie utilisée dans une étude de Transports Canada qui évaluait l'efficacité des ceintures de sécurité a révélé qu'avec des augmentations annuelles graduelles dans l'utilisation des dispositifs de retenue de 95 % d'ici 2010, environ 715 vies supplémentaires seront épargnées et 1 377 blessures graves seront évitées dans le cadre de la VSR 2010 (en supposant que le niveau de blessures évitées était le même pour les occupants blessés grièvement que pour l'ensemble des occupants blessés).

**Indicateurs de référence : Résultats de l'enquête sur l'utilisation de la ceinture de sécurité de TC par les occupants adultes :**

	Taux national d'utilisation	2008-
2010 Objectif	de la ceinture de sécurité	95 %
Taux national d'utilisation de la ceinture de sécurité 2002-2003	2004-2005	
87,2 %	90,5	

**Nota :** (1) Depuis 2002, Transports Canada a modifié la méthodologie dont il se servait pour l'estimation du taux d'utilisation de la ceinture de sécurité à l'échelle nationale et en conséquence, les données à partir de 2002 et n'étaient plus directement comparables aux taux d'utilisation de la ceinture de sécurité des années précédentes. À compter de 2002, Transports Canada a mené une enquête sur l'utilisation de la ceinture de sécurité en régions rurales, suivie d'une enquête en régions urbaines en 2003 qui utilisaient un processus de sélection des emplacements plus représentatif que les enquêtes « nationales » en prédominance urbaines menées au cours de 2001 et les années antérieures. Les résultats conjugués des observations relatives aux régions rurales en 2002 et aux régions urbaines en 2003 ont permis une estimation des données nationales en 2002-2003. Les données nationales les plus à jour utilisent des résultats pondérés à partir des enquêtes sur les régions rurales en 2004 et les régions urbaines en 2005 et contiennent considérablement plus de sites d'observation (384 par rapport à 240) que les enquêtes sur le port de la ceinture de sécurité des années précédentes et sont vraisemblablement plus exactes que celles des années antérieures. En conséquence, contrairement à tous les autres sous-objectifs qui comparent les données sur les victimes de l'année en cours à la période de référence de 1996-2001, le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité à l'échelle nationale 2002-2003 a été utilisé comme indicateur de référence pour ce sous-objectif.

**Sous-objectif :**

**Diminution de 40 % du nombre d'occupants mortellement ou grièvement blessés alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité. <sup>(2)</sup>**

Changement dans le nombre d'occupants mortellement ou grièvement blessés alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité							
	Moyenne 1996-2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008-2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
<b>Morts</b>	<b>900</b>	<b>850930</b>	<b>823</b>	<b>810</b>	<b>540</b>	<b>-10,0</b>	<b>-8,1</b>
<b>Grièvement blessés</b>	<b>2 764</b>	<b>2 340</b>	<b>2 227</b>	<b>2 335</b>	<b>1 659</b>	<b>-15,5</b>	<b>-16,8</b>

**Nota :** (2) Les données de référence des sous-objectifs de Vision sécurité routière 2010 se fondent sur les mortalités et les blessures graves annuelles moyennes survenues au cours de la période de 1996-2001, ce qui correspond à la période de Vision sécurité routière 2001. Les indicateurs de référence et les objectifs sont présentés pour chacun des sous-objectifs de la Vision.

ÉLÉMENTS DU PROGRAMME				
Administration	Enquête / stratégie sur le port de la ceinture de sécurité / l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	Éducation du public / commercialisation	Législation	Application de la loi / sensibilisation
Alb.		X	X	X
C.-B.	X	X	X	X
Î.-P.-É.	X	X	X	X
Man.				X
N.-B.	X	X		X
N.-É.		X	X	X
Nunavut	X	X		X
Ont.		X	X	X
Qué.	X	X		X
Sask.	X	X	X	X
T.-N.-L.	X			X
T.N.-O.				
TC	X	X		X
Yukon	X	X		X

## Éléments du programme :

### **Enquête / stratégie sur le port de la ceinture de sécurité / l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants :**

C.-B. - En 2005, des enquêtes de l'ICBC sur le port de la ceinture de sécurité se sont concentrées sur trois des cinq régions où le taux de port de la ceinture de sécurité était le plus faible dans la province. L'analyse des données recueillies a permis de définir des groupes et des secteurs problématiques. Les données serviront à établir un programme destiné à faire croître le port de la ceinture de sécurité dans les régions et par les groupes cibles.

N.-B. - Poursuite des cliniques de vérification des sièges d'auto pour enfants d'un bout à l'autre de la province du Nouveau-Brunswick.

Commandité par DaimlerChrysler et l'Ambulance Saint-Jean, le programme « Enfant d'abord, Enfant à bord » prévoyait l'inspection gratuite des sièges pour enfants par les concessionnaires DaimlerChrysler. Cette société distribuait également des manuels de formation gratuits.

T.-N.-L.- Examen de la législation en matière de siège d'appoint proposée par le PCPO.

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur une stratégie visant l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants.

Î.-P.-É. - Enquête sur le port de la ceinture de sécurité à l'échelle de la province.

Qué. - En mai 2005, une enquête sur l'utilisation adéquate des sièges d'auto pour enfants de moins de 5 ans a été faite dans des garderies de 16 des 17 régions administratives du Québec. Le taux global d'utilisation adéquate était de 54,2 %.

Les rapports d'accidents servent encore à vérifier le nombre de personnes mortellement ou grièvement blessées grièvement alors qu'elles ne portaient pas de ceinture de sécurité.

Ceinture de sécurité : La dernière étude de l'utilisation de la ceinture de sécurité la nuit a été faite en 2004. La prochaine aura lieu en 2006.

Siège d'auto pour enfants : \* Enquête « Évolution du taux d'utilisation des sièges d'auto pour enfants – Dossier statistique » menée en 2005. \* Création d'un programme visant à hausser l'utilisation adéquate des sièges d'auto pour enfants à 75 %. Ce programme donnera lieu à un projet pilote dans deux régions administratives du Québec en 2006.

Sask. - Utilisation des lignes directrices du PCPO.

Yukon - Le Yukon a participé à la campagne de promotion des dispositifs de retenue pour enfants du PCPO au cours du mois de mai.

TC – Enquête nationale sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans les régions urbaines en septembre 2005. L'enquête a révélé que l'utilisation de la ceinture de sécurité par les occupants de véhicule léger était passé de 87,2 % à 91,1 % en 2003, la dernière enquête nationale sur l'utilisation de la ceinture de sécurité menée dans les régions urbaines.

Transports Canada a fait un essai pilote de son enquête sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants ainsi que d'une nouvelle méthode de collecte de données à l'aide des technologies sans fil. Les garderies de nombreuses provinces ont fait l'objet d'une enquête et les formulaires et les éléments de données ont été finalisés.

### **Éducation du public / commercialisation :**

Alb. - L'*Alberta Occupant Restraint Program* (AORP) (programme de sensibilisation aux dispositifs de retenue des occupants de l'Alberta) a préparé un manuel pédagogique à utiliser pour l'enseignement relatif aux dispositifs de retenue des occupants d'un véhicule.

Man. - En 2005, la Société de l'assurance publique du Manitoba (SAPM) a veillé à la production et la distribution d'outils d'information comme une brochure sur la ceinture de sécurité et une affiche, tout en continuant à faire des présentations à l'aide du simulateur de tonneaux et du démonstrateur de coussin gonflable, qui jouissent d'une grande popularité, à de nombreux Manitobains partout en province.

Au cours de l'été de 2005, en partenariat avec la Coalition manitobaine des intervenants en matière de siège d'auto pour enfants, la SAPM a offert des séances de vérification de sièges d'auto pour enfants dans trois centres d'indemnisation différents. Plusieurs partenaires ont été invités dont la GRC, les services d'urgence médicale et le Service d'incendie et d'ambulanciers paramédicaux de Winnipeg. Les activités ont remporté un vif succès compte tenu que plus de 100 vérifications de sièges d'auto pour enfants ont été effectuées.

La Baie, Sears et Toys Are Us, ont demandé un cours de formation sur les sièges d'auto pour enfants à la Société de l'assurance publique du Manitoba/Ambulance Saint-Jean pour leur personnel en 2005. Il s'agit là d'un jalon important étant donné que les employés du secteur de la vente au détail au Canada n'ont jamais reçu de formation sur les sièges d'auto pour enfants et, par conséquent, les consommateurs n'achetaient pas toujours un siège qui convenait à leur enfant. Les techniciens certifiés en siège d'auto pour enfants dans ces magasins de vente au détail sont maintenant en mesure d'informer correctement les clients sur l'importance d'acheter le bon type de siège d'auto pour leurs enfants.

C.-B. - Une campagne provinciale de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité intitulée « Why Die Before You've Lived? » (Pourquoi mourir avant d'avoir vécu) ciblait les jeunes de 16 à 21 ans. Des messages publicitaires à la radio et dans les journaux ont été diffusés d'un bout à l'autre de la province. Un site Web, [www.cancelled.ca](http://www.cancelled.ca), informait davantage les jeunes et leur permettait de gagner des prix.

Des messages d'intérêt public télévisés et à la radio de 30 secondes sur les sièges d'appoint, qui faisaient la promotion de la sécurité des enfants passagers, ont été distribués aux diffuseurs provinciaux. Ces messages ont obtenu un temps d'antenne

significatif tout au long de l'année. Un partenariat pour un programme de sécurité des enfants passagers qui avait été formé avec la Traffic Safety Foundation (fondation pour la sécurité routière) de la British Columbia Automobile Association (BCAA) (club automobile de la Colombie-Britannique) a continué à subventionner une ligne d'information gratuite sur la sécurité des enfants passagers, des cliniques d'inspection des sièges d'auto pour enfants, des séances d'information ainsi que de la formation pour devenir technicien.

Une campagne de sensibilisation des Autochtones à l'utilisation des dispositifs de retenue des occupants a été diffusée à l'échelle de la province en novembre 2005. Des messages ont paru dans des publications autochtones accompagnés d'articles de fond. Des affiches de promotion de la campagne ont été distribuées auprès de groupes communautaires. La trousse d'outils sur les dispositifs de retenue à l'intention des Autochtones, un guide de ressources pour les collectivités et les organisations intéressées à faire croître l'utilisation des sièges d'auto pour enfants et de la ceinture de sécurité, a été mise à jour et versée sur le site Web d'un partenaire ([www.cha-bc.org](http://www.cha-bc.org)) d'où elle pouvait être téléchargée.

- N.-B. - Le ministère de la Sécurité publique, de concert avec la Société médicale du Nouveau-Brunswick, a remis aux groupes intéressés, une circulaire faisant la promotion de l'utilisation de la ceinture de sécurité pour distribution sur route.
- N.-É. - La GRC dans la région de l'Atlantique et la société d'assurance ING ont formé un partenariat qui a permis de faire l'acquisition d'un simulateur de tonneaux. Ford Canada commandite le transport du simulateur et son entreposage chez les concessionnaires de la région. Le simulateur a été dévoilé à une école élémentaire de Salt Springs, en N.-É. Les élèves ont assisté à une démonstration par l'agent de liaison scolaire, puis ils ont été assermentés et on leur a remis un certificat de « shérif des ceintures de sécurité ». Le simulateur est un outil efficace qui montre l'importance de porter la ceinture de sécurité et se prête à divers événements partout dans la région.

Le Department of Health Promotion & Protection (ministère de la Promotion et de la Protection de la santé) a lancé une campagne auprès des parents dont l'une des priorités porte sur les dispositifs de retenue pour enfants ([www.momsanddads.ca](http://www.momsanddads.ca)).

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur une campagne d'éducation publique.

- Ont. - a) Les enfants en bas âge, les tout-petits, les enfants d'âge préscolaire et les enfants à l'école primaire doivent être retenus dans des sièges d'auto pour enfants appropriés. Les sièges d'appoint sont obligatoires pour les enfants de moins de huit ans, pesant de 18 kg à 36 kg et d'une hauteur inférieure à 145 centimètres. La portée de cette exigence a été étendue (voir la section sur la nouvelle législation et les règlements afférents ci-dessous) de manière à inclure de nouvelles catégories de soignants qui étaient auparavant exemptés (par exemple, les grands-parents et les gardiens d'enfants) d'utiliser les sièges d'auto pour enfants lorsqu'ils transportent des enfants. La loi prévoit également des points d'inaptitude aux amendes existantes pour ne pas utiliser adéquatement les sièges d'auto pour enfants.
- b) L'Ontario a poursuivi l'examen de ses exigences en matière de ceinture de sécurité. L'Assemblée législative a également débattu le projet de loi d'initiative parlementaire 153, qui vise à interdire le transport des personnes à l'extérieur de la cabine d'une

camionnette ou dans une remorque. Le projet de loi 153 a été présenté en troisième lecture le 16 novembre 2005.

Î.-P.-É. - Campagne médiatique - journaux locaux et messages à la radio.

Qué. - Ceinture de sécurité : participation à des salons visant à promouvoir l'utilisation de la ceinture de sécurité.

Dispositif de retenue pour enfants : \* Édition 2005 des cliniques de sécurité des sièges d'auto pour enfants. Deux cent quatre-vingt-onze cliniques ont eu lieu en 2005.

\* Participation à des salons spécialisés visant à promouvoir la bonne utilisation de sièges d'auto pour enfants appropriés.

Sask. - En 2005 les sièges d'appoint constituaient le point de mire de notre campagne d'éducation sur les dispositifs de retenue pour enfants. Un message télévisé a été produit visant à informer les personnes qui transportent des enfants de l'obligation de se servir des sièges d'appoint pour les enfants jusqu'à l'âge de 8 ans. Au cours de l'été, des cliniques sur les dispositifs de retenue pour enfants ont été tenues d'un bout à l'autre de la province et un siège d'appoint était tiré au sort à chaque clinique. Les cliniques ont été publicisées à l'aide de messages imprimés, de messages à la radio et, s'il y avait lieu, de messages en extérieur à la radio.

Des cours de formation de technicien dans le cadre du Programme de formation à la sécurité des enfants passagers national ont été offerts d'un bout à l'autre de la province. La Saskatchewan compte actuellement 226 techniciens dûment formés.

En novembre 2005, la Saskatchewan a fait l'acquisition d'un simulateur de tonneaux à utiliser comme outil d'éducation dans les régions rurales de la province, afin d'encourager les personnes à porter la ceinture de sécurité pour tous leurs déplacements. Le simulateur n'a pas été mis sur la route avant 2006.

Yukon - Inspirée du matériel du PCPO, une série d'annonces a été diffusée à la radio et à la télévision.

De plus, les Services de transport ont organisé trois cliniques sur les dispositifs de retenue pour enfants à Whitehorse et deux cliniques dans les collectivités. Une clinique bilingue a aussi été tenue à Whitehorse. Les Services de transport étaient également présents aux foires de la santé organisées à Whitehorse afin d'offrir à la population du matériel, des brochures, des dépliants et des présentations vidéo sur les dispositifs de retenue pour enfants.

TC – En partenariat avec Santé Canada, publication de deux nouveaux feuillets d'information sur la sécurité des enfants, intitulés « En voiture - phase 1 : en sécurité dans un siège de bébé orienté vers l'arrière » et « En voiture - phase 2 : en sécurité dans un siège d'enfant orienté vers l'avant ».

Contribution au matériel sur la sécurité des sièges d'auto et des autobus d'écoliers du Bureau d'assurance du Canada pour son calendrier sur la sécurité intitulé « La prévention c'est génial » (« *Be smart, Be Safe* »).

## **Législation :**

- Alb. - Préparation de présentation d'une législation en matière de siège d'appoint dans la province qui engageait des représentants du gouvernement et des intervenants.
- C.-B. - L'examen de la réglementation en vigueur (\*division 36 – sièges et dispositifs de retenue pour enfants – du *Motor Vehicle Act*) a été poursuivi et l'analyse des mesures prises par d'autres administrations, afin de pouvoir formuler des recommandations sur les modifications à apporter.
- N.-É. - En décembre 2005, la Nouvelle-Écosse a annoncé qu'une modification sera apportée à la loi relative aux ceintures de sécurité. Les modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007. En vertu de la nouvelle loi :
- Les enfants en bas âge doivent être retenus dans un siège pour enfants orienté vers l'arrière du véhicule;
  - Les enfants qui pèsent au moins 10 kilogrammes (22 livres) et qui sont âgés d'au moins un an peuvent être orientés vers l'avant;
  - Les enfants qui pèsent moins de 18 kilogrammes (40 livres) doivent prendre place dans un siège pour enfants;
  - Les enfants qui pèsent plus de 18 kilogrammes doivent prendre place dans un siège d'appoint s'ils ont moins de neuf ans et/ou mesurent moins de 145 centimètres (57 pouces).
- Ont. - L'Ontario a adopté une nouvelle « *Loi visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario* » (projet de loi 73) et cette loi a reçu la sanction royale le 9 décembre 2004. La loi relative aux sièges d'auto et aux sièges d'appoint pour enfants est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2005.
- Î.-P.-É. - Augmentation des amendes à trois points d'inaptitude.
- Sask. - En 2005, avant la mise en œuvre de la loi relative aux sièges d'appoint, des consultations ont été tenues auprès des collectivités des Premières nations et des Métis afin de mieux comprendre les problèmes et les obstacles à l'utilisation obligatoire des sièges d'appoint.

## **Application de la loi/sensibilisation :**

- Alb. - Planification de la mise en œuvre de l'« Option 4 » dans les collectivités autochtones de l'Alberta. L'« Option 4 » permet aux personnes qui ont reçu une contravention de suivre un programme d'éducation au lieu de payer l'amende.

L'*Alberta Occupant Restraint Program* (AORP) a publié sur son site Web un exposé de position sur les sièges d'appoint. De nombreuses régies régionales de la santé ont aussi repris ce matériel sur leur site Web.

- C.-B. - En avril 2005, l'Association des chefs de police de Colombie-Britannique a organisé une campagne de dix jours sur les dispositifs de retenue des occupants. De plus, la campagne *Opération Impact* de trois jours a eu lieu du 7 au 9 octobre.

Dans le cadre d'un projet pilote, des agents de l'application de la loi ont conjugué leurs efforts avec des techniciens spécialisés dans les sièges d'auto pour enfants afin

d'informer les automobilistes et appliquer la législation relative aux sièges d'auto pour enfants au cours d'une période intensifiée d'application de la loi. De la commandite radio dans toute la province venait appuyer la campagne. Les postes de police locaux ont également intensifié leurs efforts d'application de la loi au cours des campagnes de sensibilisation régionales.

Les agents ont aussi assisté à une séance d'information sur la sécurité des enfants passagers pour les aider dans l'application des dispositions de la loi relatives aux sièges d'auto pour enfants. Ces séances ont engendré de nombreuses initiatives d'éducation/application de la loi tout au long de l'année.

Man. - L'utilisation accrue de la ceinture de sécurité dans le Manitoba urbain et rural peut être attribuée à des amendes plus élevées, l'imposition de points d'inaptitude et l'intensification de la mise en application de la loi depuis 2003-2004.

N.-B. - Campagnes éclair médiatiques et d'application de la loi spéciales menées par la GRC. Diverses autorités municipales/régionales ont effectué des contrôles routiers de sensibilisation du public au cours de l'année autour du thème de l'utilisation de la ceinture de sécurité.

T.-N.-L.- Intensification de la mise en application de la loi avec la GRC et la RNC (Force constabulaire royale de Terre-Neuve).

N.-É. - En octobre, le sous-comité de l'Opération sécurité routière du RSAC (comité consultatif de la sécurité routière) coordonne l'*Opération Impact*, une campagne d'application de la loi relative aux ceintures de sécurité avec une série de contrôle routiers partout dans la province pendant tout le mois.

Nunavut – Consultations du chef de la GRC du Nunavut au sujet de l'application de la loi.

Ont. - a) Le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels investit 35 millions de dollars par année pour aider les municipalités à embaucher 1 000 nouveaux agents de police en vue d'intensifier l'application de la loi en Ontario. La Police provinciale de l'Ontario veille à l'application du *Code de la route*.

b) Surveillance constante du port de la ceinture de sécurité par les services de police de l'Ontario d'un bout à l'autre de la province.

Î.-P.-É. - Campagne « Click it or Ticket ».

Qué. - Ceinture de sécurité : Contrôle policier au cours d'opérations spéciales (p. ex. *Opération Impact*) ou d'activités régulières.

Dispositif de retenue pour enfants : Participation du milieu de l'application de la loi du Québec à 291 cliniques de sécurité des enfants.

Sask. - De nombreux techniciens qui ont reçu la formation font partie du personnel d'application de la loi. Ils joueront un rôle clé dans les tournées avec le simulateur de tonneaux partout dans la province. Les efforts se sont poursuivis avec le personnel pour encourager le port de la ceinture de sécurité dans les régions rurales. Les services

de police municipaux mènent des opérations mensuelles ciblées sur les ceintures de sécurité.

Yukon - Contrôles routiers pendant toute l'année pour surveiller la conformité à la loi relative à la ceinture de sécurité. Au cours de la longue fin de semaine de mai, les contrôles routiers de la GRC ciblaient la conduite avec facultés affaiblies et le port de la ceinture de sécurité.

TC – Publication de deux avis relatifs aux dispositifs de retenue pour enfants informant la population canadienne de produits qui ne se conformaient pas aux normes ou qui étaient défectueux et des mesures à prendre pour corriger les problèmes.

Travail avec la Coalition canadienne pour la sécurité des enfants passagers afin d'aider à la formation d'agents aux services téléphoniques et de techniciens d'enquête.

#### **4.0 CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES**

##### **Problèmes principaux :**

Le défi le plus difficile à relever par les experts en sécurité routière au Canada, malgré les efforts constants en matière d'éducation du public et de sensibilisation, de législation et d'application de la loi, est de réduire les mortalités et les blessures graves causées par l'alcool au volant. Selon les données du coroner de 2004, près de 35 % des conducteurs mortellement blessés dans des collisions, dont le taux d'alcoolémie a été mesuré, avaient consommé de l'alcool. La consommation d'alcool a aussi été citée comme un facteur contributif dans 17 % (estimation) des collisions ayant engendré des blessures graves. Dans l'ensemble, au cours de 2004, la consommation d'alcool était un facteur contributif dans environ 30 % de toutes les mortalités survenues sur les routes publiques au Canada. En nombres réels, 808 usagers de la route ont trouvé la mort dans des collisions sur des routes publiques impliquant l'alcool au volant. Ce bilan exclut les piétons qui avaient consommé de l'alcool ou qui avaient des facultés affaiblies et qui ont subséquemment été frappés et tués dans des collisions.

Un certain nombre de problèmes récurrents prévalent toujours parmi les victimes d'accident où la consommation d'alcool était en cause : près des deux tiers (65,8 %) des conducteurs mortellement blessés, dont le taux d'alcoolémie a été mesuré, avaient des niveaux de concentration d'alcool dans le sang qui étaient de deux fois la limite permise (soit plus de 160 mg %); les conducteurs mortellement blessés de 20 à 35 ans avaient le plus souvent consommé de l'alcool (45,3 %); les hommes montraient des taux d'alcoolémie positifs plus souvent que les femmes (37,7 % par opposition à 22,2 %); les conducteurs de camion léger mortellement blessés montraient des taux d'alcoolémie positifs plus souvent (53,1 %); et plus de la moitié (53,5 %) de tous les conducteurs mortellement blessés impliqués dans des accidents simples de véhicule et dont le taux d'alcoolémie avait été mesuré avaient consommé de l'alcool. Parmi les piétons mortellement blessés, dont le taux d'alcoolémie a été mesuré, les victimes de 16 à 45 ans avaient le plus souvent consommé de l'alcool (61,9 %) et les hommes montraient des taux d'alcoolémie positifs plus souvent que les femmes (46,8 % par rapport à 29 %).

Les résultats de 2004 révèlent des progrès dans la réduction de l'incidence des mortalités de la route dans des collisions impliquant l'alcool au volant, compte tenu que le pourcentage de 2004 était de 8,2 % inférieur aux données de référence (1996-2001). À ce jour, il y a eu plus de progrès parmi les conducteurs impliqués dans des accidents causant des blessures graves où la consommation d'alcool était en cause compte tenu de la réduction de 11,6 % par rapport aux données de référence.

Il faut souligner que nous sommes au point milieu de l'initiative de Vision sécurité routière et qu'il faut réaliser davantage de progrès pour que le Canada réalise son objectif (soit une diminution de 40 % des blessures graves liées à l'alcool au volant). En plus du travail considérable qui reste à faire pour relever les défis présentés en regard des conducteurs en état d'ébriété, les conducteurs avec facultés affaiblies à cause de l'utilisation de drogues et de médicaments ont été cités comme une préoccupation grandissante. Les données obtenues par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, au nom du CCATM et de Transports Canada, afin de détecter la présence de médicaments et de drogues illicites chez les conducteurs mortellement blessés, ont révélé qu'en moyenne 25 % des conducteurs mortellement blessés avaient consommé des médicaments ou des drogues illicites dans les administrations qui effectuaient des taux élevés de tests (plus de 70 % des conducteurs décédés) et chez 37 % des conducteurs décédés dans les administrations où les taux des tests étaient inférieurs à 70 %.

## Stratégies principales :

Le Groupe de travail sur la *Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies* (SRCFA 2010) qui est constitué d'intervenants gouvernementaux et non gouvernementaux et qui a vu le jour en 1990 est la principale organisation nationale qui élabore des stratégies et propose des interventions axées sur l'éducation et la sensibilisation, le rôle de maintien de l'ordre, les initiatives en matière de politique/législation, la recherche et la promotion de la santé dans un effort de réduire l'incidence de l'alcool au volant.

La promotion de stratégies de retour à la maison en sécurité y compris l'utilisation du transport en commun ou d'un taxi, l'appel d'un ami ou d'un membre de la famille pour un accompagnement ou la nomination d'un conducteur désigné, la création de messages d'intérêt public qui ciblent les hommes à risque afin de sensibiliser aux conséquences de l'alcool au volant et les campagnes d'application de la loi par la police, la prestation de cours d'éducation et de sensibilisation à l'alcool au volant dans les collèges communautaires, la distribution de vidéos contenant des programmes d'éducation publique qui sensibilisent à l'agressivité au volant, à la non-utilisation des ceintures de sécurité et à l'alcool au volant (p. ex. le programme PARTY (Preventing Alcohol and Risk-related Trauma in Youth) (programme de prévention de la consommation d'alcool et des comportements à risque qui causent des traumatismes chez les jeunes) et jeConduis)) qui ciblent les jeunes conducteurs, l'utilisation de vedettes du sport professionnel pour promouvoir la consommation responsable et la participation à un projet pilote visant à sensibiliser les jeunes aux effets néfastes de la consommation de marijuana au volant font partie des programmes d'éducation et de sensibilisation présentés dans certaines administrations au cours de 2005.

Des campagnes ciblées (p. ex. Contre-attaque, RIDE) qui ciblent les conducteurs avec facultés affaiblies au cours des périodes à risque plus élevé traditionnelles (p. ex. Noël) ainsi que pendant toute l'année sans préavis, la coordination provinciale des programmes d'expert en reconnaissance des drogues et un financement accru pour la commandite des heures supplémentaires des contrôles routiers axés sur la conduite avec facultés affaiblies font partie des initiatives d'application de la loi (rôle ou maintien de l'ordre).

La mise en œuvre d'un programme d'utilisation d'antidémarrreur dans une province, des changements apportés à la *Loi sur les véhicules motorisés* qui exigeaient une évaluation/programme de réadaptation obligatoire avant que les privilèges de conduite soient réinstitué à la suite de certaines infractions de conduite en état d'ébriété et des peines plus sévères pour les conducteurs avec facultés affaiblies qui conduisaient avec des enfants de moins de 16 ans dans un véhicule font partie des activités de politique et de législation notables mises de l'avant dans certaines administrations.

Le lancement d'une installation de recherche qui effectue de la recherche et évalue les programmes portant sur les toximanie, l'appui financier et le mentorat dans la création de campagnes de marketing social, la participation et l'aide dans les conférences d'aide à la prévention des blessures de la route qui comptaient des ateliers sur la conduite avec facultés affaiblies et l'utilisation des ressources de santé régionales afin de promouvoir à grande échelle les programmes visant à prévenir l'alcool au volant chez les jeunes font partie des initiatives de promotion novatrices de la santé mises de l'avant dans certaines administrations.

Des liens ont été établis avec des organismes du secteur public et privé dans certaines administrations. Il en a découlé une vaste gamme d'initiatives d'éducation publique, de commercialisation et de recherche visant à faire fléchir la conduite avec facultés affaiblies.

L'exécution d'une étude sur la somnolence chez les conducteurs nocturnes et sa relation à la concentration d'alcool dans le sang et d'autres facteurs, de la recherche visant à identifier les résultats des systèmes de justice qui produisent les meilleurs effets sur les collisions de la

circulation et le récidivisme de l'alcool au volant, de la recherche sur les conducteurs désignés dans les régions rurales et la préparation de contre-mesures faisant appel aux ressources communautaires pour renforcer la lutte contre l'alcool au volant, l'implication des conducteurs dont le permis a été suspendu dans les collisions mortelles et causant des blessures et l'évaluation de l'étendue du phénomène selon lequel les clients quittent les débits de boissons ayant des heures de fermeture moins tardives pour se rendre à leur véhicule dans des collectivités voisines pour continuer à boire font partie des initiatives de recherche notables.

**Sous-objectif : Diminution de 40 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété. <sup>(3)</sup>.**

Modification du pourcentage d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété							
	Moyenne 1996-2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008-2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
Morts	33,0 %	29,6 %	32,4 %	30,3 %	19,8 %	-8,2	-6,8
Grièvement blessés (conducteurs impliqués)	19,0 %	17,5 %	16,1 %	16,8 %	11,4 %	-11,6	-11,6

(3) Les données de pourcentage des victimes mortellement ou grièvement blessées (les conducteurs impliqués dans des collisions engendrant des blessures graves seulement) dans les collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété ont été tirées des rapports annuels « Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada », publiés par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.

ÉLÉMENTS DU PROGRAMME						
Administration	Éducation / sensibilisation	Application de la loi (maintien de l'ordre)	Politique / législation	Promotion de la santé	Liens (avec d'autres organismes)	Recherche
Alb.		X			X	X
C.-B.	X	X	X	X	X	X
Î.-P.-É.	X	X				
Man.	X		X		X	
N.-B.	X	X			X	X
N.-É.	X	X	X	X	X	X
Nunavut	X	X	X	X		
Ont.	X	X	X	X	X	X
Qué.	X	X				X
Sask.	X	X	X	X	X	X
T.-N.-L.		X				
T.N.-O.	X					
TC		X	X	X		
Yukon	X	X		X	X	

### Éléments du programme :

- C.-B. - Huit collectivités de la Colombie-Britannique ont mis sur pied une *Opération Nez rouge*. Les bénévoles ont raccompagné environ 3 400 conducteurs qui n'étaient pas en état de conduire. Ce programme prend continuellement de l'ampleur partout dans la province.

La stratégie du retour sécuritaire à la maison comprend la promotion de l'utilisation d'autres moyens de transport après avoir consommé de l'alcool. L'ICBC incite les personnes à prendre le transport en commun ou un taxi, à appeler un ami ou un membre de la famille pour un raccompagnement ou de nommer un conducteur désigné.

### Éducation et sensibilisation :

- C.-B. - Campagne provinciale : *Drinking Driving Counterattack* (Contre-attaque à l'alcool au volant). Trois messages télévisés et trois messages à la radio ont été créés afin de sensibiliser le public aux conséquences de l'alcool au volant et les campagnes d'application de la loi par la police. Tous les automobilistes de la Colombie-Britannique sont visés, particulièrement les hommes de 19 à 35 ans. Produite par l'ICBC, cette campagne de messages d'intérêt public est rendue possible grâce au temps d'antenne gratuit offert par les diffuseurs de la Colombie-Britannique. La campagne actuelle à la télévision et à la radio « When will you stop drinking and driving » (Quand cesserez-vous de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool) a été mise en ondes le 27 juin 2005 et se poursuivra jusqu'au 30 novembre 2006. La version imprimée de la campagne a été mise à la disposition des régions pour qu'elles puissent la faire paraître dans les journaux.

L'ICBC produit également de nombreuses publications visant à promouvoir la sensibilisation à la conduite avec les facultés affaiblies. L'ICBC et les courtiers *Autoplan* proposent les publications suivantes qui ont récemment été révisées : « *Drinking and Driving Penalties* », l'affiche « *Drinking Tree* » et un feuillet de documentation sur l'alcool au volant.

- Man. - La SAPM a aussi fait une campagne d'information et de sensibilisation intitulée « *Crash Course* » au Red River College - une activité de sensibilisation sur le campus axée sur la vitesse et la conduite avec les facultés affaiblies. Cet événement d'une journée a donné l'occasion de faire une démonstration interactive de la conduite avec facultés affaiblies auprès de jeunes à risque élevé âgés de 18 à 24 ans.
- N.-B. - Des groupes TADD (Teens Against Drunk Driving) (ados contre la conduite en état d'ébriété) dans de nombreuses écoles secondaires du Nouveau-Brunswick communiquent le message « Don't Drink and Drive » (« Ne conduisez pas après avoir bu »). La plupart des écoles secondaires se sont aussi dotées d'un programme *Safe Grad* (bal des finissants sécuritaire). Au cours du mois de décembre, le ministère de la Sécurité publique, le Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick, les groupes TADD et les autorités de police du Nouveau-Brunswick distribuent aussi des cartes de Noël portant le message « Ne conduisez pas après avoir bu » dans les écoles, les centres commerciaux et dans le cadre des contrôles routiers.

En juillet 2005, le Comité de la sécurité routière du Nouveau-Brunswick a commandité une campagne publicitaire à la radio à la grandeur de la province qui communiquait

deux messages distincts sur le thème « Make this a Summer You'll Remember » (Pour passer un été inoubliable).

Le ministère de la Sécurité publique mène une campagne publicitaire au cours du mois de décembre visant à réduire la conduite avec facultés affaiblies.

T.-N.-L.- Présentations relatives aux véhicules tout-terrains et campagne de sensibilisation.

N.-É. - Tournée de Cara Johnson - elle a visité des écoles partout dans la province pour communiquer le message « Ne conduisez pas après avoir bu », où elle relate la perte de sa sœur jumelle dans une collision où l'alcool était en cause.

La Nouvelle-Écosse est un chef de file dans la mise en œuvre d'une initiative de prévention des blessures, reconnue à l'échelle nationale, à l'intention des adolescents, appelée PARTY (*Preventing Alcohol and Risk-related Trauma in Youth*) (Programme de prévention de la consommation d'alcool et des comportements à risque qui causent des traumatismes chez les jeunes). Ce programme s'intéresse principalement aux blessures liées à l'alcool au volant, à la non-utilisation de la ceinture de sécurité, etc. Grâce à un effort de financement conjoint, la Nouvelle-Écosse utilise une version hybride de PARTY sous forme de DVD pour joindre un auditoire beaucoup plus vaste d'adolescents dans la province. Le financement a été prévu pour la création et la mise en œuvre du programme PARTY, ainsi que pour la recherche et l'évaluation à mesure que l'initiative est déployée dans les écoles secondaires d'un bout à l'autre de la province. Cette initiative constitue une ressource utile pour les jeunes conducteurs, mais on espère qu'elle aura aussi une incidence sur les parents du groupe cible en raison des discussions que pourraient susciter l'expérience PARTY.

T.N.-O. - Poursuite de la campagne de sensibilisation « It's not worth it » (Ça ne vaut pas la peine), qui fait partie du nouveau programme de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA), mis en œuvre le 1<sup>er</sup> décembre 2004. Le message a été communiqué au moyen d'affiches, de dépliants, de brochures, de cédéroms et de messages publicitaires.

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur cette question.

Ont. - a) Prestation du programme d'éducation publique appelé « jeCONDUIS » destiné à sensibiliser les conducteurs de moins de 25 ans aux risques et aux conséquences de l'agressivité et de l'imprudence au volant (y compris la conduite avec les facultés affaiblies). À la fin de 2005, plus de 2 000 copies de cette vidéo avaient été distribuées dans les écoles secondaires partout en Ontario. Le programme « jeCONDUIS » a été produit par le ministère de Transports de l'Ontario (MTO) de concert avec le gouvernement provincial.

Conseil communautaire de l'Ontario sur la conduite avec facultés affaiblies (CCOCFA) et autres intervenants. Le programme est également appuyé par des messages d'intérêt public mettant en vedette le pilote de course automobile Paul Tracy et la chanteuse/auteure Amy Nodwell.

b) Un nouveau message d'intérêt public « Shut out Impaired Driving » (version d'hiver du programme *Arrivez sain et sauf*) a été produit et distribué aux stations de télévision et de radio au cours de l'automne 2005. Le message d'intérêt public, enrichi par la

distribution d'affiches et de sous-verres dans les établissements autorisés partout dans la province, met en vedette Tie Domi, joueur des Maple Leafs de Toronto. Nous avons aussi continué de participer à divers événements communautaires partout en Ontario, notamment à des séances d'éducation dans les écoles secondaires, à des séminaires d'information sur la responsabilité des propriétaires de bar et de résidence privée ainsi qu'un atelier « Alcohol and Off-Road Vehicles » (L'alcool et les véhicules tout-terrains).

Î.-P.-É. – Programme SADD (« Students Against Drunk Driving » – élèves contre la conduite en état d'ébriété) et campagnes publicitaires provinciales.

Qué. - Niveau postsecondaire : Le programme *Pare-Chocs* a été aboli.

Grand public : En 2005, un nouveau message télévisé en français a été diffusé sur le même thème qu'en 2004 : *Prévoyez le coup! Lorsqu'on boit, on ne conduit pas*. Sur le lieu d'un accident, la caméra met en gros plan les yeux d'un homme menotté assis sur la banquette arrière d'une voiture de police. Cet homme manifeste de l'anxiété. La caméra fait un retour arrière et révèle le même homme, l'air content, assis sur la banquette arrière d'un taxi. Il avait été prévoyant. Ce message qui se destine à tous les conducteurs au Québec, cible tout particulièrement les hommes de 25 à 44 ans. Une version adaptée pour la radio a été diffusée au cours de la même période par toutes les stations anglophones.

Programme d'intervention en sécurité routière pour les entreprises commerciales : Le programme d'intervention en sécurité routière s'est poursuivi en 2005. Depuis sa création, plus de 4 000 travailleurs ont visité le kiosque d'information et de sensibilisation sur la conduite avec les facultés affaiblies.

Une conférence sur la conduite avec les facultés affaiblies a également été adaptée aux besoins de certaines entreprises commerciales. Elle est maintenant offerte sous forme de jeu-questionnaire qui est présenté par un représentant de la SAAQ et un agent de police.

La trousse d'information intitulée « Party en toute sécurité! » se destine aux personnes chargées de l'organisation de festivités afin de les rendre sécuritaires, et elle est remise aux représentants des entreprises visitées dans le cadre du programme.

Conduite sous l'influence de la marijuana – Sensibilisation des jeunes.

Au cours de l'hiver de 2005, la SAAQ a participé à un projet pilote mis de l'avant par l'Association des intervenants en toxicomanie (AITQ). Financé par Santé Canada, ce projet vise à rendre les jeunes de 16 à 25 ans de la région de la Montérégie conscients des effets de la consommation de marijuana avant de prendre le volant. Plusieurs outils ont été créés à cette fin, dont un dépliant de 16 pages, une affiche et un jeu-questionnaire. Les ateliers ont eu lieu dans un certain nombre d'écoles secondaires de la région et des stands ont été érigés dans les collèges d'enseignement général et professionnel (CEGEP). Le slogan de la campagne est « Si t'en roules un, roule pas l'autre. »

À l'automne de 2005, l'Association des intervenants en toxicomanie du Québec (AITQ) a obtenu la subvention nécessaire pour mettre en branle la phase 2 du projet,

qui vise à étendre la sensibilisation auprès des jeunes partout dans la province. À cette fin, un guide de formation destiné aux personnes-ressources a été créé. La SAAQ a eu un apport au contenu du guide en produisant de l'information relative à la sécurité routière. Elle prendra également part à la tournée de formation, constituée de séances journalières, qui a lieu de mars à septembre 2006.

Services de raccompagnement : La SAAQ a été le principal commanditaire de l'*Opération Nez rouge* qui a lieu une fois par année au cours de la période des fêtes. À ce jour, la SAAQ a investi environ 5 millions de dollars dans ce service de raccompagnement par des bénévoles, dont 420 000 \$ en 2005.

La SAAQ a également conjugué ses efforts avec *Tolérance zéro*, un autre service de raccompagnement et est devenue son principal partenaire avec une subvention totalisant 450 000 \$, dont 150 000 \$ en 2003, 2004 et 2005. *Tolérance zéro* est un organisme à but non lucratif qui assure des raccompagnements sécuritaires à longueur d'année dans de nombreuses régions du Québec.

En 2005, la SAAQ a assuré la prestation des cours de formation qu'elle a créés sur la conduite avec les facultés affaiblies en milieu de travail à l'intention des personnes responsables d'offrir des services de raccompagnement dans le cadre de l'*Opération Nez rouge* et *Tolérance zéro*.

- Sask. - Poursuite des campagnes publicitaires destinées à encourager les gens à « toujours planifier un retour sécuritaire à la maison ». Création d'un nouveau message à la télévision à utiliser dans le cadre de la campagne publicitaire actuelle. Aussi, des messages imprimés ont paru dans les quotidiens et les hebdomadaires ainsi que d'autres publications. Deux nouveaux messages ont été produits, un à diffuser au cours de la période des fêtes et un autre qui rend hommage au conducteur désigné.
- Yukon - La GRC, la *Yukon Liquor Corporation*, MADD et les services de transport ont conjugué leurs efforts au mois de décembre pour distribuer des « trousseaux d'appréciation » aux conducteurs arrêtés dans un contrôle routier et qui ne conduisaient pas avec les facultés affaiblies.

La GRC, la *Yukon Liquor Corporation* et les services de transport ont produit un calendrier du temps des fêtes portant le message « Drive Safe, Drive Sober » (« Conduisez prudemment, conduisez sobriement »). Les calendriers ont été largement distribués dans les bureaux d'immatriculation, les magasins d'alcool et les bureaux des représentants territoriaux partout au Yukon.

La GRC, les Services de transport et les Services communautaires ont conjugué leurs efforts en octobre pour produire un message de lutte contre la conduite avec les facultés affaiblies qui contenait un message percutant à l'intention des parents au sujet des conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies.

Les Services de transport ont fait paraître une série de messages d'intérêt public (écrits et réalisés par des adolescents locaux) au cours du mois de mai et juin afin de promouvoir des bals des finissants « exempts de drogues ».

## Application de la loi (maintien de l'ordre) :

- Alb. - Établissement d'un calendrier des activités d'application de la loi provinciale.
- C.-B. - La campagne *Contre-attaque* de l'Association des chefs de police de Colombie-Britannique s'est déroulée pendant 11 jours au mois de juin 2005. De plus, une campagne éclair de Noël traditionnelle de quatre semaines a été organisée du 2 décembre 2005 au 2 janvier 2006.
- N.-B. - Campagnes éclair médiatiques et d'application de la loi spéciales menées par la GRC et diverses autorités municipales/régionales qui ont effectué des contrôles routiers de sensibilisation du public au cours de l'année sur le thème de la conduite avec les facultés affaiblies.
- T.-N.-L.- Insistance particulière sur la conduite de motoneiges et de véhicules tout-terrains avec les facultés affaiblies.
- N.-É. - Le lancement de l'*Opération Noël* a eu lieu le 30 novembre et le 1<sup>er</sup> décembre, au Cap-Breton. L'événement a rallié les agents de la GRC, de la police municipale, du service d'urgence de santé, de la Conformité des véhicules et du Service de shérif pour participer à un poste de contrôle coordonné visant à accroître la sensibilisation à la conduite avec les facultés affaiblies. Les contrôles se sont poursuivis pendant tout le mois partout dans la province.
- Nunavut – Nous consultons le chef de la GRC à Iqaluit. L'examineur principal des conducteurs, qui est responsable des condamnations, étudie actuellement les suspensions à court terme en regard des initiatives de VSR 2010.
- Ont. - a) L'Ontario poursuit son appui au programme provincial des services de police *Reduce Impaired Driving Everywhere (RIDE)* (réduire l'alcool au volant partout) avec un financement de 1,2 million de dollars par année.
- b) Appui soutenu aux services de police et autres groupes de sécurité routière partout en Ontario qui traitent des comportements à risque au volant. Avec l'aide du MTO, la Police provinciale de l'Ontario peut maintenant chercher les renseignements sur la plaque d'immatriculation et le permis de conduire du conducteur directement à partir de la voiture de patrouille. La réception de ces renseignements de manière opportune aide les agents à appréhender les conducteurs en état d'ébriété et leur interdire la route immédiatement.
- Î.-P.-É. - Contrôles routiers.
- Qué. - Experts en reconnaissance de drogues (ERD)

En janvier 2005, le Comité québécois sur la conduite avec les facultés affaiblies a invité les représentants fédéraux du programme d'ERD à une réunion d'information afin de discuter plus amplement du problème. À la suite de la réunion, il a été convenu que le ministère de la Sécurité publique du Québec veillerait à la coordination provinciale du programme d'ERD.

À l'automne de 2005, le ministère de la Sécurité publique a coordonné les réponses à un questionnaire de la GRC qui visait à évaluer les besoins du Québec en matière de formation d'ERD. De plus, des mesures ont été prises en vue d'harmoniser la prestation de cours de formation des agents de police relativement à l'administration des Tests normalisés de sobriété sur route.

Représentations en vue d'accroître les ressources policières qui aideront à augmenter la perception du risque d'arrestation.

Les opérations PAS, comme elles étaient menées par le passé, n'ont pas été reportées en 2005. Plutôt, la police a mis en œuvre un nouveau format. Désormais, les contrôles routiers se feront à longueur d'année sans avertissement préalable dans les médias.

- Sask. - L'application du programme *Enforcement Overdrive* (parrainage d'heures supplémentaires pour les contrôles routiers de dépistage de la conduite avec facultés affaiblies) s'est poursuivie dans trois grandes villes de la Saskatchewan (Regina, Saskatoon et Prince Albert) et s'est étendue à Estevan en juin 2005. Le personnel d'application de la loi a été muni de photostylos pour aider à effectuer le test du Nystagmus horizontal (Test normalisé de sobriété sur route).
- Yukon - La GRC a planifié des contrôles routiers qui ciblaient les conducteurs avec facultés affaiblies et la conformité des dispositifs de retenue pour enfants/ceintures de sécurité.

Les Services de transport ont participé à un examen complet des services de police en 2005, mis de l'avant par le ministère de la Justice. Les Services de transport ont profité de cet examen pour demander des ressources policières accrues à l'appui de l'un des sous-objectifs clés de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA).

- TC – Phase 1 d'un projet subventionné par Transports Canada et la GRC visant à déterminer que le programme d'expert en reconnaissance des drogues était terminé.

### **Politique et législation :**

- C.-B. - Un programme de verrouillage du système de démarrage a été mis en place à l'automne 2005.

Un programme d'évaluation/réhabilitation obligatoire, appelé *Responsible Driver Program* (programme de conducteur responsable) a été mis en œuvre en juin 2005. C'est la première fois en Colombie-Britannique qu'un programme de réhabilitation est exigé par la loi avant que les privilèges de conduire soient restaurés après certaines infractions en matière de conduite avec facultés affaiblies et au *Code de la route*. Ce programme a été rendu possible grâce à des changements apportés au *Motor Vehicle Act (Loi sur les véhicules motorisés)* qui est entrée en vigueur le 15 juin 2005. Il s'agit d'un programme d'utilisateur payeur dans le cadre duquel les participants peuvent tout de même être tenus d'installer un système de verrouillage de démarrage sur leur véhicule.

- Man. - Des changements apportés au *Code de la route*, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2005, viennent à l'appui des efforts du Manitoba pour rendre les routes plus sécuritaires en étant plus sévère à l'égard des conducteurs en état d'ébriété. Aujourd'hui, les

personnes trouvées coupables de conduite avec les facultés affaiblies ayant un enfant de moins de 16 ans à bord sont passibles de suspensions plus sévères :

- dans le cas d'une première infraction, la suspension passe d'un an à cinq ans;
- dans le cas d'une deuxième infraction, la suspension passe de cinq ans à 10 ans;
- dans le cas d'une troisième infraction, la suspension passe de 10 ans à une suspension à vie;
- toute autre infraction subséquente, suspension à vie.

N.-É. - Le Cabinet a approuvé un programme de verrouillage du système de démarrage. Le programme est actuellement en cours de préparation et devrait être mis en place d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Le 27 octobre on a annoncé le financement qui permettra aux services de police d'un bout à l'autre de la province de moderniser leur matériel d'ivressométrie.

Nunavut - La *Motor Vehicles Division* (division des véhicules motorisés) a reçu l'autorisation d'examiner et de modifier la loi et les règlements sur les véhicules motorisés de manière à ce que les initiatives de VSR 2010 puissent être mises en œuvre dans la nouvelle législation.

Ont. - L'Ontario étudie actuellement tous les aspects de la législation en matière de conduite en état d'ébriété qui relève de l'administration provinciale. L'examen portera notamment sur de nouvelles mesures de délivrance des permis de conduire de véhicule à moteur qui aideront à réduire le nombre de récidivistes en matière d'alcool au volant.

Sask. - Étude des modifications apportées à la législation qui vise à imposer une suspension administrative de 15 jours à la suite d'une deuxième suspension administrative du permis de conduire de 24 heures (pour un taux d'alcoolémie de plus de .04) aux conducteurs expérimentés.

Étude des modifications apportées à la législation permettant au personnel d'application de la loi d'imposer une suspension de 24 heures aux conducteurs qui échouent un Test normalisé de sobriété sur route ou qui refusent de s'y soumettre.

TC – Commentaire sur l'ancien projet de loi C-16 concernant les procédures d'enquête visant à poursuivre (étayer) un cas de conduite avec facultés affaiblies par les drogues.

Réunion avec Justice Canada et d'autres partenaires afin d'examiner la limite de taux d'alcoolémie de 0,05 % et le problème des « deux verres ».

Participation avec la SRCFA à l'élaboration d'un nouveau modèle d'administration de la législation en matière de suspension sur route dans le cas d'un taux d'alcoolémie de 0,05.

### **Promotion de la santé :**

C.-B. - Le gouvernement de la Colombie-Britannique a mis sur pied le *B.C. Centre for Social Responsibility* (BCCSR) (centre de responsabilité sociale de la Colombie-Britannique). Il s'agit d'une stratégie conjointe mise de l'avant par le ministère de la Sécurité publique et Solliciteur général-en partenariat avec les ministères du Développement des enfants et de la famille ainsi que de la Santé et des Services communautaires. Le centre, qui est situé au *University College of the Fraser Valley* (UCFV), entreprendra

de la recherche sur les problèmes de toximanie et veillera à l'évaluation des programmes. Le centre coordonnera ce travail avec le *Centre for Addictions Research of BC* (centre de recherche en toxicomanie de la C.-B.) à l'Université de Victoria et ses programmes associés à l'Université de la Colombie-Britannique, l'Université de la Colombie-Britannique du Nord et l'Université Simon Fraser. Le BCCSR a créé une collection de ressources qui est offerte aux professionnels, aux fournisseurs de services et au public, ainsi qu'un inventaire des programmes et des services liés à l'abus de l'alcool et au jeu compulsif en Colombie-Britannique.

N.-É. - La *Nova Scotia Health Promotion and Protection* (NSHPP) est un partenaire apprécié du Comité consultatif de la sécurité routière (RSAC). En tant que chef de file dans le marketing social, la NSHPP a fourni un appui financier et son mentorat dans la création de la campagne de marketing social à venir. La NSHPP continue de faire valoir qu'une « blessure n'est pas un accident » à chaque occasion afin d'expliquer qu'à peu près toutes les blessures, y compris les collisions de véhicules motorisés, sont prévisibles et évitables.

Nunavut – La Division des véhicules motorisés (DVM) consultera l'Organisation de la santé du Nunavut sur les activités de promotion de la santé.

Ont. - Le MTO a contribué à l'organisation de la conférence sur la prévention des blessures en Ontario annuelle qui a eu lieu à Toronto. La conférence a porté principalement sur la sécurité de l'usager de la route. Des ateliers sur la conduite avec les facultés affaiblies étaient intégrés au programme.

Sask. - Le programme P.A.R.T.Y. (Programme de prévention de la consommation d'alcool et des comportements à risque qui causent des traumatismes chez les jeunes) a été tenu dans les écoles secondaires partout dans la province, diverses régies de services de santé prenant part au programme.

Yukon - Le ministère de la Santé a fourni aux étudiants du matériel de promotion à l'appui du programme *Safe Grad* (bal des finissants sécuritaire).

#### **Liens (avec d'autres organismes) :**

Alb. - Les représentants de l'*Opération Nez rouge* siègent maintenant au Comité provincial d'étude sur la conduite avec facultés affaiblies. L'*Opération Nez rouge* a maintenant été adoptée par le groupe Kiwanis qui entend l'étendre dans un plus grand nombre de régions albertaines.

C.-B. - Le Comité d'éducation et de sensibilisation à la conduite avec les facultés affaiblies, qui compte des représentants du gouvernement, de l'ICBC, de la police et le secteur à but non lucratif et privé, partage l'information sur les programmes destinés à lutter contre l'alcool au volant.

Man. - Outre des sanctions plus sévères, une nouvelle politique de la Couronne ordonne aux procureurs de solliciter des juges des sentences plus sévères à l'endroit des conducteurs en état d'ébriété avec des enfants passagers et un nouveau protocole devrait bientôt exiger que la police rapporte les incidents de conduite avec facultés affaiblies avec des enfants passagers aux organismes de services d'aide à l'enfance et à la famille.

Le guide et le site Web de la division Droit de la famille du ministère de la Justice du Manitoba comptent aussi maintenant une section qui attire l'attention des parents séparés ou divorcés sur les risques d'un parent qui conduit en état d'ébriété avec un enfant passager et sur la façon de s'occuper de ce problème par le truchement de conditions de visites aux enfants qu'ordonne la cour.

En outre, le ministère de la Justice du Manitoba entreprendra un projet pilote de trois ans visant à évaluer l'utilisation d'une approche de justice communautaire ou réparatrice relativement aux infractions qui entraînent une perte de vie. Le projet établira un processus à l'intention des conducteurs trouvés coupables d'une infraction au *Code de la route* qui a entraîné la mort et de rencontrer la famille de la victime face à face afin de discuter du préjudice qui a été causé et de tenter d'élaborer une disposition qui pourrait venir s'ajouter à d'autres sanctions.

En vertu de la *Déclaration des droits de la victime*, des services seront également étendus de manière à inclure les victimes d'infractions au *Code de la route* qui entraînent une perte de vie de manière à ce qu'elles soient informées de l'action en justice pertinente et consultés avant que la Couronne ne prenne position quant à la sentence.

- N.-B. - Maître d'œuvre de l'appui à la *Vision sécurité routière 2010*, le Comité de la sécurité routière du Nouveau-Brunswick est conscient de l'importance d'établir des relations étroites avec des organismes tels que la Société médicale du Nouveau-Brunswick, le Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick, le Bureau d'assurance du Canada, la Société des alcools du Nouveau-Brunswick, les organismes d'application de la loi, la *Atlantic Provinces Trucking Association*, l'Université du Nouveau-Brunswick et divers ministères provinciaux, entre autre les ministères des Transports et de la Santé.
- N.-É. - Dans le cadre de l'*Opération Noël*, Aliant et la Société des alcools de la Nouvelle-Écosse ont commandité 10 000 cartes d'appel de 20 minutes qui ont été distribuées au cours des contrôles routiers au cours du mois de décembre. Les cartes ont été remises aux conducteurs afin de les encourager à ne pas consommer d'alcool avant de prendre le volant et de prévoir un retour sécuritaire à la maison.
- Ont. - Chaque année, le MTO travaille avec des partenaires comme le Conseil communautaire de l'Ontario sur la conduite avec facultés affaiblies (CCOCFA), MADD Canada, *Ontario Students Against Impaired Driving*, SMARTRISK, *Ontario Federation of Snowmobile Clubs* (fédération des clubs de motoneigistes de l'Ontario), les services de santé publique et les services de police partout en Ontario sur une vaste gamme d'initiatives d'éducation publique, de commercialisation et de recherche.
- Sask. - Poursuite des activités avec les élèves contre la conduite en état d'ébriété, les sections locales de MADD, le milieu de la santé régional et d'autres organismes communautaires.
- Yukon - Une équipe de Coalition de la prévention de la conduite avec facultés affaiblies a été mise sur pied à l'automne de 2005. Cette équipe de la coalition est composée de membres gouvernementaux et non gouvernementaux qui s'intéressent particulièrement à l'éducation/sensibilisation, l'intervention/prévention et l'application de la loi. Ce partenariat/lien permet d'adopter une approche plus unifiée lorsque l'on se penche sur le thème général de la conduite avec facultés affaiblies.

## Recherche :

Alb. - Le ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta a passé un marché avec l'*Alberta Centre for Injury Control and Research* (Centre de contrôle des blessures et de recherche de l'Alberta) pour aider à préparer de la recherche sur les conducteurs désignés dans les régions rurales et mettre au point des contre-mesures faisant appel aux ressources communautaires en vue de renforcer la lutte contre l'alcool au volant. Il est possible d'accéder à ce document à [www.saferoads.com](http://www.saferoads.com).

C.-B. - Publication d'un rapport de recherche : *Sleepiness among night-time drivers: relationship to blood alcohol concentration and other factors*, Wilson, RJ, Fang, M, Cooper, P and Beirness, D. *Traffic Injury Prevention*, 2006, 7, 15-22.

Les études suivantes sont actuellement entreprises au *BC Centre for Social Responsibility* (centre de responsabilité sociale de la Colombie-Britannique) :

### Conduite avec les facultés affaiblies

Cette étude se penchera sur des façons de réduire le nombre d'accidents, de blessures et de morts sur les routes où la consommation d'alcool est en cause et de réduire l'incidence de la conduite avec les facultés affaiblies. Elle tentera de déterminer les résultats de l'ordre juridique qui produisent les meilleurs effets sur les accidents et le récidivisme de la conduite avec facultés affaiblies.

### Fermetures nocturnes

Cette étude évalue dans quelle mesure les clients quittent les débits de boissons ayant des heures de fermeture plus hâtives pour se rendre en conduisant leur véhicule dans des collectivités voisines pour continuer à boire.

N.-B. - Le ministère de la Sécurité publique poursuit ses recherches et l'examen de tous les programmes liés à la sécurité routière.

N.-É. - Dans un effort pour définir les priorités d'une campagne de marketing social, le Comité consultatif de la sécurité routière (RSAC) a commandé un rapport de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR). Le rapport a défini la conduite avec facultés affaiblies comme l'une des trois priorités et ciblé les hommes de 20 à 35 ans pour la campagne. La campagne sera préparée et lancée en 2006.

Ont. - Le MTO a fourni à MADD Canada des données pour une nouvelle étude qui examinera l'implication des conducteurs dont le permis a été suspendu dans des collisions mortelles et causant des blessures en Ontario. Les résultats de cette étude aideront le ministère des Transports à décider de la nature des autres initiatives qui devront être explorées ou entreprises pour lutter contre la conduite en état d'ébriété.

Qué. - Production d'une publication intitulée « Les infractions et les sanctions liées à la conduite d'un véhicule routier, 1995-2004. »

Sask. - Étude de l'utilisation des dispositifs de retenue des enfants passagers à l'automne 2005.

TC – En partenariat avec la SRCFA, parrainage de la mise à jour de la base de données de la FRBR sur la mortalité des conducteurs en état d'ébriété et la base de données sur les mortalités causées par l'utilisation de médicaments et de drogues.

Demande de subvention de la part des Instituts de recherche en santé du Canada pour la formation d'une équipe nationale appelée la *Canadian Drug and Alcohol Road Research Team* (CANDDARRT) (équipe de recherche sur l'utilisation des drogues, des médicaments et de l'alcool sur les routes canadiennes).

## 5.0 SÉCURITÉ SUR LES ROUTES RURALES

### **Problèmes principaux :**

Les initiatives à l'appui des sous-objectifs relatifs aux routes rurales, depuis le renouvellement de la Vision sécurité routière, sont parvenues à réduire les taux d'accidents en comparaison avec les données moyennes de la période de référence de 1996-2001. En 2004, le nombre de mortalités et de blessures graves survenues sur les routes rurales a diminué de 10,6 % et 8,2 % respectivement. Nonobstant ces améliorations, le nombre de victimes de collisions graves sur les routes rurales est encore très élevé. En 2004, près de 46 % de toutes les mortalités de la route sont survenues dans des collisions et plus de 31 % des blessures graves ont été causées par des collisions sur des routes rurales à chaussée unique avec des limites de vitesse de 80 à 90 km/h.

Un rapport du CCATM intitulé *La sécurité routière en milieu rural au Canada : tendances de collisions et stratégies recommandées* qui a été préparé par Transports Canada, a trouvé que de multiples facteurs de risques étaient associés à un grand nombre de collisions mortelles. Par exemple, parmi les conducteurs qui ont perdu la vie dans un accident impliquant un seul véhicule : près de 45 % avaient consommé de l'alcool, plus de 35 % conduisaient à une vitesse excessive et plus de 50 % ne portaient pas la ceinture (70 % chez les conducteurs de camion léger). Parmi les conducteurs qui ont perdu la vie dans des collisions frontales : presque 75 % avaient commis des infractions au *Code de la route*, plus de la moitié ne portaient pas la ceinture de sécurité, plus de 25 % avaient consommé de l'alcool et plus d'un tiers de ces accidents se sont produits dans des parties courbées de routes rurales.

Les résultats des enquêtes nationale de Transports Canada sur l'utilisation des dispositifs de retenue des occupants effectuées à tous les ans, en alternance dans les régions urbaines et rurales, révèlent que les disparités dans les taux d'utilisation s'amenuisent entre les conducteurs urbains et ruraux, mais qu'il subsiste encore un certain nombre de différences. L'utilisation de la ceinture de sécurité sur les routes rurales est de 4,2 points de pourcentage plus faible que dans les régions urbaines. La plus grande disparité se trouve chez les occupants de camionnettes, dont le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité est de 5,7 points de pourcentage plus faible que celui des occupants de camionnettes dans les collectivités urbaines. L'utilisation des dispositifs de retenue par les conducteurs de tous les groupes d'âge sur les routes rurales est aussi plus faible de façon notable que le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité par les conducteurs des mêmes groupes d'âge sur les routes urbaines.

### **Stratégies principales :**

En 2005 le conseil d'administration du CCATM a approuvé la création du Groupe de travail sur la Sécurité sur les routes rurales (SRR). Le premier mandat de ce nouveau groupe de travail sera de prendre en main la réalisation du sous-objectif relatif aux routes rurales de l'initiative VSR 2010 et d'en assumer la responsabilité (diminution de 40 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés sur les routes rurales). Les membres du CCATM ainsi que les représentants de l'Association des transports du Canada participent maintenant à ce groupe de travail dont les efforts d'intervention portent sur l'intégration de la sécurité routière à l'entretien des routes et à la construction de nouvelles. Le Groupe de travail sur la Sécurité sur les routes rurales prépare actuellement un sondage auprès des administrations afin de déterminer quelles mesures actuelles remportent du succès ainsi que celles qui sont mises en œuvre afin d'améliorer la sécurité sur les routes rurales.

La création d'un manuel de sécurité aux intersections rurales qui inclut des contre-mesures à faible coût et faciles à mettre en œuvre, la recherche sur les conducteurs désignés dans les régions rurales, les analyses des résultats d'enquête sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans les

régions rurales afin d'élaborer des plans et cibler les groupes à risque, l'élaboration d'une stratégie de gestion des conflits humains-animaux sauvages et la recherche sur l'âge minimum requis pour conduire les véhicules tout-terrains font partie des activités de recherche entreprises dans certaines administrations afin de faciliter l'élaboration de stratégies dans les régions rurales.

Le travail des services de police dans les régions rurales partout au Canada en étroite collaboration avec les organismes des administrations afin de promouvoir et mettre en application la loi relative à l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants adéquats et l'organisation de cliniques d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants dans les collectivités éloignées font partie des enquêtes/stratégies sur l'utilisation de la ceinture de sécurité/dispositifs de retenue pour enfants dans les régions rurales mises de l'avant dans certaines administrations.

Une campagne sur l'utilisation des dispositifs de retenue des occupants à l'intention des Autochtones qui visait à accroître l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants sur les réserves et hors réserve, des présentations avec le simulateur de tonneaux à l'occasion d'événements communautaires dans les régions rurales, la création et le lancement de programmes de messages d'intérêt public et de sensibilisation du public concernant les dangers de collisions avec les animaux sauvages, la fatigue au volant et les mauvaises conditions de conduite, la formation de techniciens dans le cadre du Programme national de formation à la sécurité des enfants passagers et l'organisation d'un grand nombre de cliniques d'éducation et de vérification de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants font partie des stratégies d'éducation publique et de commercialisation menées par certaines administrations.

Les exigences pour les conducteurs de véhicule tout-terrains qui conduisent sur l'accotement des routes provinciales de porter des casques de protection approuvés et de ne pas transporter de passagers, la mise en œuvre de divers contrôles routiers dans les administrations relativement au port de la ceinture de sécurité, la vitesse excessive et à la conduite avec facultés affaiblies, le lancement de concours provinciaux faisant la promotion de la prudence au volant où les agents de police distribuaient des bulletins de participation au concours aux conducteurs qui démontraient des techniques de conduite sécuritaire et l'installation de nouveaux panneaux de signalisation pour avertir les conducteurs de la présence possible de bison font partie des initiatives d'application de la loi et de sensibilisation mises de l'avant dans les administrations.

**Sous-objectif : Diminution de 40 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés sur les routes rurales.**

Changement dans le nombre total d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés sur les routes rurales							
	Moyenne 1996-2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008-2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
Morts	1 421	1 410	1 261	1 270	853	-10,6	-7,6
Grièvement blessés	6 264	5 949	5 740	5 753	3 758	-8,2	-7,2

<b>ÉLÉMENTS DU PROGRAMME</b>				
Administration	Recherche	Enquête / stratégie sur le port de la ceinture de sécurité / l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants sur les routes rurales	Éducation du public / commercialisation	Application de la loi / sensibilisation
Alb.				X
C.-B.	X		X	X
Î.-P.-É.	X	X	X	
Man.	X		X	X
N.-B.			X	X
N.-É.			X	X
Nunavut				
Ont.	X	X	X	
Qué.				
Sask.		X	X	X
T.-N.-L.				X
T.N.-O.			X	X
TC				
Yukon		X	X	X

### **Éléments du programme :**

#### **Recherche :**

- Alb. - Le ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta a passé un marché avec l'*Alberta Centre for Injury Control and Research* (Centre de contrôle des blessures et de recherche de l'Alberta) pour aider à préparer de la recherche sur les conducteurs désignés dans les régions rurales et mettre au point des contre-mesures faisant appel aux ressources communautaires en vue de renforcer la lutte contre l'alcool au volant. Il est possible d'accéder à ce document à [www.saferoads.com](http://www.saferoads.com).
- C.-B. - En 2005, des enquêtes de l'ICBC sur le port de la ceinture de sécurité se sont concentrées sur trois des cinq régions où le taux de port de la ceinture de sécurité était le plus faible dans la province. L'analyse des données recueillies a permis de définir les groupes et les secteurs problématiques. Les données serviront à établir un programme destiné à faire croître le port de la ceinture de sécurité dans les régions et par les groupes cibles. (*Remarquez que ce point apparaît aussi sous la rubrique Dispositifs de retenue des occupants*)
- Ont. - a) En 2005, l'Ontario a commencé à élaborer une stratégie visant à gérer les conflits humains-animaux sauvages dans l'Ontario rurale. Un élément de cette stratégie consistait à préparer une approche plus précise pour résoudre les conflits humains-cervidés dans le sud de l'Ontario. Ces conflits peuvent engendrer des blessures aux occupants des véhicules. Les deux initiatives ont été préparées dans le cadre d'une approche de collaboration faisant appel à de nombreux ministères provinciaux et un groupe diversifié d'intervenants intéressés. Le ministère des Transports s'occupe de

façon active de l'Initiative interministérielle de prévention des conflits humains-animaux sauvages.

b) Le rapport annuel 2003 sur la sécurité routière en Ontario a été publié. Il présente un aperçu des données statistiques de sécurité routière comme la fréquence des collisions de véhicules par classe et nombre de mortalités et de blessures de la route pour toutes les municipalités de l'Ontario, au niveau du comté ou du district. Le lecteur du rapport obtient ainsi des données statistiques sur les collisions dans les régions rurales de la province.

c) Le MTO a poursuivi son travail avec une vaste gamme d'intervenants en vue d'améliorer la sécurité des conducteurs de véhicules tout-terrains. Le ministère a pris des mesures proactives qui exigent qu'un conducteur de véhicule tout-terrains sur l'accotement d'une route provinciale satisfasse les conditions minimales de permis et de sécurité comme l'utilisation d'un casque approuvé et de ne pas transporter de passagers. Le MTO demeure un membre actif du *Ontario Trails Strategy ATV Committee* (Comité de stratégie relative aux véhicules tout-terrains). Le ministère se penche aussi sur d'autres questions comme l'âge minimum des conducteurs de véhicules tout-terrains.

En août/septembre 2005, le ministère des Transports a délégué un témoin expert dans le cadre d'une enquête du coroner. L'enquête portait sur la mort d'un garçon de sept ans qui a été tué au volant d'un véhicule tout-terrains sur une route municipale.

Î.-P.-É. - Enquête sur le port de la ceinture de sécurité.

TC – Financement de la recherche pour la création d'un manuel de sécurité aux intersections rurales. La recherche vise à déterminer les problèmes aux intersections rurales, en se servant des données canadiennes, à sélectionner des contre-mesures ou à créer des programmes à faible coût et faciles à mettre en œuvre, à présenter des améliorations à la sécurité dans un format avant et après afin de montrer les avantages associés aux contre-mesures et à recommander une stratégie de mise en œuvre.

#### **Enquête / stratégie sur le port de la ceinture de sécurité / l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants sur les routes rurales :**

Ont. - a) L'Ontario a poursuivi ses activités avec la police et d'autres intervenants afin d'accroître l'importance de boucler sa ceinture correctement dans un véhicule.

b) La campagne de promotion du port de la ceinture de sécurité du 16 septembre au 2 octobre 2005 a mis l'accent sur l'importance de l'utilisation de sièges d'appoint pour les enfants qui sont trop grands pour prendre place dans des sièges d'auto pour enfants, mais trop petits pour porter des ceintures de sécurité et a sensibilisé les conducteurs aux exigences en matière de dispositifs de retenue des occupants de la nouvelle loi, le projet de loi 73.

Î.-P.-É. - Enquêtes sur le port de la ceinture de sécurité / dispositif de retenue pour enfants.

Sask. - Utilisation de la stratégie et de l'information sur les pratiques exemplaires du Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO).

Yukon - Deux cliniques de vérification des dispositifs de retenue pour enfants ont été tenues au cours de l'année qui vient de s'écouler dans les collectivités de Dawson City et Watson Lake. Notre but consiste à joindre un plus grand nombre de collectivités au cours des prochaines années.

### **Éducation du public / commercialisation :**

C.-B. - La campagne de sensibilisation des Autochtones à l'utilisation des dispositifs de retenue des occupants en novembre était axée sur le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants sur les réserves et hors réserves, en touchant à certains aspects du faible taux d'utilisation de la ceinture de sécurité dans une population qui habite en prédominance les régions rurales de la C. B.

*Nota : Ce point apparaît aussi sous la rubrique Dispositifs de retenue des occupants.*

Man. - En 2005, la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) a fait des présentations à l'aide du simulateur de tonneaux et du démonstrateur de coussin gonflable, qui jouissent d'une grande popularité, à de nombreux Manitobains partout dans la province principalement à l'occasion de foires et d'événements ruraux.

N.-B. - Fort de l'appui de la Société médicale du Nouveau Brunswick et de l'apport du Comité de sécurité routière du Nouveau Brunswick, le ministère de la Sécurité publique a publié une brochure portant sur les dangers de la fatigue au volant *La somnolence au volant : la fatigue sur la route peut être mortelle*. Cette brochure a été distribuée aux organismes provinciaux d'application de la loi, aux médecins, aux courtiers en assurance, au grand public dans les emplacements de Services Nouveau-Brunswick (SNB) et auprès d'autres groupes intéressés.

Le message relatif à la conduite avec facultés affaiblies « La fatigue tue » a été imprimé sur les enveloppes de renouvellement d'immatriculation et de permis de conduire.

N.-É. - La GRC dans la région de l'Atlantique et la société d'assurance ING ont formé un partenariat qui a permis de faire l'acquisition d'un simulateur de tonneaux. Ford Canada commandite le transport du simulateur et son entreposage chez les concessionnaires de la région. Le simulateur a été dévoilé à une école élémentaire de Salt Springs, en N.-É. Les élèves ont pu assister à une démonstration par l'agent de liaison scolaire, puis ils ont été assermentés et on leur a remis un certificat de « shérif des ceintures de sécurité ». Le simulateur est un outil efficace qui montre l'importance de porter les ceintures de sécurité et se prête à divers événements partout dans la région.

*Le Department of Health Promotion & Protection* (ministère de la Promotion et de la Protection de la santé) a lancé une campagne auprès des parents dont l'une des priorités portait sur les dispositifs de retenue pour enfants ([www.momsanddads.ca](http://www.momsanddads.ca)). Ils ont fait de la Nouvelle-Écosse rurale une priorité de cette campagne et ils ciblent les médias ruraux et régionaux.

T.N.-O. - Une campagne de sensibilisation à la présence de bisons sur la route ou à proximité a été menée pour avertir les conducteurs des dangers que posent ces gros animaux; le message a été diffusé à la radio.

Ont. - a) Le personnel du MTO a travaillé avec de nombreuses collectivités ontariennes afin de mettre en place des programmes d'éducation publique locale visant la sensibilisation aux dangers des collisions avec les animaux sauvages, la fatigue au volant, les mauvaises conditions de conduite et divers autres sujets relatifs à la sécurité routière.

b) À l'automne de 2005, le ministère a commencé à distribuer une nouvelle brochure « Surveillez les animaux sauvages » qui contient des faits au sujet des collisions avec des animaux sauvages et comment les éviter.

Î.-P.-É. - Campagne « Click it or Ticket ».

Sask. - En 2005 les sièges d'appoint constituaient le point de mire de notre campagne d'éducation sur les dispositifs de retenue pour enfants. Un message télévisé a été produit visant à informer les personnes qui transportent des enfants de l'obligation de se servir des sièges d'appoint pour les enfants jusqu'à l'âge de 8 ans. Au cours de l'été, des cliniques sur les dispositifs de retenue pour enfants ont été tenues d'un bout à l'autre de la province et un siège d'appoint était tiré au sort à chaque clinique. Les cliniques ont été publicisées à l'aide de messages imprimés, de messages à la radio et, s'il y avait lieu, de messages en extérieur à la radio.

Des cours de formation de technicien dans le cadre du Programme national de formation à la sécurité des enfants passagers ont été offerts d'un bout à l'autre de la province. La Saskatchewan compte actuellement 226 techniciens qui ont reçu la formation appropriée.

En novembre 2005, la Saskatchewan a fait l'acquisition d'un simulateur de tonneaux à utiliser comme outil d'éducation dans les régions rurales de la province, afin d'encourager les personnes à boucler leur ceinture dans tous leurs déplacements. Le simulateur n'a pas été mis sur la route avant 2006.

Yukon - Des affiches ont été placées dans les postes de soins infirmiers dans les collectivités pour faire la promotion des cliniques de vérification des dispositifs de retenue pour enfants qui étaient organisées. Des trousseaux d'information, des brochures, des dépliants, etc. ont été distribués au public.

Les brochures d'information « Driving Yukon Highways » (La conduite sur les routes au Yukon) ont été distribuées partout sur le territoire, y compris tous les comptoirs d'information touristique. La brochure présente des conseils de conduite sécuritaire ainsi que de l'information sur les aires de repos désignées et les zones de construction routiers.

#### **Application de la loi/sensibilisation :**

Alb. - Autre : Les activités de planification et de conception détaillée du premier carrefour giratoire rural en Alberta, à la jonction de deux routes provinciales (routes 8 et 22 à l'ouest de Calgary), sont en cours. On s'attend à ce qu'il assure une sécurité accrue.

C.-B. - En novembre 2005, une campagne de sensibilisation à la vitesse imprudente et relative aux conditions de la route a eu lieu pendant 10 jours. *Nota : Ce point apparaît aussi à la section Vitesse et sécurité des intersections.*

- N.-B. - Diverses forces municipales/régionales et la GRC ont mené divers contrôles routiers de sensibilisation du public partout relativement au port de la ceinture de sécurité, la vitesse excessive et la conduite avec les facultés affaiblies.
- Man. - Au cours de la Semaine de la sécurité routière, la Société de l'assurance publique du Manitoba a organisé à l'échelle de la province un concours encourageant un comportement sécuritaire au volant. Nos partenaires policiers, partout dans la province, ont distribué des bulletins de participation au concours aux conducteurs qui démontraient des techniques de conduite sécuritaire. Une voiture de location Honda Civic 2005 pour deux ans avec assurance, des bons d'essence et plusieurs prix moins importants faisaient partie du tirage.
- T.-N.-L. -Sensibilisation suscitée par le milieu médical et la législation modèle du PCPO.
- N.-É. - La plupart des initiatives entreprises par la province touchent un auditoire rural étant donné que la province est en grande partie rurale. Des contrôles routiers sont faits à la grandeur de la province et la GRC s'en occupe en milieu rural.
- T.N.-O. - De nouveaux panneaux de signalisation routière ont été érigés sur la route 3 avertissant les conducteurs des risques causés par la présence de bisons dans le voisinage.
- Sask. - De nombreux techniciens qui ont reçu la formation font partie du personnel d'application de la loi. Ils joueront un rôle clé dans les tournées avec simulateur de tonneaux partout dans la province. Les efforts se sont poursuivis avec le personnel afin d'encourager le port de la ceinture de sécurité dans les régions rurales.
- Yukon - Les détachements de la GRC partout sur le territoire poursuivent la surveillance du port de la ceinture de sécurité/la conformité des dispositifs de retenue pour enfants dans les collectivités. Les dossiers de données statistiques mensuelles sont envoyés au détachement central pour fins d'examen et d'analyse.

## **6.0 USAGERS VULNÉRABLES**

### **Problèmes principaux :**

Les piétons, les motocyclistes et les cyclistes font partie des usagers vulnérables de la route. Collectivement, ils représentent environ 20 % des usagers de la route mortellement ou grièvement blessés chaque année. Il existe un certain nombre de problématiques dans ce groupe d'usagers de la route. La sécurité des usagers vulnérables de la route est le seul secteur ciblé dans le cadre de Vision sécurité routière 2010 où le nombre d'usagers de la route mortellement et grièvement blessés a augmenté par rapport aux données de référence de 1996-2001 (1,0 % et 2,6 %, respectivement). Cependant, il faut signaler que le nombre accru de victimes chez les usagers vulnérables de la route est entièrement attribuable à une augmentation spectaculaire du nombre de motocyclistes mortellement ou grièvement blessés. Au cours de 2004, le nombre de motocyclistes mortellement ou grièvement blessés était de 31,0 % et 27,6 % plus élevé, respectivement, que les données de la période de référence de 1996-2001. Il faut également signaler que le nombre d'immatriculations de motocyclistes a aussi augmenté de façon semblable au cours de cette période (soit 31,4 %).

La consommation d'alcool demeure un problème majeur parmi les piétons mortellement blessés étant donné qu'au moins 25 % de ceux-ci ont perdu la vie au cours de 2004 après avoir été frappés par des véhicules et montraient un taux d'alcoolémie positif. La perceptibilité est également un facteur qui a joué contre les piétons, étant donné que plus de 55 % des décès et plus de 40 % des blessures graves se sont produits la nuit ou dans des conditions d'éclairage artificiel. C'est dans les rues urbaines que plus des deux tiers des mortalités d'usagers vulnérables de la route et plus de 90 % des blessures graves surviennent. Le respect des règles d'utilisation sécuritaire de la route pose également un problème majeur. Dans l'ensemble, 50 % de tous les piétons mortellement ou grièvement blessés étaient jugés fautifs.

En ce qui concerne les motocyclistes mortellement blessés, la consommation d'alcool est également un problème majeur. Au cours de 2004, plus de 24 % des motocyclistes qui ont trouvé la mort dans des collisions et dont le taux d'alcoolémie a été mesuré, avaient consommé de l'alcool avant la collision. Les intersections sont particulièrement dangereuses pour les motocyclistes, où près de 40 % des mortalités et plus de 45 % des blessures graves se produisent. Les milieux urbains et ruraux sont tout aussi dangereux pour les motocyclistes, compte tenu qu'une répartition semblable des victimes y ont été mortellement ou grièvement blessées.

Pour les cyclistes mortellement ou grièvement blessés, les intersections (39 % des mortalités et 64 % des blessures graves), y compris celles dotées de contrôles de la circulation (30 % des mortalités et 38 % des blessures graves), sont des points névralgiques. La majorité des cyclistes sont mortellement ou grièvement blessés dans les régions urbaines (56 % et 85 %, respectivement).

### **Stratégies principales :**

Le Groupe de travail sur les usagers vulnérables de la route, mis sur pied en 2004, a assumé la responsabilité de l'élaboration de stratégies nationales visant à améliorer la sécurité des usagers vulnérables de la route ainsi que de réaliser ou de dépasser le sous-objectif quantitatif de Vision sécurité routière 2010 pour les piétons, les motocyclistes et les cyclistes. Il a pour mandat de définir l'ampleur et les caractéristiques de la problématique des usagers vulnérables de la route (piétons, cyclistes et motocyclistes) au Canada, d'identifier les stratégies/programmes/initiatives actuellement en place qui connaissent du succès dans les administrations et qui pourraient être mis en œuvre à l'échelle nationale et de dresser un rapport.

Un certain nombre d'activités dans les administrations axées sur les initiatives de recherche, d'éducation et de sensibilisation, d'application de la loi et d'infrastructure routière ont été entreprises afin d'améliorer le niveau de sécurité des usagers vulnérables de la route.

Une nouvelle législation qui double les amendes pour les infractions de vitesse relatives au dépassement de véhicules de patrouille, de camions de pompier, d'ambulances, de dépanneuses et de travailleurs dans les zones de construction, les activités de recherche sur les collisions avec les cyclomoteurs et la mise en œuvre d'un nouveau permis de conduire restreint pour les scooters et les vélomoteurs à vitesse limitée et la modification d'une loi relative à la sécurité des piétons qui prévoit des amendes plus sévères et des suspensions du permis de conduire des récidivistes qui excèdent la limite de vitesse dans les zones d'école et les passages pour piétons font partie de activités de recherche dans certaines administrations.

Des campagnes multimédia de sensibilisation à l'information qui annonçait les changements apportés à la législation existante ou la mise en œuvre d'une nouvelle législation et qui étaient axées sur des peines plus sévères pour les infractions aux nouvelles mesures visant à améliorer la sécurité des piétons, la diffusion de messages d'intérêt public sur la sécurité des piétons incitant les conducteurs et les piétons à la vigilance et au respect des droits d'autrui, la création de conseils de sécurité pédestre à l'intention des enfants de l'école primaire, la diffusion de messages d'intérêt public faisant la promotion de l'utilisation des casques de protection pour les cyclistes, la création de nouveaux guides de cyclisme sécuritaire ou la révision des guides existants, des présentations sur la sécurité pédestre auprès d'organisations et d'associations de personnes âgées, la sensibilisation des enfants au besoin d'être vus la nuit et en particulier à l'Halloween, l'enregistrement de jeux sur des sites Web qui enseignent aux enfants les règles de la route pour les piétons, des activités d'enseignement et des concours sur la connaissance des règles de sécurité à bicyclette pour les enfants de 6 à 12 ans, la proclamation d'une semaine de la sécurité à bicyclette et des activités (p. ex. rodéos, ajustement de casque, concours de coloriage) avec de la publicité générale dans les écoles et les régies régionales de la santé et l'octroi de financement en vue d'étendre les cours de sécurité à motocyclette dans les régions métropolitaines font partie des activités d'éducation et de sensibilisation dans les administrations..

Des contrôles routiers visant l'application de la loi en matière de port des casques de protection des cyclistes et les motoristes pour les sensibiliser aux autres usagers de la route, des campagnes axées sur la sécurité pédestre qui ciblaient les automobilistes, les cyclistes et les piétons contrevenants, des campagnes axées sur le comportement sécuritaire à bicyclette, qui ont donné lieu à des contraventions aux cyclistes et aux automobilistes qui commettaient des infractions et le recours à une mise en application douce en faisant la promotion des règlements de la route sur des sites Web clés de cyclisme afin de promouvoir le respect de la loi font partie des activités de mise en application de la loi dans les administrations.

L'installation d'indicateurs audibles sur les signalisations lumineuses à certains endroits urbains du réseau routier provincial et la conception de lignes directrices et de normes que les municipalités peuvent utiliser lorsqu'elles planifient l'infrastructure routière qui satisfait les exigences de cyclisme sécuritaire et de sécurité des piétons font partie des améliorations apportées à l'infrastructure routière ou aux normes dans certaines administrations.

**Sous-objectif : Diminution de 30 % du nombre d'usagers vulnérables (piétons, motocyclistes, cyclistes) de la route mortellement ou grièvement blessés.**

**Changement dans le nombre d'usagers vulnérables de la route mortellement ou grièvement blessés**

	Moyenne 1996- 2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008- 2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
Morts	614	603	600	620	430	1,0	-1,0
Grièvement blessés	3 577	3 466	3 300	3 668	2 504	2,6	-2,5

**ÉLÉMENTS DU PROGRAMME**

Administration	Recherche	Éducation / sensibilisation	Application de la loi	Infrastructures routières / normes
Alb.	X	X	X	
C.-B.		X		
Î.-P.-É.				
Man.		X		X
N.-B.		X		
N.-É.		X	X	
Nunavut	X	X	X	X
Ont.	X	X	X	X
Qué.		X	X	X
Sask.		X		
T.-N.-L.				
T.N.-O.				
TC	X			
Yukon		X	X	X

**Éléments du programme :**

**Recherche :**

Alb. - Depuis le 31 octobre 2005, une nouvelle législation rend les routes de l'Alberta plus sécuritaires pour les agents de police, les pompiers, les ambulanciers, les opérateurs de dépanneuse et les travailleurs de la construction.

Les conducteurs doivent réduire leur vitesse à 60 km/h ou moins si la limite de vitesse est inférieure, lorsqu'ils dépassent les véhicules d'urgence ou les dépanneuses arrêtés avec leurs feux clignotant. L'amende pour vitesse excessive à ces endroits sera doublée.

Dans les zones de construction, les automobilistes doivent observer la limite de vitesse. Lorsque que des travailleurs sont présents, l'amende pour vitesse excessive est doublée.

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur ces questions.

Ont. - a) Sécurité des cyclomoteurs : Les données statistiques les plus récentes en l'Ontario montrent que même si les cyclomoteurs représentent un petit nombre de véhicules sur la route, ils sont surreprésentés au chapitre des collisions. En 2002-2003, les collisions causant des blessures impliquant des cyclomoteurs ont augmenté de 33 % et ces véhicules étaient trois fois plus à risque d'être impliqués dans des collisions que les motocyclettes.

b) Sécurité des piétons : L'Ontario fait la promotion de la marche comme un mode de transport écologique qui peut être utilisé pour le voyage et l'exercice. Cependant, la recherche en Ontario montre que dans les collisions de la circulation impliquant des piétons et des automobilistes, le piéton est celui qui subira vraisemblablement des blessures.

c) Législation : Afin d'améliorer la sécurité des conducteurs de cyclomoteurs, l'Ontario a mis en œuvre un nouveau permis de classe M2 restreint à l'intention des conducteurs de motocyclettes à vitesse limitée (scooters) et des bicyclettes à moteur (cyclomoteurs) le 28 novembre 2005. Désormais, les conducteurs de scooters et de cyclomoteurs seront tenus de démontrer leurs habiletés sur le type de véhicule qu'ils ont l'intention de conduire et n'obtiendront un permis que pour conduire les véhicules de ce type.

Afin d'accroître la sécurité des piétons, l'Ontario a adopté la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* qui prévoit des amendes plus sévères et des suspensions du permis de conduire des récidivistes qui excèdent la vitesse permise dans les zones d'école et les passages pour piétons, double les amendes de vitesse excessive lorsque des travailleurs sont présents dans une zone de construction et clarifie les règlements relatifs aux passages pour écoliers. Cette loi intégrait le projet de loi d'initiative parlementaire 142 qui modifiait le *Code de la route* afin de permettre aux brigadiers de diriger le mouvement de tous les piétons qui traversent une route, non seulement celui des enfants. Le projet de loi 142 a reçu la sanction royale le 13 juin 2005.

TC – Ébauche de deux enquêtes, l'une pour le milieu de la sécurité routière et l'autre pour le milieu policier afin d'évaluer les programmes et les politiques relatives aux usagers vulnérables de la route.

### **Éducation/sensibilisation :**

Alb. - Des messages à la radio et dans les journaux ont été créés pour présenter au public cette nouvelle législation. Une campagne d'information et de sensibilisation à l'automne a présenté la législation. L'accent a été mis sur les véhicules d'urgence et les dépanneuses. Une campagne de printemps aura lieu au début de la saison de la construction et on insistera sur les zones de construction et dans une moindre mesure sur les véhicules d'urgence et les dépanneuses. La sensibilisation se fera par des messages à la radio, dans les journaux, à la télévision, des panneaux publicitaires, des affiches et des affiches dans les abribus. Le site Web « saferoads » continuera de fournir l'information relative à ces questions.

C.-B. - Une campagne de commandite radio a été lancée au mois de novembre axée sur les piétons et les conducteurs. Les piétons étaient encouragés à marcher en sécurité et les conducteurs se faisaient rappeler de rester vigilant sur la route.

Une campagne provinciale de sécurité des motocyclistes intitulée « Let's Make A Deal » (concluons un marché) a été lancée à l'appui de la campagne de sensibilisation aux motocyclettes au mois de mai. Le message rappelait aux automobilistes que les motocyclettes étaient de retour sur la route et que les conducteurs et les motocyclistes devaient se surveiller aux intersections. Des messages à la radio, un message imprimé et une mini-affiche composaient le matériel de la campagne.

Man. - Le ministère Vie saine Manitoba a mené une campagne d'éducation et de sensibilisation publique sur plusieurs fronts portant sur les casques protecteurs pour cycliste à l'été 2005 appelée « Protégez votre caboche ». Cette campagne publicitaire a été créée en réponse au rapport du Groupe de travail sur les enfants en santé - l'une des recommandations était de fournir plus d'information au public au sujet de l'importance de porter un casque protecteur pour cycliste.

Cette campagne médiatique à la télévision, à la radio et dans les médias imprimés ainsi que dans les abribus et les affiches sur les autobus a duré six semaines, du mois d'août au mois de septembre, et un site Web a été créé pour présenter plus d'information - <http://www.gov.mb.ca/healthyliving/bikehelmet.html>

N.-B. - De l'information sur la sécurité à bicyclette et des trousse de rodéo à vélo se trouvent sur le site Web du ministère de la Sécurité publique.

N.-É. - Révision, production et distribution d'un livret sur les bicyclettes et de brochures sur la sécurité à bicyclette et la sécurité piétonnière « Pedestrian Safety is No Accident » (la sécurité des piétons, c'est pas d'accident).  
Le Comité consultatif de la sécurité routière (RSAC) a appuyé une initiative de publicité de la municipalité régionale d'Halifax qui visait à réduire les conflits aux passages pour piétons.

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur cette question.

Ont. - a) Le MTO a continué d'accorder son appui aux campagnes de sécurité des piétons qui sont créées et communiquées par ses intervenants et ses partenaires de la sécurité routière.

b) Le MTO a poursuivi la distribution du Guide de sécurité à bicyclette qui contient des conseils de sécurité pour les cyclistes, des itinéraires de voyage plus sécuritaires et de l'information supplémentaire sur la bicyclette.

Qué. - 1. Table de concertation provinciale des questions relatives aux piétons.

En février 2005, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) a mis sur pied un comité d'étude dont le mandat était de dresser l'inventaire des problèmes relatifs aux piétons dans la province, particulièrement à Montréal et d'élaborer un plan d'action en vue d'améliorer la sécurité piétonnière. La SAAQ a été invitée à siéger au comité de la SPVM, ainsi qu'un certain nombre d'autres partenaires, y compris d'autres services d'application de la loi et ministères et organismes gouvernementaux.

2. Production d'un dépliant « Piéton et conducteur : Vigilant pour la vie » sur les règlements de la circulation pour les piétons et les conducteurs.

3. Distribution du nouveau dépliant « Chemin faisant » qui présente des conseils de sécurité pour les enfants de l'école primaire.

Pendant près de 10 ans, la Société a distribué aux écoles élémentaires de la province des dépliants d'activités sur la sécurité routière (piétons, cyclistes et transport par autobus). Des activités sont suggérées à l'intention des enseignants. Un calendrier suggère le meilleur moment d'entreprendre ces activités.

4. Présentations, sur demande, relatives à la sécurité des piétons et autres problèmes de sécurité routière dans quinze municipalités. La Société a répondu à des demandes pour de telles présentations de diverses grandes organisations et associations.

5. Campagne de l'Halloween

En octobre, les agents de police ont rencontré les écoliers afin de les sensibiliser à l'importance d'être vus et d'être particulièrement prudents les soirs de l'Halloween, où les agents de police patrouillent en grand nombre.

6. Des jeux ont été diffusés sur les sites Web de la SAAQ afin d'enseigner aux enfants des règles de sécurité routière qu'ils doivent connaître en tant que piétons.

Information/sensibilisation (grand public)

- Mémoires Intranet et mises à jour dans Internet.
- Participation aux foires *Info-Vélo* à Montréal et à Québec.
- Distribution d'un guide de sécurité aux clubs de cyclistes.
- Message dans les publications à l'intention des cyclistes (*Vélo Mag*).
- Trois communiqués de presse au cours de la saison de bicyclette (dans les quotidiens).
- Article dans *Info-SAAQ* (bulletin accompagnant les avis de renouvellement).
- Partenariat avec des patrouilleurs (*Vélo-Sécur*) visant à informer les cyclistes des règles de sécurité sur les pistes cyclables.

Campagne scolaire

- Activités d'enseignement et concours sur la connaissance des règles de sécurité à bicyclette pour les enfants de 6 à 12 ans.
- Programme de sensibilisation en coopération avec la police destiné aux enfants qui fréquentent les écoles, les parcs et les camps de jour.
- Programme de sensibilisation en collaboration avec les agents de la patrouille *Vélo-Sécur* dans les écoles secondaires.

Sask. - Une semaine consacrée à la sécurité à bicyclette est proclamée en mai et fait l'objet de promotion au sein des écoles, des régies régionales de la santé et des services policiers. De nombreuses activités comme des rodéos à vélo, des séances d'ajustement du casque, des concours de coloriage ont été tenues dans les collectivités d'un bout à l'autre de la province. Subventions accordées aux collectivités dans le cadre du Programme de subventions communautaires afin d'aider à compenser le coût de ces projets.

Lancement à l'automne de 2005 d'une campagne visant à encourager les cyclistes à porter le casque de protection, constituée de messages à la radio, de messages sous-titrés à la télévision et d'affiches.

Subvention accordée au Conseil de sécurité de la Saskatchewan pour étendre les cours de sécurité à motocyclette aux collectivités à l'extérieur de Regina et de Saskatoon.

Yukon - Création d'une série de messages d'intérêt public qui portent sur la nécessité de respecter les droits des autres usagers de la route, en particulier, l'interaction sécuritaire entre les véhicules, les cyclistes et les piétons.

Un Comité de la sécurité à bicyclette composé de représentants de la ville de Whitehorse, de la GRC, de l'Association cycliste et des services de Génie et Transport a été mis sur pied en avril dernier. La ville de Whitehorse gère maintenant un site Web de « sécurité à bicyclette » qui prodigue des conseils de sécurité et de l'information appropriés sur le partage de la route.

#### **Application de la loi :**

Alb. - Les services de police ont veillé à l'application de la loi au besoin.

N.-É. - Contrôles routiers en mai visant à sensibiliser les automobilistes aux autres usagers de la route et l'application de la loi relative au port du casque de protection par les cyclistes.

Une législation a été adoptée qui double les amendes de vitesse excessive dans les zones d'école (en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2006) et dans les zones de travaux (en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007).

Nunavut – Nous allons consulter le chef de la GRC du Nunavut à Iqaluit sur cette question.

Ont. - a) Le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels investit 35 millions de dollars par année pour aider les municipalités à embaucher 1 000 nouveaux agents de police en vue d'intensifier l'application de la loi en Ontario. La Police provinciale de l'Ontario veille à l'application du *Code de la route*.

b) En mars 2005, la police a lancé une campagne d'éducation et de sensibilisation d'une semaine appelée « Smart Ped » visant les automobilistes, les cyclistes et les piétons qui commettaient des infractions. Des contraventions ont été remises aux piétons qui ne respectaient pas les contrôles de la circulation, qui n'empruntaient pas les passages pour piétons et qui nuisaient à la circulation. Les automobilistes qui négligeaient de céder le passage aux piétons recevaient également une contravention. On a insisté sur la sécurité des piétons et le respect du *Code de la route*.

c) En juin 2005, la Police provinciale de l'Ontario a effectué une campagne éclair de deux semaines portant le nom de code « Cycle Right » axée sur le comportement sécuritaire à bicyclette qui visait à éliminer les collisions impliquant des vélos et des automobilistes qui se produisent chaque année. Selon les services policiers responsables de l'application du *Code de la route*, les cyclistes eux-mêmes contribuent aux collisions en ne respectant pas les règlements de la route. La police a également ciblé les conducteurs dont les manœuvres mettaient en danger les cyclistes et les piétons.

Qué. - Opération « Bon pied, bon œil »

Depuis les dernières années la SAAQ appuie les campagnes locales et régionales qui engagent activement de nombreux partenaires communautaires. L'opération « Bon pied, bon œil », organisée par la ville de Sherbrooke en 2005, en est un exemple. La campagne destinée aux piétons et aux automobilistes souligne la nécessité de respecter les règlements de la circulation aux passages pour piétons. La campagne qui s'articule à deux niveaux (sensibilisation accrue et contrôle policier) a pour point de mire unique l'adoption de stratégies visant à améliorer la sécurité de tous les usagers.

Yukon - Cycliste : les règlements de la route ont été affichés sur les principaux sites Web de cyclisme ainsi que sur celui de la ville de Whitehorse. La GRC a choisi « une application douce de la loi » pour cette saison de cyclisme afin de promouvoir le respect de la loi.

#### **Infrastructures routières / normes :**

Man. - Le ministère des Transports du Manitoba a poursuivi l'installation d'indicateurs sonores sur les feux de circulation en milieu urbain sur son réseau routier provincial. Des signaux sonores ont été installés à 31 intersections dans des collectivités partout au Manitoba.

Le ministère des Transports du Manitoba et la ville de Brandon ont amorcé une étude visant à créer un plan de développement du réseau routier dans la région de Brandon qui établira les exigences en matière de routes et de rues futures pour Brandon, y compris les exigences du réseau routier provincial au sein de la ville et ses environs.

L'étude comprend notamment un aperçu des questions liées à la sécurité dont la sécurité ferroviaire, la sécurité des piétons et la sécurité des cyclistes dans la zone d'étude et l'identification de zones où les préoccupations en matière de sécurité sont critiques. Toutes les intersections au sein de la ville seront évaluées afin d'identifier les problèmes de sécurité existants ou possibles. Il est prévu que les évaluations seront terminées en août 2006.

Nunavut - Le directeur de la Division des véhicules motorisés a discuté avec les agents municipaux supérieurs du Nunavut de l'infrastructure des routes du Nunavut.

Ont. - a) En Ontario, plusieurs personnes s'adonnent au vélo et à la marche en milieux urbains sur des routes qui relèvent des administrations municipales. Ces dernières planifient et construisent des pistes et des voies cyclables ainsi que des trottoirs pour les piétons. Cependant, le MTO prend en considération les besoins des cyclistes lorsqu'il entreprend la planification de l'ensemble du réseau routier de la province. Le MTO a également conçu des lignes directrices et des normes que les municipalités peuvent suivre dans la planification de leur propre infrastructure routière. L'Ontario contribue au financement de programmes municipaux dans le cadre de son processus budgétaire annuel global.

Qué. - Le programme Route verte du ministère des Transports du Québec se poursuit.

Yukon - Davantage de planification en vue d'assurer que l'infrastructure routière satisfait les exigences de sécurité pour le cycliste.

## **7.0 JEUNES CONDUCTEURS ET JEUNES MOTOCYCLISTES**

### **Problèmes principaux :**

Les jeunes conducteurs de véhicule motorisé ou de motocyclette, de 16 à 19 ans, sont constamment surreprésentés au chapitre des victimes d'accidents de la circulation. Au cours de 2004, ils représentaient un peu moins de 5 % de la population de conducteurs/motocyclistes détenant un permis de conduire, mais près de 10 % des conducteurs mortellement blessés et plus de 10 % de ceux qui étaient grièvement blessés. Malgré l'imposition de la tolérance zéro inhérente aux programmes de permis de conduire par étapes en place dans 11 administrations canadiennes, 35 % des conducteurs ou des motocyclistes mortellement blessés de 16 à 19 ans avaient consommé de l'alcool ou avaient les facultés affaiblies avant l'accident. Plus de 36 % des jeunes conducteurs de véhicule motorisé mortellement blessés et près de 17 % de ceux blessés grièvement ne portaient pas la ceinture de sécurité au moment de la collision. Peu surprenant, ce sont les jeunes conducteurs de 16 à 19 ans qui risquent davantage de trouver la mort par milliard de véhicules-kilomètres que tout autre groupe d'âge. Le taux de mortalité est sept fois plus élevé que celui de la population de conducteurs en entier.

Malgré toutes ces affirmations négatives au sujet des jeunes conducteurs, il faut souligner que de toutes les problématiques ciblées dans le cadre de la Vision sécurité routière 2010 au cours de 2004, le sous-objectif relatif aux jeunes conducteurs/motocyclistes a connu la plus grande réduction du nombre de mortalités comparativement au pourcentage des données de référence et la deuxième plus grande réduction du nombre de blessures graves.

### **Stratégies principales :**

Les stratégies mises de l'avant par les intervenants en sécurité routière au Canada afin de réduire le nombre de victimes chez les jeunes conducteurs étaient axées sur des initiatives d'application de la loi et de sensibilisation, de législation, d'éducation publique et de commercialisation.

La création d'une brochure qui définit les conditions et les restrictions des étapes de l'apprentissage et des stages du programme de permis de conduire par étapes ainsi que l'inclusion du résumé de l'examen de conduite automobile avancé, l'examen de la recherche et des pratiques exemplaires récentes dans le monde entier, des présentations du programme de permis de conduire par étapes aux services de circulation dans les administrations où le programme a été mis en œuvre et l'amélioration des programmes de permis de conduire par étapes dans les administrations où les programmes existent déjà font partie des initiatives d'application de la loi et de sensibilisation mises de l'avant dans certaines administrations au cours de 2005.

L'introduction de programmes de permis de conduire par étapes dans deux administrations, portant le nombre total d'administrations canadiennes dotées de tels programmes à 11, l'exigence d'un examen de conduite avancé pour sortir de l'étape probatoire du programme de permis par étape et obtenir un permis de conduire permanent, l'imposition de sanctions plus sévères à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies, l'adoption d'une législation visant à protéger les jeunes qui prévoit une restriction quant au nombre de jeunes passagers que les conducteurs adolescents du programme de permis par étape peuvent transporter entre minuit et 5 h et la responsabilisation des propriétaires de véhicule lorsque leur véhicule dépasse illégalement un autobus scolaire à l'arrêt, peu importe qui conduit le véhicule font partie des initiatives législatives mises en œuvre dans certaines administrations au cours de 2005.

La création d'un guide d'enseignement sur l'expérience de conduite, d'un livret d'activités et d'une brochure afin d'enseigner aux jeunes les exigences et les restrictions, y compris les révisions des programmes de permis de conduire par étapes, l'examen de la politique et des normes de délivrance du permis de conduire d'une motocyclette afin de formuler des

recommandations visant à améliorer la sécurité des motocyclistes, le lancement d'une campagne de sensibilisation publique axée sur les conséquences de la vitesse excessive, de la non-utilisation des ceintures de sécurité et de l'alcool au volant, la participation à des événements de sensibilisation dans les écoles secondaires, la création d'une nouvelle version interactive du programme PARTY qui amène les jeunes à l'école secondaire dans un parcours virtuel conçu pour réduire les blessures liées à la consommation d'alcool et la poursuite de la prestation d'un programme d'éducation publique auprès des jeunes de l'école secondaire et des conducteurs de moins de 25 ans aux risques et aux conséquences de l'agressivité et de l'imprudence au volant, y compris la conduite avec facultés affaiblies et l'excès de vitesse, et de réaliser un consensus social contre ces comportements à risque font partie des efforts d'éducation publique et de commercialisation visant à éduquer les jeunes conducteurs dans les administrations.

Une administration a effectué de la recherche sur la prise de risques et les compétences de conduite des nouveaux conducteurs.

**Sous-objectif : Diminution de 20 % du nombre de jeunes conducteurs ou de jeunes motocyclistes (16 à 19 ans) mortellement ou grièvement blessés dans des collisions.**

Changement dans le nombre de jeunes conducteurs/motocyclistes (16 à 19 ans) mortellement ou grièvement blessés dans des collisions							
	Moyenne 1996-2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008-2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
Morts	161	148	157	139	129	-13,6	-8,0
Grièvement blessés	1 199	1 145	1 129	1 057	959	-11,9	-7,4

**Administration qui se sont dotées d'un programme de permis de conduire par étapes**

Administration	Programme de permis de conduire par étapes	Entrée en vigueur (ou date prévue)
Alb.	Oui	Mai 2003
C.-B.	Oui	1 <sup>er</sup> août 1998
Î.-P.-É.	Non	
Man.	Oui	Janvier 2003
N.-B.	Oui	Janvier 1996
N.-É.	Oui	1 <sup>er</sup> octobre 1994
T.-N.-L.	Oui	1 <sup>er</sup> janvier 1999
Nunavut	Non	S.O.
Ont.	Oui	1 <sup>er</sup> avril 1994
Qué.	Oui	30 juin 1997
Sask.	Oui	1 <sup>er</sup> septembre 2005
T.N.-O.	Oui	1 <sup>er</sup> août 2005
Yukon	Oui	11 septembre 2000

<b>ÉLÉMENTS DU PROGRAMME</b>			
Administration	Application de la loi / sensibilisation	Législation	Éducation du public / commercialisation
Alb.	X	X	X
C.-B.			X
Î.-P.-É.	X		X
Man.		X	
N.-B.			X
N.-É.			X
Nunavut	X	X	X
Ont.	X	X	X
Qué.			X
Sask.	X	X	X
T.-N.-L.			
T.N.-O.		X	X
Yukon	X		

### **Éléments du programme :**

#### **Application de la loi/sensibilisation :**

- Alb. - Création d'une brochure qui définit les conditions et les restrictions des étapes de l'apprentissage et des stages du programme de permis de conduire par étapes et qui décrit où trouver d'autres ressources à ce sujet. De plus, cette brochure résume l'examen de conduite automobile avancé.
- Nunavut - L'examineur principal des conducteurs étudie actuellement la mise en place d'un programme de permis par étapes pour le Nunavut. On lui a également conseillé de consulter le chef de la GRC du Nunavut sur les questions relatives à l'application de la loi.
- Ont. - Le MTO poursuit l'examen de la recherche et des pratiques exemplaires récentes d'autres administrations dans le monde entier afin d'assurer que l'Ontario reste à l'avant-garde de la sécurité des jeunes conducteurs et débutants.
- Î.-P.-É. - Un conférencier fait une présentation sur l'alcool au volant dans le cadre des cours de conduite automobile et des cours de conduite automobile pour débutants.
- Sask. - Présentation du nouveau programme de permis par étapes aux agents.
- Yukon - Examen complet du programme de permis par étapes du Yukon entamé en 2005. Des consultations/enquêtes publiques (ciblant les parents et les jeunes) ont été menées à l'été/automne de 2005 afin d'identifier les secteurs où le programme pourrait être peaufiné, amélioré et/ou modifié. Certains aspects du programme font actuellement l'objet d'un examen.
- TC – Transports Canada a participé à un groupe de travail d'experts de l'OCDE sur les jeunes conducteurs. Les comptes rendus (actes) seront publiés en 2006.

## Législation :

- Alb. - Examen de conduite automobile avancé - Entre en vigueur en mai 2005 et constitue une exigence pour sortir de l'étape probatoire du programme de permis par étapes et obtenir un permis de conduire permanent.
- Man. - Des changements apportés au *Code de la route*, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2005, viennent à l'appui des efforts du Manitoba pour rendre les routes plus sécuritaires en étant plus sévère à l'égard des conducteurs en état d'ébriété. Aujourd'hui, les individus trouvés coupables de conduite avec les facultés affaiblies ayant un enfant de moins de 16 ans à bord sont passibles de suspensions plus sévères :
- dans le cas d'une première infraction, la suspension passe d'un an à cinq ans;
  - dans le cas d'une deuxième infraction, la suspension passe de cinq ans à 10 ans;
  - dans le cas d'une troisième infraction, la suspension passe de 10 ans à une suspension à vie;
  - toute autre infraction subséquente, suspension à vie.
- Nunavut – La Division des véhicules motorisés (DVM) a reçu l'autorisation d'examiner et de modifier la loi et les initiatives de VSR 2010 pourront être mises en œuvre dans la nouvelle législation
- T.N.-O. - Un nouveau programme de permis par étapes intitulé « New Rules for New Drivers » (de nouveaux règlements pour de nouveaux conducteurs) a été mis en œuvre suivant lequel les conducteurs obtiennent de plus nombreux privilèges de conduite à mesure qu'ils acquièrent des connaissances, des habiletés et de l'expérience. La classe 7 a été désignée comme l'étape d'apprentissage, prévue pour les personnes de 15 ans et plus, avec des conditions très restrictives. Le permis de classe 5P a été désigné comme l'étape de probation pour les personnes âgées d'au moins 16 ans et accorde des privilèges additionnels, mais exige une condition préalable de 12 mois d'expérience avec un permis de classe 7. Un conducteur doit être titulaire d'un permis de classe 5P pendant 12 mois avant de pouvoir obtenir un permis de classe 5 à pleins privilèges.
- Ont. - a) Adoption de la *Loi visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario* (projet de loi 73) qui prévoit une restriction du nombre de jeunes passagers que les conducteurs débutants ayant un permis de classe G2, de moins de 19 ans, peuvent faire monter à bord d'un véhicule entre minuit et 5 h du matin, elle rend obligatoire l'utilisation de sièges d'auto /sièges d'appoint pour enfants et permet l'accusation du propriétaire d'un véhicule qui dépasse illégalement un autobus d'écoliers à l'arrêt, peu importe qui en était le conducteur au moment de l'infraction. Ces dispositions de la loi sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2005.
- b) La Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport vise à protéger les consommateurs, à promouvoir la sécurité routière et à protéger l'intégrité du cours de conduite pour débutant. Elle entend aussi accentuer la supervision provinciale des fournisseurs de cours de conduite automobile approuvés par le ministère, tout en mettant en œuvre des vérifications axées sur le rendement. L'amende maximale pour les fraudes dans le processus de délivrance des certificats de cours de conduite automobile est passée de 500 \$ à 5 000 \$.

Sask. - Mise en œuvre du programme de permis par étapes le 1<sup>er</sup> septembre 2005. Mise en place du programme d'encouragement des jeunes conducteurs qui n'ont pas d'accident ou de condamnation pendant 12 mois.

### **Éducation du public / commercialisation :**

Alb. - 1. Un guide d'enseignement intitulé « Getting Into Gear: Keys to Starting Your Driving Experience » et un livret d'activités ont été créés à l'intention des élèves de 9<sup>e</sup> année. Le but était de sensibiliser les jeunes aux conditions et aux limites du programme de permis par étapes et de montrer aux adolescents et aux parents l'importance d'acquiescer de la formation et de l'expérience appropriées lorsqu'on apprend à conduire.

2. Dans le cadre d'un atelier organisé en novembre 2005, de l'information a été présentée à l'industrie du pétrole et du gaz relativement aux jeunes et aux nouveaux conducteurs sur le marché du travail. Cette présentation était axée sur les données statistiques relatives aux blessures et aux décès de nouveaux et de jeunes conducteurs.

3. Examen de la politique et des normes relatives au permis de conduire de motocyclette en vue de formuler des recommandations qui amélioreront la sécurité du conducteur et du passager.

C.-B. - Une campagne de sensibilisation de trois mois ciblant les jeunes a été mise en œuvre. La campagne « Why Die Before You've Lived » (pourquoi mourir avant d'avoir vécu) suivait la vie de trois étoiles montantes qui, en raison de mauvais choix relativement à la vitesse excessive, à la conduite avec les facultés affaiblies et l'utilisation de la ceinture de sécurité, ont vu leurs plans d'avenir s'effondrer. Un concours sur le site Web ([www.cancelled.ca](http://www.cancelled.ca)) offrait aux participants une chance de gagner des prix ou... de s'effondrer.

Les conseils sur le site Web RoadSense de l'ICBC à l'adresse [www.icbc.com/licensing/drivingtips/tips\\_index.asp](http://www.icbc.com/licensing/drivingtips/tips_index.asp) ne ciblent pas particulièrement les jeunes conducteurs, mais pourraient bénéficier aux conducteurs inexpérimentés qui cherchent à améliorer leurs compétences.

N.-B. - Le ministère de la Sécurité publique est représenté au comité consultatif T.A.D.D. (adolescents contre l'alcool au volant) du Nouveau-Brunswick et soutient divers efforts de sensibilisation des jeunes à la conduite avec facultés affaiblies.

Les membres du Comité de sécurité routière du Nouveau-Brunswick participent à des événements de sensibilisation dans les écoles secondaires.

N.-É. - Tournée de Cara Johnson - elle a visité des écoles partout dans la province pour communiquer les messages « Ne conduisez pas après avoir bu » et les questions de choix personnels, où elle relate la perte de sa sœur jumelle dans une collision où l'alcool était en cause.

P.A.R.T.Y. - une nouvelle version interactive du programme a été créée pour amener les jeunes à l'école secondaire dans un parcours virtuel conçu pour réduire les blessures liées à la consommation d'alcool. Cette nouvelle version mise sur un DVD, a

recours à des exercices interactifs et deux animateurs spécialisés pour communiquer le message de prévention des blessures.

T.N.-O. - Des brochures, des affiches et des messages publicitaires ont été produits pour la campagne de sensibilisation aux « New Rules for New Drivers » (de nouveaux règlements pour de nouveaux conducteurs).

Nunavut – Nous consultons l’examineur principal des conducteurs sur cette question et nous déterminerons l’orientation de notre stratégie en matière d’éducation publique.

Ont. - a) Une nouvelle brochure sur le permis par étapes et une affiche ont été créées et distribuées afin d’accentuer la sensibilisation à la nouvelle restriction quant au nombre de passagers adolescents que peuvent prendre les conducteurs inscrits au sein du système de permis par étapes. La nouvelle restriction quant au nombre de passagers adolescents est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2005 dans le cadre de la *Loi visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l’Ontario* (projet de loi 73).

b) Prestation du programme d’éducation publique appelé « jeCONDUIS » destiné à sensibiliser les conducteurs de moins de 25 ans aux risques et aux conséquences de l’agressivité et de l’imprudence au volant (y compris la conduite avec les facultés affaiblies). À la fin de 2005, plus de 2 000 copies de cette vidéo avaient été distribuées dans les écoles secondaires partout en Ontario.

Î.-P.-É. - Cours de conduite automobile pour débutants

Qué. - Une campagne à la télévision et à la radio axée sur la vitesse et intitulée « La vitesse peut vous ralentir pour la vie » a été menée en 2005 afin d’encourager les conducteurs de 16 à 24 ans à réduire leur vitesse. Plus particulièrement, la campagne visait à informer les jeunes conducteurs des dangers et des conséquences de la vitesse excessive tant pour eux que pour les autres, dans le but de réaliser un consensus social contre la vitesse excessive et d’amener les pairs à exercer une influence positive.

Recherche : Le rapport final d’une étude sur le comportement des nouveaux conducteurs entreprise dans le cadre d’un programme de recherche universitaire a été déposé. Il est intitulé « Les nouveaux conducteurs : profil, prise de risque, évaluation des compétences et tests. »

Sask. - Dépliants, affiches, messages à la radio et dans les journaux.

Yukon - Des présentations sur le programme de permis par étapes sont faites dans les écoles secondaires afin d’assurer que les étudiants comprennent l’importance et la responsabilité de détenir un permis de conduire et les conséquences de déroger aux restrictions et aux conditions imposées par le programme.

Le programme P.A.R.T.Y. (*Prevent Alcohol and Risk-related Trauma in Youth*) - programme de prévention de la consommation d’alcool et des comportements à risque qui causent des traumatismes chez les jeunes) vise les élèves de 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> années au Yukon. Dans le cadre du programme, les élèves passent une journée à l’Hôpital général de Whitehorse où ils sont exposés aux conséquences des comportements à risque liés à l’alcool au volant, à la consommation de drogues, à la

conduite imprudente, à la non-utilisation de la ceinture de sécurité ou de l'équipement de protection, etc. Les étudiants suivent le parcours douloureux d'une victime depuis les soins avant l'arrivée à l'hôpital jusqu'à la réadaptation fonctionnelle et parfois même jusqu'au décès.

Les Services de transport ont poursuivi la campagne *Safe Grad* (bal des finissants sécuritaire), qui diffuse une série de messages d'intérêt public, rédigés et mis en ondes par des adolescents, qui portent sur les risques de l'alcool au volant à l'occasion des bals des finissants et autres événements semblables. Cette campagne a vu jour en 2001 et elle a été révisée et remise en ondes en 2002 et 2003. De nouveaux messages d'intérêt public ont été créés en 2004 et remis en ondes en 2005.

## **8.0 VITESSE ET SÉCURITÉ DES INTERSECTIONS**

### **Problèmes principaux :**

Les données annuelles sur les accidents en 2004 révèlent que presque 31 % des collisions de la circulation et qu'un peu plus de 40 % des victimes grièvement blessées ont subi leurs blessures à des intersections. Les collisions aux intersections causant des pertes de vie et des blessures graves sont des problèmes majeurs tant dans les régions urbaines (48,5 % des décès et 58,5 % des blessures graves) que dans les régions rurales (27,6 % et 28,8 %, respectivement). La vitesse a été signalée comme un facteur qui a contribué à plus de 26 % des décès de la route et à presque 24 % des blessures graves. Sur les routes urbaines où les limites de vitesse sont d'au plus 60 km/h, les accidents liés à la vitesse sont encore plus problématiques - la vitesse est un facteur qui contribue environ au tiers des décès et des blessures graves.

Au cours de 2004, le nombre de décès et de blessures graves aux intersections était moins élevé par rapport aux données de référence de 1996-2001 (-2,7 % et -9,0 %, respectivement). Malgré cette tendance positive, il convient de noter qu'un plus grand nombre de personnes ont perdu la vie dans des collisions aux intersections au cours de 2004 que le nombre de décès dans des collisions impliquant des conducteurs en état d'ébriété. Le bilan des décès de 2004 causés par des collisions impliquant une vitesse excessive ou inappropriée était presque identique (-0,3 %) par rapport aux données de référence correspondantes. Cependant, au cours de la même année, il y a eu une augmentation de 20 % dans le nombre d'usagers de la route grièvement blessés dans des collisions où la vitesse était en cause par rapport aux données comparables de la période 1996-2001.

### **Stratégies principales :**

Il incombe au groupe de travail sur la Gestion de la sécurité en matière de vitesse et d'intersections (GSVI) de créer et de recommander la mise en œuvre d'initiatives pour aider à réaliser le sous-objectif relatif à la vitesse et à la sécurité des intersections. Le GSVI a identifié de nombreuses stratégies recommandées que les administrations peuvent suivre à l'appui des quatre éléments de programme centraux (initiatives d'éducation et de sensibilisation, de recherche, de normes d'infrastructure routière et d'application de la loi) des sous-objectifs relatifs à la vitesse et à la sécurité des intersections.

Les principales recommandations sont les suivantes : la création de mécanismes permettant d'identifier les emplacements à risque de haute vitesse, le partage des pratiques exemplaires entre les administrations relativement aux activités d'éducation et d'application de la loi relative à la vitesse, l'encouragement de la création de technologies qui améliorent la gestion de la sécurité des intersections et la collaboration entre les administrations et les intervenants en application de la loi dans la mise en œuvre des campagnes du Programme d'application sélective - loi (PAS) dans les collectivités urbaines et rurales. Les administrations ont été encouragées à adopter une approche graduelle dans la réalisation de la conformité aux composants stratégiques recommandés et à mettre sur pied des comités vitesse/intersection.

### **Vitesse :**

La recherche visant à élaborer des priorités pour une campagne de marketing social dans les administrations, qui ciblait la vitesse comme une priorité et les hommes de 20 à 35 ans comme point de mire de la campagne et la mise en œuvre d'une nouvelle législation exigeant que les automobilistes ralentissent lorsqu'ils dépassent des véhicules d'urgence ou des dépanneuses à l'arrêt avec leurs feux clignotants font partie des activités de recherche entreprises dans certaines administrations.

Des campagnes médiatiques présentant la nouvelle législation relative aux infractions d'excès de vitesse en dépassant les véhicules d'urgence et les dépanneuses et dans les zones de construction, l'application en parallèle des infractions à la nouvelle législation, des messages d'intérêt public et des messages à la télévision sur la vitesse excessive, la mise en œuvre d'un programme d'éducation publique destiné à sensibiliser les conducteurs de moins de 25 ans aux risques et aux conséquences de l'agressivité et de l'imprudence au volant, et l'utilisation d'un grand panneau d'affichage de la vitesse pour sensibiliser les conducteurs à leur vitesse dans des zones à vitesse réduite comme les zones d'école font partie des activités d'éducation et de sensibilisation entreprises dans certaines administrations.

Les amendes doublées pour les conducteurs qui font de l'excès de vitesse dans les zones de construction lorsque les travailleurs sont présents, les amendes augmentées par kilomètre pour les conducteurs qui roulent à une vitesse de plus de 30 kilomètres au-dessus de la limite, l'imposition de trois points d'inaptitude aux conducteurs qui se servent de dispositifs de détection de radar de vitesse et la possibilité d'utiliser des systèmes de limites de vitesse variables pour tenir compte des conditions météorologiques et routières font partie des activités d'application de la loi entreprises dans certaines administrations.

L'élargissement à quatre voies de sections dangereuses des autoroutes afin de réduire le risque de collisions frontales, l'introduction de la signalisation à messages variables aux endroits dangereux et l'installation de carrefours giratoires afin de réduire les vitesses et ralentir la circulation dans les régions urbaines font partie des initiatives à l'égard de l'infrastructure routière/normes qui ont été mises en œuvre dans certaines administrations.

### **Intersections :**

Une analyse documentaire de l'efficacité des dispositifs photographiques de sécurité aux intersections, l'identification des problèmes aux intersections ainsi que des contre-mesures à faible coût et faciles à mettre en œuvre pour corriger ces problèmes, l'exécution d'une étude qui liait divers comportements au volant y compris la vitesse et les manœuvres aux intersections, l'exécution d'une étude qui a montré qu'un dispositif photographique de feu rouge réduisait les collisions latérales de 25 % et l'exécution d'une étude qui se penchait sur la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que de toutes les intersections afin d'évaluer les problèmes de sécurité existants et potentiels ont fait partie de la recherche entreprise dans certaines administrations.

Des campagnes de sensibilisation du public concernant l'utilisation des dispositifs photographiques de sécurité aux intersections à des endroits à risque, la distribution d'un cédérom du conducteur virtuel qui présente de nombreux conseils de conduite aux intersections pour aider aux conducteurs débutants et des messages d'intérêt public visant à réduire les conflits aux intersections et aux passages pour piétons font partie des initiatives d'éducation et de sensibilisation mises de l'avant dans certaines administrations.

L'augmentation du nombre d'intersections dotées de dispositifs photographiques, l'application de la loi ciblée aux intersections dans le cadre des activités d'application de la loi régulières, des opérations mensuelles ciblant la vitesse et la surveillance des intersections ainsi qu'un point de mire sur les initiatives des services de circulation routière nationaux (p. ex. Opération Impact et la Semaine de la sécurité routière au Canada) et une augmentation des amendes pour les infractions liées à la loi sur les intersections ont fait partie des initiatives d'application de la loi dans certaines administrations.

L'installation de carrefours giratoires pour ralentir la circulation et réduire le nombre de collisions aux intersections et l'installation de ralentisseurs sonores aux intersections à risque ont fait partie des améliorations apportées à l'infrastructure ou aux normes routières dans certaines administrations.

**Sous-objectif : Diminution de 20 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des collisions causées par un excès de vitesse ou le non-respect d'une intersection.**

Changements dans le nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des collisions causées par un excès de vitesse							
	Moyenne 1996-2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008-2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
Morts	718	739	749	716	574	-0,3	2,3
Grièvement blessés	3 290	3 422	3 370	3 947	2 632	20,0	8,8

Changement dans le nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des collisions causées par le non-respect d'une intersection							
	Moyenne 1996-2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008-2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
Morts	860	837	753	837	688	-2,7	-6,0
Grièvement blessés	8 431	8 137	8 178	7 672	6 745	-9,0	-5,2

ÉLÉMENTS DU PROGRAMME - VITESSE				
Administration	Recherche	Éducation / sensibilisation	Application de la loi	Infrastructures routières / normes
Alb.	X	X	X	
C.-B.		X	X	
Î.-P.-É.				
Man.		X	X	X
N.-B.		X	X	
N.-É.	X		X	
Nunavut	X	X	X	X
Ont.	X	X	X	
Qué.		X		
Sask.		X	X	X
T.-N.-L.				
T.N.-O.				
TC	X			
Yukon		X	X	X

## Éléments du programme : VITESSE

### Recherche :

Alb. - Depuis le 31 octobre 2005, une nouvelle législation rend les routes de l'Alberta plus sécuritaires pour les agents de police, les pompiers, les ambulanciers, les opérateurs de dépanneuse et les travailleurs de la construction.

Les conducteurs doivent réduire leur vitesse à 60 km/h ou moins si la vitesse permise est inférieure, lorsqu'ils dépassent les véhicules d'urgence ou les dépanneuses arrêtées avec leurs feux clignotant. Les amendes pour vitesse excessive à ces endroits sont doublées.

Dans les zones de construction, les automobilistes doivent observer la limite de vitesse. En présence de travailleurs dans une zone de construction, les amendes pour vitesse excessive sont doublées.

N.-É. - Dans un effort pour définir les priorités d'une campagne de marketing social, le Comité consultatif de la sécurité routière (RSAC) a commandé un rapport de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR). Le rapport a défini la vitesse excessive comme l'une des trois priorités et ciblé les hommes de 20 à 35 ans pour la campagne. La campagne sera préparée et lancée en 2005.

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur cette question.

Ont. - Les données statistiques de l'Ontario indiquent qu'en 2003, 363 personnes ont été tuées dans la province dans des collisions où la vitesse ou la perte de contrôle étaient des facteurs contributifs. Cela représente 43,7 % de tous les décès de la route en 2003.

Législation : L'Ontario a adopté la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* (projet de loi 169) qui a reçu la sanction royale le 21 novembre 2005. Ce projet de loi présente des modifications aux dispositions du *Code de la route* relatives à la vitesse excessive en vue d'augmenter les amendes. Les conducteurs qui dépassent la limite de vitesse dans la plage de 30 à 34 kilomètres doivent maintenant verser une amende qui passe de 4,50 \$ par kilomètre à 7,00 \$ par kilomètre. Cette disposition étend aussi la catégorie des amendes de 7,00 \$ par kilomètre qui était de 35 à 49 kilomètres au-dessus de la limite de vitesse à 30 à 49 kilomètres au-dessus de la limite de vitesse permise. Les nouvelles dispositions de la loi prévoient aussi des suspensions du permis de conduire par la cour qui seront progressivement plus longues pour les récidives de vitesse de 50 km au-dessus de la limite permise au cours d'une période de cinq ans. La loi double aussi les amendes de vitesse excessive en présence de travailleurs dans une zone de travaux et le conducteur reçoit trois points d'inaptitude pour l'utilisation de dispositifs de détection de radar routier interdits par la loi. Cette loi prévoit aussi un système de limite de vitesse variable visant à faire ralentir selon les conditions routières, la météo ou la circulation.

TC – Achèvement d'une enquête et d'un groupe de consultation sur les attitudes et les connaissances des conducteurs relativement au choix et à la gestion de la vitesse.

## **Éducation/sensibilisation :**

- Alb. - Des messages à la radio et dans les journaux ont été créés afin de présenter cette nouvelle législation au public. Une campagne d'information et de sensibilisation à l'automne l'a annoncée. L'accent a été mis sur les véhicules d'urgence et les dépanneuses. Une campagne aura lieu au début de la saison de la construction au printemps et on insistera sur les zones de construction et dans une moindre mesure sur les véhicules d'urgence et les dépanneuses. La sensibilisation se fera au moyen de messages à la radio, à la télévision et dans les journaux, de panneaux publicitaires, d'affiches et d'affiches dans les abribus. Le site Web « Saferoads » continuera de fournir l'information au sujet de ces questions.
- C.-B. - Sensibilisation à l'application de la loi : Une campagne de sensibilisation constituée de panneaux-réclames extérieurs, d'affiches à l'arrière des autobus et des messages radio a été lancée au cours de l'été de 2005, en concomitance avec la campagne d'application de la loi. Cette campagne visait à accroître la sensibilisation du public aux comportements d'agressivité au volant et d'informer que s'ils se perpétuent, ces comportements peuvent faire l'objet d'une contravention. Même présenté de façon humoristique, le message était sérieux.
- Man. - La Société de l'assurance publique du Manitoba (SAPM) a lancé une campagne de sensibilisation du public à la « vitesse excessive » et « la vitesse trop grande pour les conditions » comprenant une campagne publicitaire à la télévision sur la vitesse excessive - « Aucune excuse ».
- La SAPM a aussi fait une campagne d'information et de sensibilisation intitulée « Crash Course » au Red River College - une activité de sensibilisation sur le campus axée sur la vitesse et la conduite avec les facultés affaiblies.
- N.-B. - La vidéo « Attention... présence d'orignaux » peut maintenant être visionnée sur le site Web du gouvernement du Nouveau-Brunswick.
- Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur cette question.
- Ont. - a) Poursuite du travail avec la police et d'autres groupes partout en Ontario afin de sensibiliser les conducteurs aux risques et aux conséquences de l'agressivité et de l'imprudence au volant, y compris la vitesse excessive.
- b) Prestation du programme d'éducation publique appelé « jeCONDUIS » destiné à sensibiliser les conducteurs de moins de 25 ans aux risques et aux conséquences de l'agressivité et de l'imprudence au volant. À la fin de 2005, plus de 2 000 copies de cette vidéo avaient été distribuées dans les écoles secondaires partout en Ontario.
- Qué. - Rediffusion en 2005 de la campagne de sensibilisation des jeunes conducteurs de 2004 aux risques et aux conséquences de la vitesse excessive.
- Sask. - Acquisition d'un panneau d'affichage de vitesse qui a été mis à la disposition des organismes d'application de la loi et des organismes communautaires afin d'attirer l'attention sur les zones de vitesse réduites comme les zones d'école.

Yukon - La campagne « Slow Down Yukon » (ralentissez au Yukon) a été créée en mettant l'insistance sur la nécessité de ralentir et de conduire en fonction des conditions de la route.

#### **Application de la loi :**

Alb. - Les services de police ont veillé à l'application de la loi au besoin.

C.-B. - Une campagne de sensibilisation à l'agressivité au volant de six jours, mise de l'avant par l'Association des chefs de police de Colombie-Britannique, coïncidait avec la longue fin de semaine du mois d'août. En novembre 2005, une campagne de lutte contre la vitesse excessive et de conduite en fonction des conditions de la route a duré 10 jours. Cette campagne ciblait aussi les conducteurs à risque.

Man. - En 2005, le Manitoba a mis en œuvre de nouvelles infractions de vitesse dans les zones de construction et de dépassement des véhicules d'urgence arrêtés sur la route. Les nouveaux règlements en vertu du *Code de la route* imposent des amendes aux contrevenants qui conduisent à une vitesse excessive dans les zones de construction, en présence de travailleurs, ajoutent 5 \$ de plus à l'amende de base pour chaque kilomètre au-dessus de la limite de vitesse. En outre, l'infraction de ne pas ralentir en dépassant un véhicule d'urgence arrêté sur la route prévoit une amende de 235 \$.

N.-B. - Divers contrôles routiers de sensibilisation du public et diverses activités ciblées d'application de la loi ont été mis de l'avant au cours de l'année par la GRC et les forces de police municipale et régionale.

N.-É. - En juillet, la GRC et la police municipale ont coordonné un contrôle routier axé sur la vitesse excessive. Les contrôles routiers sont organisés partout dans la province afin d'aider à sensibiliser et à attirer l'attention sur les dangers de la vitesse excessive. Une loi a été adoptée qui double les amendes pour vitesse excessive dans les zones d'école (en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2006) et dans les zones de travaux (en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007).

Nunavut – Nous allons consulter le chef de la GRC du Nunavut sur cette question.

Ont. - a) L'Ontario a poursuivi son appui au Programme de dispositifs photographiques reliés aux feux rouges qui est devenu permanent en août 2004 afin d'améliorer la sécurité aux intersections. Le MTO a également poursuivi son travail avec les services de police et d'autres groupes de sécurité routière afin de trouver des solutions et des stratégies efficaces pour lutter contre la vitesse excessive, celle-ci étant un élément important de l'agressivité au volant.

b) Le ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels (MCSCS) investit 35 millions de dollars par année pour aider les municipalités à embaucher 1 000 nouveaux agents de police en vue d'intensifier l'application de la loi en Ontario. La Police provinciale de l'Ontario veille à l'application du *Code de la route*. C'est au MCSCS qu'incombe la surveillance générale des services de police. La Police provinciale de l'Ontario veille à l'application du *Code de la route*.

Sask. - Voir précédemment. Les Services de police de Regina mènent des opérations mensuelles, certaines d'entre elles ciblant la vitesse et la surveillance des intersections.

Une infraction pour excès de vitesse dans les zones d'école prévoit maintenant une amende équivalente au double de l'amende actuelle pour vitesse excessive. La nouvelle amende est de 140 \$ plus 2 \$ par km pour des vitesses de 30 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise et de 4 \$ par km pour des vitesses supérieures à 30 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise. Trois points d'inaptitude seront aussi portés au dossier du programme SDR (*Safe Driver Recognition*) et trois points au dossier du programme DIP (*Driver Improvement Program*).

Une nouvelle infraction a été ajoutée pour « possession d'un détecteur de radar interdit à bord de gros véhicules commerciaux (en vertu du *Code canadien de sécurité*, le CCS) » qui prévoit une amende de 140 \$. Trois points d'inaptitude seront portés au dossier du programme SDR (*Safe Driver Recognition*) et trois points au dossier du programme DIP (*Driver Improvement Program*).

Yukon - Les conducteurs sont ciblés dans le cadre du PAS actuel.

#### **Infrastructures routières / normes :**

Man. - Les travaux d'élargissement à quatre voies de la route provinciale à grande circulation 59 (Sud) et la Route transcanadienne à l'ouest de Virden en direction de la frontière de la Saskatchewan se poursuivent. De plus, l'élargissement à quatre voies du segment nord-est final de la route périphérique autour de la ville de Winnipeg est en cours. Il est attendu que l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route périphérique limitera les probabilités de collision frontales sur ce tronçon de l'autoroute.

Nunavut - Le directeur de la Division des véhicules motorisés a discuté avec les représentants municipaux supérieurs du Nunavut de l'infrastructure des intersections au Nunavut, principalement de signalisation adéquate (c.-à-d. les panneaux d'arrêt, les limites de vitesse permises, les limites de vitesse permises dans les zones d'école).

Sask. - Pour parler avec le ministère de la Voirie et la ville de Regina en vue de financer l'installation de panneaux de messages variables dans les sections dangereuses des principales routes à circulation rapide de Regina, particulièrement dangereuses au cours de l'hiver.

Yukon - Les Services de transport sont devenus un membre actif du Comité de gestion des intersections de la ville de Whitehorse. Il incombe à ce comité de planifier, de développer et de surveiller l'ensemble des intersections en vue d'assurer la sécurité de la circulation.

Deux ronds points ont été construits à des endroits stratégiques dans la région de Whitehorse afin de réduire la vitesse et ralentir la circulation à ces endroits.

<b>ÉLÉMENTS DU PROGRAMME - INTERSECTIONS</b>				
Administration	Recherche	Éducation / sensibilisation	Application de la loi	Infrastructures routières / normes
Alb.			X	X
C.-B.	X			X
Î.-P.-É.				X
Man.	X	X	X	X
N.-B.			X	
N.-É.		X		
Nunavut	X	X	X	X
Ont.	X	X	X	
Qué.				
Sask.			X	X
T.-N.-L.				
T.N.-O.				
TC	X			
Yukon				X

### Éléments du programme : INTERSECTIONS

#### Recherche :

- C.-B. - Évaluation des feux de circulation et des panneaux d'arrêt en alternance : Une analyse documentaire indépendante de l'efficacité des dispositifs photographiques de sécurité aux intersections a été effectuée par le ministère de la Sécurité publique et du Solliciteur général.
- Man. - En 2005, la SAPM a effectué une étude du comportement des conducteurs. Par la voie d'une enquête, l'étude établissait un lien entre les comportements au volant, y compris la vitesse et les manœuvres aux intersections.
- Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur cette question.
- Ont. - La recherche montre que les types de collisions les plus graves aux intersections sont les collisions à impact latéral. Une évaluation récente montre que les dispositifs photographiques reliés aux feux rouges ont réduit ce type de collision de 25 %. Griller des feux rouges représentent approximativement 1,7 % de toutes les condamnations en vertu du *Code de la route* selon les données statistiques de l'Ontario de 2003.
- TC – Financement de la recherche pour la création d'un manuel de sécurité aux intersections en régions rurales. Les objectifs de la recherche consistent notamment à identifier les problèmes aux intersections en régions rurales, à l'aide de données canadiennes; la sélection de contre-mesures ou de programmes à faible coût et faciles à mettre en œuvre, la présentation d'améliorations à la sécurité dans un format avant et après afin de démontrer les avantages associés aux contre-mesures et la recommandation d'une stratégie de mise en œuvre.

## **Éducation/sensibilisation :**

Man. - Une campagne de sensibilisation du public aux « dispositifs photographiques aux intersections » a été menée, y compris de la publicité à l'extérieur.  
Au cours de la Semaine canadienne de la sécurité routière, la SAPM a lancé son cédérom du conducteur virtuel. Ce cédérom offre de nombreux conseils sur des situations de conduite aux intersections afin d'aider les conducteurs débutants, principalement dans le cadre de cours de conduite automobile.

La Société a également utilisé de l'espace publicitaire pour ses conseils aux conducteurs dans le *Winnipeg Free Press* et un segment télévisé populaire (un projet conjoint avec CTV) de 60 secondes à l'intention des conducteurs afin d'inclure plusieurs conseils relatifs à la sécurité aux intersections.

N.-É. - Le Comité consultatif de la sécurité routière (RSAC) a appuyé une initiative de publicité de la Municipalité régionale d'Halifax qui visait à réduire les conflits aux passages pour piétons.

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur cette question.

Ont. - a) Les municipalités qui participent au Programme de dispositifs photographiques reliés aux feux rouges ont monté des panneaux en février 2005 afin d'informer les automobilistes de la présence de dispositifs photographiques aux feux rouges. Ces panneaux informent les conducteurs de la loi et encouragent l'observation volontaire.

b) Le travail se poursuit avec la police et d'autres groupes de sécurité routière partout en Ontario afin de lutter contre l'agressivité et l'imprudence au volant. Depuis novembre 2000, plus de 103 000 propriétaires de véhicules ont été accusés d'avoir grillé un feu rouge à partir d'éléments de preuve fournis grâce aux dispositifs photographiques.

## **Application de la loi :**

C.-B. - L'application de la loi aux intersections fait maintenant partie intégrante du régime d'application de la loi dans le cadre des programmes ciblés d'application de la loi relativement à la circulation ainsi qu'aux initiatives de sécurité routière améliorée.

Man. - Douze autres dispositifs photographiques de sécurité aux intersections ont été ajoutés dans le cadre du programme d'application de la loi par dispositifs photographiques de Winnipeg à l'été de 2005. C'est ainsi que le nombre total de sites est porté à 48; 30 sites sont en fonction en tout temps.

N.-B. - Divers contrôles routiers de sensibilisation du public et diverses activités d'application de la loi ciblées ont été mis de l'avant au cours de l'année par la GRC et les forces de police municipale et régionale.

Nunavut – Consultations prochaines auprès du chef de la GRC pour le Nunavut sur cette question.

Ont. - L'Ontario facilite la mise en œuvre du Programme de dispositifs photographiques reliés aux feux rouges en fournissant les renseignements sur l'immatriculation aux

services de police afin d'aider à appréhender rapidement les conducteurs qui grillent un feu rouge. Depuis novembre 2000, plus de 103 000 propriétaires de véhicules ont été accusés d'avoir grillé un feu rouge à partir d'éléments de preuve fournis grâce aux dispositifs photographiques.

Sask. - Les Services de police de Regina mènent des opérations mensuelles, certaines d'entre elles ciblant la vitesse et la surveillance des intersections. Les intersections sont aussi le point de mire de la GRC au cours de la Semaine de la sécurité routière au Canada.

Toutes les amendes pour les condamnations relatives aux intersections ont été augmentées à 220 \$, les amendes originales étant de 115 \$ ou 165 \$.

#### **Infrastructures routières / normes :**

Alb. - Les activités de planification et de conception détaillée du premier carrefour giratoire rural en Alberta, à la jonction de deux routes provinciales (routes 8 et 22 à l'ouest de Calgary), sont en cours. On s'attend à ce que ce carrefour assure une sécurité accrue.

C.-B. - Huit carrefours giratoires ont été construits en Colombie-Britannique afin de ralentir la circulation et réduire les collisions autour des intersections.

Man. - Le ministère des Transports du Manitoba et la ville de Brandon ont amorcé une étude visant à créer un plan de développement du réseau routier dans la région de Brandon qui établira les exigences en matière de routes et de rues futures pour la ville de Brandon, y compris les exigences du réseau routier provincial au sein de la ville et ses environs.

L'étude porte notamment sur un aperçu des questions liées à la sécurité dont la sécurité ferroviaire, la sécurité des piétons et la sécurité des cyclistes dans la zone d'étude et l'identification de zones où les préoccupations en matière de sécurité sont critiques. Toutes les intersections au sein de la ville seront évaluées afin d'identifier les problèmes de sécurité existants ou possibles. Il est prévu que les évaluations seront terminées en août 2006.

Nunavut - Nous travaillons en étroite collaboration avec les représentants municipaux supérieurs sur cette question.

Î.-P.-É. - Ralentisseurs sonores installés aux intersections à haut risque.

Sask. - L'application de la loi par des moyens électroniques avec la technologie des dispositifs photographiques de feux rouges a été mise en œuvre à une intersection où le nombre d'accidents était élevé à Saskatoon.

Yukon - Planification en cours en vue de l'installation de dispositifs photographiques aux feux rouges aux intersections à haut risque de collision à Whitehorse.

## 9.0 SÉCURITÉ DES VÉHICULES COMMERCIAUX

### Problèmes principaux :

En 2004, environ 21 % des usagers de la route ont perdu la vie et près de 10 % ont été grièvement blessés dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux. L'*Enquête sur les véhicules au Canada*, qui recueille annuellement les renseignements sur le modèle d'utilisation des véhicules a révélé qu'en moyenne, les camions gros porteurs d'une masse totale en charge au-delà de 15 tonnes parcouraient approximativement six fois plus de kilomètres annuellement que les véhicules transportant des passagers. Surtout en raison de leur taille, les véhicules commerciaux sont impliqués dans près de deux fois plus de collisions mortelles par milliard de véhicules-kilomètres que les véhicules légers. Cependant, en utilisant la même base de comparaison, les véhicules commerciaux sont impliqués à moitié moins souvent que les véhicules légers dans des collisions provoquant des blessures personnelles. Les décès liés aux collisions de véhicules commerciaux se sont produits deux fois plus fréquemment par milliard de véhicules-kilomètres sur les routes urbaines avec des limites de vitesse d'au plus 60 km/h que sur les routes rurales ou les autoroutes. Cependant les blessures graves impliquant ces véhicules se sont produites plus fréquemment par kilomètre parcouru sur les routes urbaines.

Plus de la moitié (53 %) de toutes les mortalités de la route liées aux collisions impliquant des véhicules commerciaux se sont produites sur des routes rurales à chaussée unique ayant des limites de vitesse de 80-90 km/h. Cependant, les routes rurales et les routes urbaines avaient une répartition identique de blessures graves liées à des collisions de véhicules commerciaux (35 %). Plus d'un tiers (34 %) de toutes les mortalités de la route dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux sont survenues à des intersections, surtout dans des régions rurales.

Dans les carambolages impliquant des véhicules commerciaux, la fréquence élevée à laquelle les conducteurs des autres véhicules impliqués commettaient des infractions au *Code de la route* (50 % des collisions mortelles et 34 % causant des blessures personnelles) laisse perplexe. Les données correspondantes pour les conducteurs de véhicules commerciaux qui avaient commis des infractions lors de carambolages au cours de 2004 étaient de 17 % et 27 %, respectivement.

Nonobstant les problématiques identifiées, sur une base de pourcentage, le taux de mortalités et des blessures graves par milliard de véhicules-kilomètres étaient de 5,3 % et 8,9 % plus faible, respectivement, au cours de 2004 comparativement à la période de 2000-2001. Cependant, à ce jour, aucun progrès n'a été réalisé à l'égard de la cible quantitative de Vision sécurité routière 2010 en ce qui a trait à la sécurité des véhicules commerciaux. Le nombre de mortalités à la suite de collisions impliquant des véhicules commerciaux est à peu près resté inchangé (-0,4 %) tandis que le nombre de blessures graves a en fait augmenté de 6,0 %.

### Stratégies principales :

Le Comité permanent sur la conformité et la réglementation (C&R) du CCATM a élaboré ou mis en œuvre un certain nombre d'initiatives importantes fondées sur le *Code canadien de sécurité* afin de rendre l'utilisation des véhicules commerciaux aussi sécuritaire que possible sur nos routes. Des améliorations récentes ou à être mises en œuvre bientôt sur la sécurité des véhicules commerciaux comme la réglementation sur les heures de service, qui assure aux conducteurs une plus grande possibilité d'obtenir du repos supplémentaire, la réglementation du système national de cote de sécurité, qui assure des résultats de rendement sécuritaire comparables dans des évaluations de sécurité semblables partout au Canada et des révisions aux normes d'inspection des véhicules qui sont de service tenant compte des changements aux normes d'entretien et d'inspection ont contribué au maintien du *statu quo* quant au nombre de blessures graves liées aux collisions impliquant des véhicules commerciaux.

La surveillance du rendement des transporteurs à l'aide des inspections des véhicules et des conducteurs, des données sur les collisions, des renseignements sur les vérifications et les condamnations pour produire les cotes de sécurité d'un transporteur, y compris les points sur les profils des transporteurs afin de déterminer les niveaux d'application de la loi, la modification des lois relatives au transport par véhicule motorisé dans les administrations et l'amélioration de la qualité des données sur la sécurité routière et le système de collecte de données font partie des initiatives les plus notables dans les administrations en 2004 qui sont venues à l'appui de la mise en œuvre du système national de cote de sécurité.

La création de documents d'interprétation, de manuels de formation et la nouvelle ébauche des règlements dans les administrations et le travail sur l'élaboration d'un programme de gestion de la fatigue nord-américain pour l'industrie des transporteurs motorisés font partie des initiatives dans les administrations qui sont venues à l'appui de la nouvelle réglementation des nouvelles heures de service.

L'adoption de la législation relative aux nouvelles normes d'arrimage des cargaisons et la prestation de cours de formation exhaustifs à tous les inspecteurs relativement aux nouvelles normes font partie des initiatives dans les administrations qui sont venues à l'appui de la norme d'arrimage des cargaisons.

Certaines administrations ont modifié la masse totale en charge des transporteurs commerciaux à 4 500 kg de manière à se conformer à la norme de seuil d'application du CCS.

L'ébauche de règlements qui exigeraient que les rondes de sécurité soient étayées par écrit et que les dossiers soient tenus à jour par le transporteur, les évaluations de nouvelles normes de ronde de sécurité, le travail sur les règlements à l'appui aux fins d'adoption dans les lois relatives au *Code de la route* dans les administrations et le lancement d'activités de sensibilisation publique et l'instauration d'une période d'information sur l'application de la loi afin de permettre la mise en œuvre adéquate des nouveaux règlements font partie des initiatives dans les administrations qui sont venues à l'appui de la norme de ronde de sécurité révisée.

La publication d'un manuel pédagogique qui fournit des détails sur les exigences réglementaires pour les transporteurs commerciaux et aide les transporteurs à créer des plans de sécurité et d'entretien significatifs, la prestation de cours de formation aux conducteurs commerciaux, la création et la promotion de cours de formation à l'intention de l'industrie et du personnel d'application de la loi dans les collèges communautaires, des présentations aux écoles de formation, aux foires commerciales et aux installations des transporteurs routiers, le lancement de campagnes éclair d'inspections des véhicules commerciaux sur route, la promotion de la semaine de sensibilisation à la sécurité des freins et la vérification gratuite des freins pour les camionneurs, la mise en place de programmes d'accréditation de l'ASVC/CVSA à l'intention des inspecteurs, l'enregistrement de messages « Partagez la route » sur le site Web et l'exécution et le financement de différents projets et études liés à la fatigue font partie des initiatives d'éducation et de sensibilisation dans les administrations.

La mise en application d'un seuil d'application plus faible pour les transporteurs extraprovinciaux et la révision de la législation en matière d'arrimage des cargaisons, le déploiement d'équipes d'inspection qui se concentrent sur les segments à risque de l'industrie (non-utilisation des dispositifs de retenue, défauts mécaniques), la conduite d'inspections des heures de service, le lancement de campagnes à brève échéance axées sur l'application de la loi relative aux véhicules commerciaux, l'augmentation du nombre de véhicules d'inspection des véhicules commerciaux et des contrôles qui s'ensuivent, la participation aux campagnes éclair annuelles de sécurité des camions « Roadcheck » et « Opération freins pneumatiques » et des campagnes éclair annuelles d'inspections annoncées et non annoncées dans les régions et l'exécution du programme de mise à la fourrière des véhicules commerciaux montrant des défauts critiques

sur le plan de la sécurité font partie des activités d'application de la loi menées dans certaines administrations.

La mise en œuvre de la nouvelle réglementation sur les heures de service, la création d'un nouveau règlement sur l'inspection des véhicules, l'adoption d'une nouvelle norme d'inspection quotidienne des véhicules et la gestion des débris provenant des véhicules et la création de règlements en matière d'exploitation et de signalisation des machines agricoles surdimensionnées font partie des initiatives législatives et réglementaires qu'ont initiées certaines administrations.

**Sous-objectif : Diminution de 20 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des collisions impliquant un véhicule commercial.**

Changement dans le nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des collisions impliquant un véhicule commercial							
	Moyenne 1996-2001	2002	2003	2004	Objectifs de 2008-2010	Pourcentage de changements en 2004 par rapport aux données de référence 1996-2001	Pourcentage de changements par rapport à la moyenne de 1996-2001
Morts	585	582	580	583	468	-0,4	-0,6
Grièvement blessés	1 711	1 707	1 814	1 813	1 369	6,0	3,9

Administration	Système national de cote de sécurité	Régime des heures de service	Arrimage des cargaisons	Seuil d'application du CCS	Ronde de sécurité	Éducation et sensibilisation	Application de la loi	Législation / réglementation
Alb.	X	X	X	X	X	X	X	X
C.-B.	X		X				X	
Î.-P.-É.	X	X	X		X	X		
Man.	X		X	X		X		
N.-B.	X	X	X	X	X	X		
N.-É.	X	X			X	X	X	
Nunavut	X		X	X	X	X	X	X
Ont.	X	X	X		X	X	X	X
Qué.	X	X		X	X	X	X	X
Sask.	X	X	X	X	X	X	X	
T.-N.-L.	X	X	X			X		X
T.N.-O.	X	X	X	X	X	X	X	X
TC						X		
Yukon		X	X	X	X	X	X	X

## Éléments du programme :

### **Système national de cote de sécurité :**

Alb. - L'Alberta continue de surveiller les transporteurs en vertu de son programme du *Code canadien de sécurité* (CCS) à l'aide des renseignements sur les condamnations, les résultats de la l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC/CVSA), les données sur les collisions et les vérifications.

L'Alberta examine la conformité sur route du transporteur (condamnations et renseignements de l'ASVC/CVSA) et l'historique des collisions de façon indépendante. Un projet a été amorcé qui combine les trois domaines de surveillance et l'information sur les vérifications futures en une seule donnée qui représente le risque que présente un transporteur pour le public. En utilisant cette donnée, l'Alberta sera en mesure de mieux identifier les transporteurs qui présentent le plus grand risque.

C.-B. - Mise en œuvre d'un système de saisie des données d'inspection de l'ASVC/CVSA sur route en temps réel en vue d'améliorer l'exactitude des données, réduire les délais d'identification des transporteurs qui pourraient poser des risques et éventuellement empêcher plus rapidement ces entreprises de mener leurs opérations.

Man. - Le Manitoba a mis en œuvre un système de cotes de sécurité des transporteurs routiers conforme à la norme 14 du CCS en avril 2001.

N.-B. - Le travail de mise en œuvre des modifications découlant de la norme 14 révisée du *Code canadien de sécurité* (CCS) se poursuit. La première phase des révisions a été mise en œuvre en février 2004 et on étudie actuellement les modifications supplémentaires et celles à apporter au système qui seront mises en œuvre en 2006.

T.-N.-L. - Mise en œuvre de nouveaux règlements et d'un programme de cote de sécurité enrichi fondé sur les données statistiques mises à jour d'accidents, d'inspections et de condamnations provenant des transporteurs de Terre-Neuve-et-Labrador.

N.-É. - Analyse des données sur les collisions en vue de créer une formule appropriée qui permettra d'identifier les transporteurs aux fins d'intervention.

T.N.-O. - Les classes de cote ont été élargies pour comprendre deux nouvelles catégories additionnelles : « satisfaisant non vérifié » et « conditionnel ».

Début de l'inclusion de points aux profils des transporteurs à l'aide de l'algorithme du Manitoba qui permet de déterminer les quatre niveaux d'application de la loi. La mise à l'essai a été entreprise sur le système et suit son cours; la législation suivra dans un avenir rapproché.

Nunavut - Le Nunavut est le tout dernier membre de l'ASVC/CVSA et le directeur des Services et des Inspections vient récemment d'aborder cette question.

Ont. - L'Ontario a mis en œuvre des modifications à la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* (MVTA) et reconnaît maintenant les certificats du *Code canadien de sécurité* (CCS) et les cotes de sécurité des transporteurs émis par d'autres administrations.

- Î.-P.-É. - Définition des profils du système de gestion des transporteurs.
- Qué. - Des modifications ont été apportées à la *Loi* visant les propriétaires et les opérateurs de véhicules lourds pour fin d'harmonisation avec la loi fédérale et de mise en œuvre d'un système de cote de sécurité uniforme partout au Canada.
- Sask. - Améliorations apportées à la qualité et à la collecte des données de sécurité routière nationales - améliorations du système d'inspection de l'ASVC/CVSA afin d'assurer que toutes les données récoltées, y compris les transactions modifiées et supprimées, ainsi que pour assurer que les données sont conformes au répertoire de données du CCATM. Mise en œuvre en mars 2006. Tous les accidents signalés au profil des transporteurs en Saskatchewan contiennent maintenant des éléments de données minimums et sont contenus dans le système de contrôle de notre administration. Mise en œuvre en octobre 2005.

**Régime des heures de service :**

- Alb. - L'Alberta continuera de jouer un rôle actif dans la mise en œuvre de la nouvelle réglementation fédérale relative aux heures de service par la création de document d'interprétation et de matériel de formation. L'Alberta l'utilisera dans la nouvelle ébauche de sa réglementation provinciale.
- N.-B. - Nous veillons actuellement à la mise en œuvre du règlement sur les heures de service révisé prévu d'ici janvier 2007 ou peu après.
- T.-N.-L.- Participation avec d'autres administrations aux nouveaux règlements sur les heures de service.
- N.-É. - Participation avec les autres administrations et intervenants à l'élaboration d'une norme acceptable pour la réglementation fédérale.
- T.N.-O. - Achèvement des nouveaux règlements pour le nord du 60° parallèle avec Transports Canada et début du processus de modification des règlements actuels.
- Ont. - L'Ontario a poursuivi son travail sur la réglementation qui lui permettra d'adopter les règlements fédéraux modifiés relatifs aux heures de service pour les conducteurs commerciaux. L'Ontario continue de participer au Groupe de travail sur le guide d'interprétation des heures de service.
- Î.-P.-É. - À l'étude.
- Qué. - En collaboration avec d'autres administrations canadiennes, le Québec a aidé à rédiger l'ébauche des règlements sur les heures de service pour les conducteurs de véhicules commerciaux qui a été adoptée par le gouvernement fédéral le 16 novembre 2005.

Le Québec a participé au groupe de travail canadien sur l'interprétation de ces règlements. Il poursuit activement l'élaboration de ses propres règlements en matière d'heures de service. De plus, il est engagé dans la création d'un programme nord-américain de gestion de la fatigue à l'intention de l'industrie des transporteurs.

- Sask. - Rien de majeur en 2005. Les nouveaux règlements sur les heures de service fédéraux ont été créés, mais ils n'ont pas été adoptés. Ils seront adoptés le 1<sup>er</sup> janvier 2007. La Saskatchewan participe aux travaux du comité d'interprétation des heures de service qui aidera à la mise en œuvre des nouveaux règlements partout au Canada à la fin de 2006 et au début de 2007.
- Yukon - Le Yukon poursuit l'application des règlements sur les heures de service pour les transporteurs extraterritoriaux principalement par le truchement de son programme de l'ASVC/CVSA. Les cas de poursuite posent encore problème étant donné que nous essayons d'obtenir que les poursuites sommaires soient gérées par notre ministère de la Justice plutôt que par le bureau fédéral. Nous espérons résoudre ce problème sous peu. Nous appliquerons la nouvelle norme des heures de service lorsqu'elle entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

#### **Arrimage des cargaisons :**

- Alb. - En mars 2005, l'Alberta a adopté la législation relative aux nouvelles normes d'arrimage des cargaisons.
- C.-B. - Mise en œuvre des normes internationales d'arrimage des cargaisons et formation des 200 inspecteurs CVSE à l'application des nouvelles normes.
- Man. - Mars 2005 - Abrogation de l'ancienne réglementation manitobaine relative à l'arrimage des cargaisons et mise en œuvre d'une nouvelle réglementation conformément à l'initiative Canada/États-Unis visant à créer une norme d'arrimage des cargaisons nord-américaine harmonisée.
- N.-B. - Les règlements sur l'arrimage des cargaisons au Nouveau-Brunswick sont en vigueur depuis 1985. Le Nouveau-Brunswick a adopté la norme nord-américaine révisée sur l'arrimage des cargaisons le 1<sup>er</sup> septembre 2005.
- T.-N.-L.- Étude avec d'autres administrations et notre industrie des problématiques d'interprétation d'arrimage des cargaisons.
- T.N.-O. - Renvoi au *Règlement sur les véhicules de grande dimension* le 15 juillet 2005.
- Nunavut - Le Nunavut est le tout dernier membre de l'ASVC/CVSA et le directeur des Services et des Inspections vient récemment d'aborder cette question.
- Ont. - L'Ontario a mis en œuvre les nouvelles normes nationales d'arrimage des cargaisons le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Le ministère des Transports de l'Ontario a poursuivi son travail avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé sur les questions d'interprétation qui se sont présentées depuis la mise en œuvre.
- Î.-P.-É. - Réglementation adoptée.
- Sask. - La Saskatchewan a mis en œuvre le nouveau règlement qui englobe les nouvelles normes de sécurité des cargaisons en vertu des normes du CCS. La Saskatchewan siège au Comité d'interprétation de la sécurité des cargaisons qui veille à l'application uniforme de la nouvelle norme au Canada.

Yukon - Le Yukon a formé ses agents de conformité et tenu un atelier à l'intention de l'industrie afin d'expliquer la nouvelle norme.

### **Seuil d'application du CCS :**

- Alb. - Le seuil définissant un véhicule lourd prévu par le CCS en Alberta est de 11 794 kg. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 l'Alberta a commencé à réglementer les transporteurs fédéraux en vertu de la *Loi sur les transports routiers* qui établit ce seuil à 4 500 kg.
- Man. - Aucun changement. Le Manitoba inclut tous les véhicules d'une masse totale en charge d'au-delà de 4 500 kg et les autobus comptant au moins 10 places assises désignées, y compris celle du conducteur.
- N.-B. - Notre seuil d'application du CCS est de 4 500 kg, conformément à la norme nationale. Cependant, si cette question faisait l'objet d'un nouvel examen à l'avenir, nous ne nous opposerions pas à l'adoption d'un seuil légèrement plus élevé.
- T.N.-O. - Seuil inchangé à 4 500 kg.
- Nunavut - Le Nunavut vient récemment de conclure une entente avec Transports Canada quant au financement relatif au *Code canadien de sécurité* et le directeur des Services et des Inspections vient récemment d'entamer l'étude de ce projet.
- Qué. - Des modifications ont été apportées à la *Loi* visant les propriétaires et les opérateurs de véhicules lourds en vue de modifier la définition du véhicule lourd qui est passée d'une masse nette de 3 000 kg à un poids nominal brut du véhicule de 4 500 kg.
- Sask. - La Saskatchewan, de concert avec d'autres administrations occidentales, participe à un effort de révision du seuil d'application du CCS pour le transport extraprovincial.
- Yukon - Se conforme actuellement à la norme nationale.

### **Ronde de sécurité :**

- Alb. - La législation albertaine exige actuellement que les conducteurs remplissent des rondes de sécurité avant et après le service. Une ébauche de règlements qui exigerait que les rondes de sécurité soient étayées par écrit et que ces dossiers soient tenus à jour par le transporteur est en préparation.
- N.-B. - Des règlements relatifs aux rondes de sécurité avant le service sont en place depuis 1994. Nous allons mettre en œuvre la norme sur les rondes de sécurité révisée en 2007.
- N.-É. - Participation avec d'autres administrations et intervenants à l'amélioration de la norme relative aux rondes de sécurité.
- T.N.-O. - Évaluation du règlement actuel.
- Nunavut - Le directeur des Services et des Inspections vient récemment de se pencher sur cette question.

- Ont. - L'Ontario a promulgué la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* qui adopte la nouvelle norme nationale d'inspection quotidienne des véhicules. Le ministère des Transports de l'Ontario travaille actuellement aux règlements à l'appui qui seront adoptés dans le *Code de la route*.
- Î.-P.-É. - À l'étude.
- Qué. - Les modifications au *Code de la sécurité routière* ont été adoptées le 9 décembre 2005. Le Québec travaille actuellement à des modifications de règlement visant les normes de sécurité pour les véhicules routiers qui seront mises en œuvre en 2007. Les modifications seront conformes à celles adoptées par le CCATM. La SAAQ a tenu des discussions avec d'autres administrations canadiennes et le Québec entend consulter ensuite l'industrie des transports routiers.
- Sask. - En avril 2005 la Saskatchewan était la première province à mettre en œuvre les règlements qui englobaient la nouvelle norme relative aux rondes de sécurité approuvée par le CCATM. De nombreuses activités de sensibilisation du public et une période d'information sur l'application de la loi a été instituée afin de mettre en œuvre adéquatement les nouveaux règlements en Saskatchewan.
- Yukon - Le Yukon a l'intention d'adopter la nouvelle norme par renvoi.

#### **Éducation et sensibilisation :**

- Alb. - L'Alberta a publié un manuel d'éducation à l'intention des transporteurs commerciaux (camions et autobus). L'objet de ce manuel est de fournir de l'information sur les exigences réglementaires et d'aider les transporteurs à mettre en œuvre des plans de sécurité et d'entretien significatifs. Le manuel se trouve dans Internet ou on peut se le procurer auprès d'une des nombreuses associations.

Le ministère est un partenaire de la *Transportation Development and Training Association (TT&DA)* (Association de développement du transport et de formation). L'association a été créée afin de veiller à la prestation de cours de formation aux conducteurs commerciaux et d'autres personnes dans l'industrie. Il est prévu que la prestation du premier cours de formation débutera au cours de la prochaine année.

L'*Alberta Infrastructure and Transportation (INFTRA)* (ministère de l'Infrastructure et des Transports de l'Alberta) et l'industrie ont créé le programme *Partners In Compliance (PIC)* (partenaires de la conformité), qui a fait l'objet d'une révision exhaustive. Le PIC est un programme de premier ordre destiné aux transporteurs; les transporteurs qui font partie du PIC doivent démontrer un niveau élevé de conformité à la sécurité et aux règlements. Les normes du PIC seront mises à la disposition de l'industrie à l'appui de ce que les excellents programmes à l'intention des transporteurs peuvent réaliser.

Deux collèges en Alberta préparent des cours et en offrent afin de venir en aide à l'industrie et au personnel d'application de la loi. L'INFTRA a aidé à la création et à la promotion des cours. Ces cours sont les suivants :

1. Cours d'agent de sécurité (Red Deer College) - offert actuellement et destiné aux agents de sécurité des transporteurs commerciaux.

2. Programme de mise en application de la loi relative aux véhicules commerciaux (Lethbridge College) - destiné à l'origine aux nouveaux agents de transport, mais maintenant offert au grand public.
3. Programme d'accréditation de vérificateurs externes (Lethbridge College).

Le personnel de l'INFTRA participe à titre de membres permanents des comités de l'industrie qui se penchent sur les problèmes de sécurité, notamment les comités suivants :

1. Comité des problèmes de transport qui relève de la *Petroleum Services Association of Canada* (PSAC) (Association des services pétroliers du Canada).
2. Comité du certificat du conducteur qui relève du *Petroleum Industry Training Service* (PITS) (service de formation de l'industrie pétrolière).
3. Comité des affaires relatives à la conformité et à la réglementation de l' *Alberta Motor Transport Association* (AMTA) (Association des transports motorisés de l'Alberta).

- Man. - Le Manitoba continue de faire des présentations aux écoles de formation des conducteurs, aux foires commerciales et aux installations de transporteurs routiers proprement dites. Notre trousse CORE (*Commercial Operator Regulatory Education*) est la pièce maîtresse de notre programme d'information et de sensibilisation, et est offerte sous forme de livret, sur cédérom et sur notre site Web.
- N.-B. - Nombreuses initiatives d'harmonisation dans les provinces de l'Atlantique. Poursuite du travail avec le groupe de travail des conducteurs de camions constitué de représentants du gouvernement et de l'industrie.
- T.-N.-L.- Nombreuses visites en entreprise (vérifications/information) et initiatives d'application de la loi à nos stations de pesage permanentes.
- N.-É. - La province a fait la promotion de la sécurité des véhicules commerciaux dans le cadre d'activités coordonnées *Roadcheck 2005* en juin, la campagne éclair d'inspections des véhicules commerciaux de 48 heures sans arrêt. Près de 200 véhicules ont été inspectés au cours de cette période de deux jours.

Pendant deux jours en août, la province a fait la promotion de la Semaine de sensibilisation à la sécurité des freins et proposé des vérifications de freins gratuites aux camionneurs.

- T.N.-O. - Consultation de l'industrie au sujet des heures de service.

Amorce d'un ambitieux programme d'accréditation de l'ASVC/CVSA au sein du ministère, 60 % des inspecteurs des véhicules ont été accrédités et le programme a ensuite été étendu pour englober le personnel d'application de la loi dans les municipalités.

Nunavut - Le directeur des Services et des Inspections vient récemment d'aborder cette question.

- Ont. - a) L'Ontario a poursuivi son travail avec l'*Ontario Trucking Association* (Association ontarienne de camionnage) afin de maintenir la campagne « Avoid My Blind Spots » (évités mes angles morts). La campagne vise à sensibiliser les automobilistes des dangers que posent les angles morts autour des gros véhicules commerciaux.

b) Le ministère des Transports de l'Ontario a continué de gérer l'information publique « Sharing the Road » (partageons la route) sur son site Web. L'information incite les conducteurs de plus petits véhicules d'user de prudence autour de gros véhicules et de reconnaître que la longueur et la largeur de gros camions peuvent créer des situations particulières sur la route.

Î.-P.-É. - Formation supplémentaire sur l'arrimage des cargaisons à l'intention des agents d'application de la loi.

Qué. - Le Québec effectue et subventionne différents projets et études pilotes liés à la fatigue au volant.

Sensibilisation à la fatigue chez les conducteurs, intervenants : En 2005, de nombreuses réunions ont été tenues avec un certain nombre d'organismes gouvernementaux, d'écoles de formation des conducteurs de véhicules lourds et de représentants de l'industrie des transports routiers afin de les sensibiliser aux effets de la conduite en état de fatigue sur la sécurité routière. De nombreuses allocutions ont été prononcées à des symposiums et des forums. D'autres présentations seront faites afin d'informer les transporteurs routiers et les autorités gouvernementales sur la question de la conduite en état de fatigue de véhicules lourds.

*International Conference on Fatigue Management* (conférence internationale sur la gestion de la fatigue) : Un représentant de la SAAQ a participé à l'organisation de cette conférence internationale qui a connu un grand succès à Seattle (Washington) en septembre 2005. Cet événement a rassemblé des experts d'un certain nombre de pays préoccupés par les conséquences de la conduite avec les facultés affaiblies par la fatigue. La France, la Grande-Bretagne, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Espagne, la Suisse, les États-Unis et le Canada étaient au nombre des pays participants.

L'objet de la conférence était d'échanger de l'information et de partager les résultats de la recherche et les approches les plus récentes mises à l'essai ou mises en œuvre sur la gestion de la fatigue dans le monde entier. Elle visait aussi à orienter les participants dans la sélection de stratégies et de nouveaux programmes pour élaborer et/ou mettre en œuvre des mesures de prévention de la fatigue au volant. L'objectif ultime de tous ces efforts est d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la productivité des réseaux de transport.

Sask. - La Saskatchewan a poursuivi la mise en œuvre de ses programmes *Partageons la route* et *Opération freins pneumatiques* destinés à enseigner aux conducteurs de voitures à partager la route en toute sécurité avec les gros camions et à sensibiliser les conducteurs de gros camions à l'importance de toujours bien régler et entretenir les freins des véhicules commerciaux.

Yukon - Distribution par la poste d'information sur l'arrimage des cargaisons à tous les membres de l'industrie les avisant de la nouvelle réglementation qui entrera en vigueur. Nous organiserons une activité avec notre industrie sur les nouveaux règlements relatifs aux heures de service qui doivent entrer en vigueur plus tard cette année.

TC – Mise en place du site *Partageons la route* relativement aux automobiles, aux gros autobus et aux camions en décembre 2005.

#### **Application de la loi :**

Alb. - En abaissant le seuil d'application du CCS pour les transports extraprovinciaux un plus grand nombre de transporteurs, de véhicules et de conducteurs sont maintenant assujettis à la législation du CCS.

L'Alberta a adopté le règlement sur l'arrimage des cargaisons qui est maintenant en vigueur.

Travail de mise en œuvre d'un profil du conducteur commercial qui pourrait être consulté par le conducteur et les employeurs éventuels (avec leur consentement).

C.-B. - La *Commercial Vehicle Safety and Enforcement (CVSE)* (sécurité des véhicules commerciaux et application de la loi) s'est penchée sur les données qui ont identifié le comportement du conducteur comme un facteur majeur des accidents impliquant des véhicules commerciaux. Cela a amené la CVSE à mettre en application sa politique en matière d'infractions relative à la conduite de véhicules commerciaux.

Mise en place d'équipes d'inspections qui ciblent les segments à haut risque de l'industrie, le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et des pièces mécaniques souvent défectueuses. Une inspection de niveau II par la section de l'application de la loi relative aux véhicules commerciaux de la *BC Association of Chiefs of Police* (Association des chefs de police de la Colombie-Britannique) a eu lieu pendant deux jours en février. Les heures de service étaient ciblées. En juin, une campagne nationale de trois jours visait la mise en application de la loi relative aux véhicules commerciaux.

N.-É. - Augmentation du nombre de véhicules de patrouille de 10 à 16. Augmentation du nombre de vérifications de l'ASVC/CVSA de 15 %. Trois postes d'agent d'application de la loi ont été créés. Amorce d'inspections des véhicules sur route avec la Police régionale d'Halifax et la Division de la circulation de la GRC (Halifax).

T.N.-O. - Participation aux campagnes éclair annuelles d'inspections annoncées et non annoncées de l'ASVC/CVSA *Roadcheck* et *Operation Airbrake* (Opération freins pneumatiques).

Nunavut - Le directeur des Services et des Inspections est le seul inspecteur de l'ASVC/CVSA pour le Nunavut et malheureusement, le temps ne lui permet pas de couvrir les grandes collectivités éloignées au Nunavut. Mais il a été accrédité au titre de formateur des inspecteurs de l'ASVC/CVSA et il assurera la formation de notre personnel régional des véhicules motorisés en tant qu'inspecteurs de l'ASVC. Une fois que le personnel en région aura été accrédité en tant qu'inspecteurs de l'ASVC/CVSA, nous serons en mesure d'examiner les problèmes d'application de la loi dans les collectivités du Nunavut.

Ont. - a) Annuellement, l'Ontario effectue environ 140 000 inspections des conducteurs et des véhicules commerciaux et organise 12 campagnes de sécurité des camions à l'échelle de la province et 250 campagnes de sécurité des camions en région. Elle est la

seule administration nord-américaine qui s'est dotée d'un programme de mise à la fourrière des véhicules commerciaux pour les camions et les remorques qui présentent des défauts critiques sur le plan de la sécurité. En 2005, l'Ontario a mis à la fourrière 145 véhicules commerciaux qui présentaient de tels manquements à la sécurité.

b) L'Ontario a participé à *Roadcheck 2005* (une campagne éclair aléatoire de trois jours qui évalue la sécurité des camions au Canada, aux États-Unis et au Mexique). Le taux de conformité des camions en Ontario était de 80,5 %, ce qui maintient la tendance d'ensemble à l'amélioration de la sécurité des véhicules commerciaux. Depuis le milieu des années 1990 le taux de conformité des camions en Ontario à cette vérification routière s'est amélioré de 42 %.

- Qué. - De concert avec la police provinciale et municipale, Contrôle routier Québec (véhicules commerciaux uniquement) supervise la mise en application des règlements en matière de sécurité routière.
- Sask. - La Saskatchewan a aménagé trois postes d'inspection de véhicules dans des régions éloignées dans la province qui recueilleront les renseignements de pesage automatique et des photos des camions de poids excédentaire. Cette information fera l'objet d'une analyse afin de mettre en œuvre de futures mesures d'application de la loi.
- Yukon - Nous sommes maintenant dotés de deux inspecteurs d'autobus accrédités au Yukon et nous procédons à des inspections d'autobus conformément aux normes de l'ASVC/CVSA.

#### **Législation / réglementation :**

- Alb. - L'Alberta continue de prendre une part active à la mise en œuvre du nouveau Règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs.

L'Alberta procède actuellement à l'ébauche d'une nouvelle législation en matière de véhicules commerciaux. L'INFTRA a créé un nouveau Règlement d'inspection des véhicules qui est un amalgame des cinq règlements actuels qui prévoient des inspections tant périodique des véhicules à moteur (PMVI), pour véhicules extraprovinciaux, qu'en matière de récupération des véhicules en regard des camions, des remorques, des autobus commerciaux, des autocars et des autobus scolaires. En outre, l'Alberta prépare un nouveau Règlement relatif à la sécurité des véhicules commerciaux qui remplacera neuf règlements existants.

L'Alberta procède aussi à la révision du CCS et de la réglementation relative aux permis d'exploitation.

- T.-N.-L.- Mise en œuvre de nouveaux règlements relatifs à la sécurité des transporteurs en décembre 2005 et de nombreuses autres dispositions de portée moindre pour se garder à jour avec les questions d'ordre national/local.
- T.N.-O. - En vertu du régime des heures de service, adoption des nouveaux règlements fédéraux pour les transports extraterritoriaux.

Augmentation des poids de véhicules bruts permis prévue en vertu du Règlement sur les véhicules de grande dimension qui passe de 62 500 kg à 63 500 kg, élimination du poids et de l'écartement des essieux intermédiaires de 23 000 kg.

Nunavut - La Division des véhicules motorisés a reçu l'approbation de réviser et de modifier notre législation; les initiatives nationales de sécurité des véhicules commerciaux seront mises en œuvre.

Ont. - L'Ontario a adopté deux lois importantes en 2005. L'une d'entre elles, la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* (projet de loi 169) a adopté la nouvelle norme nationale d'inspections quotidiennes des véhicules et traite des débris routiers provenant des véhicules. Les débris routiers provenant de véhicules sont constitués de matériaux, de parties de cargaison ou d'une pièce qui se délogent accidentellement du véhicule. Lorsqu'une partie de la cargaison ou une pièce se déloge d'un véhicule roulant à haute vitesse, elle pose un risque grave pour tous les usagers de la route. Le projet de loi 169 prévoit des dispositions qui donnent aux agents de police le pouvoir d'enlever les véhicules et les débris de la route plus rapidement à la suite d'un incident afin d'assurer le bon ordre de la circulation, de prévenir les blessures aux personnes ou les dommages à la propriété, tout en allégeant la frustration des usagers de la route.

Qué. - Recherche : Une enquête sur le taux de conformité des véhicules lourds relativement à diverses normes a été effectuée.

Règlement sur les machines agricoles de plus de 2,6 mètres de largeur : Une table de concertation constituée de membres du milieu agricole et du gouvernement a été mise sur pied afin de définir, entre autres, les exigences en matière d'exploitation et de signalisation des machines agricoles surdimensionnées en tenant compte du contexte dans lequel ces machines roulent sur les routes publiques. Les membres de la table de concertation se sont réunis tout au long de 2005.

Le règlement proposé relatif aux normes de sécurité et d'exploitation des machines agricoles, qui établit l'exploitation et les règles de signalisation des machines agricoles surdimensionnées a été transmis au Conseil exécutif en novembre 2005.

Règlement en matière de casques de protection : Le règlement en matière de casques de protection pour les personnes conduisant des motocyclettes, des cyclomoteurs et des motoneiges et leurs passagers établit les normes que doivent suivre les fabricants afin d'homologuer leur produit. Pour qu'un casque soit légal au Québec, il doit satisfaire l'une des normes.

Un projet de règlement qui modifie la loi a été préparé afin de résoudre les problèmes d'application concernant les casques de protection pour les personnes conduisant une motocyclette ou une motoneige et leurs passagers et afin de déterminer quel casque doivent porter les usagers de bicyclettes assistées (à moteur).

Ce projet de règlement a été présenté au Secrétariat du ministère des Transports en 2005 pour fins d'approbation par le ministre.

Règlement en matière de normes de sécurité pour les véhicules routiers : En 2005, les discussions avec d'autres administrations canadiennes se sont poursuivies. La SAAQ a

achevé son examen du règlement en matière de normes de sécurité pour les véhicules routiers afin d'assurer la conformité aux modifications adoptées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Les modifications apportées au règlement devraient entrer en vigueur en 2007.

Yukon - Nous poursuivons l'intégration des normes du CCS à l'intention des transporteurs commerciaux dans nos règlements.

## **10.0 CONDUCTEURS À RISQUE**

### **Problèmes principaux :**

Les conducteurs qui manifestent des comportements les plus dangereux au volant, souvent en combinaison, comme la non-utilisation des ceintures de sécurité, l'alcool au volant, la conduite à des vitesses dangereuses ou le non-respect des feux rouges ou des panneaux d'arrêt sont des conducteurs à risque.

Ironiquement, même si les intervenants en sécurité routière ont une très bonne compréhension de ce qui constitue un comportement à risque au volant, il n'y a que très peu d'administrations aujourd'hui qui possèdent des systèmes de données capables d'identifier ces conducteurs.

Un certain nombre d'indicateurs d'accidents et de compromissions (risques) existent actuellement qui peuvent aider à identifier les usagers de la route à risque de manière très générale. Les conducteurs plus jeunes de 16 à 24 ans sont catégorisés comme des usagers de la route à risque étant donné qu'à l'exception des conducteurs plus âgés (plus de 75 ans), ils étaient deux fois plus à risque de perdre la vie dans une collision par kilomètre parcouru que tout autre groupe d'âge de conducteurs. Le plus grand risque de trouver la mort peut être une conséquence d'un comportement à risque au volant ou simplement l'inexpérience du conducteur. Les conducteurs plus jeunes de moins de 25 ans ont également été cités dans les enquêtes nationales sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans les régions urbaines et rurales du Canada pour leur taux d'utilisation des dispositifs de retenue le plus faible (5,1 % plus faible que les conducteurs de plus de 50 ans). Cependant, les données sur les collisions révèlent que le pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui ne portaient pas la ceinture de sécurité au moment d'une collision était très semblable (entre 44 et 48 %) pour les conducteurs de 20 à 54 ans. Parmi les conducteurs mortellement blessés dont le taux d'alcoolémie a été mesuré, ceux âgés de 20 à 45 ans étaient le plus souvent positifs (41 % à 46 %).

### **Stratégies principales :**

Le Groupe de travail sur les conducteurs à risque a préparé une définition des conducteurs à risque. Ces conducteurs ont été impliqués dans au moins trois incidents distincts (une infraction au *Code de la route* y compris les suspensions administratives sur route du permis de conduire, une infraction au *Code criminel* ou une collision à déclaration obligatoire) au cours d'une période de deux ans, les conducteurs trouvés coupables d'une première infraction ayant un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 160 mg %, les conducteurs qui refusent de se soumettre à un alcootest ou les conducteurs trouvés coupables de récidivisme (y compris conduire un véhicule automobile lorsqu'il est interdit au conducteur de le faire ou lorsque son permis de conduire est suspendu).

Aujourd'hui, la plupart des administrations ne sont pas en mesure d'identifier les conducteurs à risque à l'aide de la définition précédente. En conséquence, le sous-objectif original de VSR 2010 pour les usagers de la route à risque a été modifié d'une diminution de 20 % du nombre d'usagers mortellement ou grièvement blessés dans des collisions avec des conducteurs à risque à « la totalité des administrations provinciales/territoriales disposera de systèmes d'information sur les conducteurs qui auront la capacité d'identifier les conducteurs à risque, tels qu'ils sont définis actuellement ». Une fois que ces groupes auront été identifiés, le Groupe de travail sur les conducteurs à risque a l'intention de préparer des interventions qui cibleront ce groupe, y compris un échange de dossiers entre les administrations.

Un examen exhaustif des moyens d'identification des conducteurs à risque et d'intervention, l'étude des comptes rendus de recherche, les pratiques exemplaires et de l'efficacité des programmes ciblés sur l'agressivité au volant dans d'autres administrations et l'octroi de

subventions à des groupes communautaires pour des initiatives locales visant à lutter contre l'agressivité au volant ou la conduite imprudente font partie des activités de recherche actuellement en cours dans certaines administrations afin d'en apprendre davantage sur les comportements à risque au volant.

La préparation et la promotion d'une brochure portant sur les dangers de la fatigue au volant, la mise en œuvre du programme d'éducation publique « jeConduis » dans la plupart des écoles secondaires provinciales et la formation de partenariats avec les intervenants en sécurité routière au sein des administrations afin de créer des ressources d'éducation publique sur l'agressivité, la distraction et la fatigue au volant font partie des initiatives d'éducation publique et de commercialisation mises de l'avant dans les administrations.

L'augmentation des amendes et l'emprisonnement pour avoir conduit sans assurance, la modification du *Code de la route* afin de permettre des sanctions plus sévères (emprisonnement et/ou amendes) pour les personnes accusées d'une infraction au *Code de la route* qui découle d'un incident impliquant une perte de vie, des sanctions plus sévères (des amendes plus élevées et des suspensions du permis de conduire plus longues) pour les conducteurs qui conduisent à 30-50 km au-dessus de la limite de vitesse, la mise en œuvre d'une restriction sur le nombre de jeunes passagers qu'un adolescent ayant un permis de classe G2 peut faire monter à bord d'un véhicule entre minuit et 5 h du matin et l'ajout de trois points d'inaptitude pour les conducteurs pincés à utiliser les dispositifs de détection de radar de vitesse font partie des initiatives de législation mises en œuvre dans certaines administrations.

Le lancement de campagnes nationales par les services de police ciblant la non-utilisation des ceintures de sécurité, des campagnes contre l'alcool au volant et la sécurité aux intersections dans le cadre de la Semaine canadienne de la sécurité routière et l'Opération Impact, les contrôles routiers des forces municipales/régionales axés sur les ceintures de sécurité, la vitesse et la conduite avec facultés affaiblies, l'exécution d'un programme de sensibilisation des jeunes conducteurs de voitures et de motocyclettes visant à les sensibiliser aux dangers de la vitesse et des courses dans les rues et les sanctions qui s'y rattachent, le lancement d'une campagne d'application de la loi annuelle appelée *Eliminate Racing Activities on Streets Everywhere* (E.R.A.S.E.) (éliminer les courses de rue partout) et l'exécution des programmes d'application sélective (PAS) - circulation ciblant les conducteurs à risque font partie des stratégies d'application de la loi et de sensibilisation mises en œuvre dans certaines administrations.

**Le sous-objectif a été modifié : La totalité des administrations provinciales/territoriales disposera de systèmes d'information sur les conducteurs qui auront la capacité d'identifier les conducteurs à risque, tels qu'ils sont définis actuellement.**

<b>ÉLÉMENTS DU PROGRAMME</b>				
Administration	Recherche	Éducation du public / commercialisation	Législation	Application de la loi / sensibilisation
Alb.	X		X	
C.-B.				
Î.-P.-É.				
Man.			X	
N.-B.		X		X
N.-É.				
Nunavut	X	X	X	X
Ont.	X	X	X	X
Qué.				
Sask.				
T.-N.-L.				
T.N.-O.				
TC				
Yukon		X		X

**Éléments du programme :**

**Recherche :**

Alb. - Procède à un examen exhaustif de l'identification des conducteurs à risque et d'intervention.

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur cette question avec l'examineur principal des conducteurs qui est responsable des conducteurs à risque au Nunavut.

Ont. - a) Le MTO poursuit son étude des comptes rendus de recherche, des pratiques exemplaires dans le monde entier et de l'efficacité des programmes ciblés de lutte contre l'agressivité au volant dans d'autres administrations.

b) Dans le cadre du Programme de partenariat communautaire du MTO, des subventions ont été accordées à des groupes communautaires pour des initiatives locales de lutte contre l'agressivité et l'imprudence au volant ainsi que d'autres initiatives de sécurité routière.

**Éducation du public / commercialisation :**

N.-B. - Fort de l'appui de la Société médicale du Nouveau-Brunswick et de l'apport du Comité de sécurité routière du Nouveau-Brunswick, le ministère de la Sécurité publique a publié une brochure portant sur les dangers de la fatigue au volant « La somnolence au volant : la fatigue sur la route peut être mortelle ». Cette brochure a été distribuée aux organismes d'application de la loi provinciaux, aux médecins, aux courtiers en assurance, au grand public dans les emplacements de Services Nouveau-Brunswick (SNB) et auprès d'autres groupes intéressés.

Le message relatif à la conduite avec facultés affaiblies « La fatigue tue » a été imprimé sur les enveloppes de renouvellement d'immatriculation et de permis de conduire.

Nunavut – Nous nous penchons actuellement sur cette question avec l'examineur principal des conducteurs en vue de créer des campagnes d'éducation publique.

- Ont. - a) Le MTO a poursuivi la mise en œuvre du programme d'éducation publique « jeCONDUIS » destiné à sensibiliser les conducteurs de moins de 25 ans aux risques et aux conséquences de l'agressivité et de l'imprudence au volant (y compris la conduite avec les facultés affaiblies). À la fin de 2005, plus de 2 000 copies de cette vidéo avaient été distribuées dans les écoles secondaires partout en Ontario.
- b) Le MTO, la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Police provinciale de l'Ontario et d'autres organismes gouvernementaux et d'intervenants ont forgé l'alliance « Roadsafe » et créé des ressources d'éducation publique qui traitent de l'agressivité, la distraction et la somnolence au volant.

Yukon - Le ministère de la Voirie et des Travaux publics a lancé une campagne « Slow Down Yukon » (- ralentissez au Yukon) en décembre. Cette campagne vise à informer le public des dangers associés à la vitesse excessive sur les routes du Yukon dans des conditions hivernales, tout particulièrement si on néglige les obligations de prudence et de diligence nécessaires.

### **Législation :**

- Alb. - À compter du 31 octobre 2005 les modifications suivantes à la législation sont entrées en vigueur :
- L'amende pour une première infraction de conduite sans assurance automobile demeure de 2 500 à 10 000 \$. La durée d'emprisonnement pour un défaut de paiement d'une amende passe de 30 à 45 jours.
  - Dans le cas d'une deuxième infraction, la plage d'amendes double à entre 5 000 et 20 000 \$. La durée d'emprisonnement demeure de 60 jours à six mois pour un défaut de paiement de l'amende.
  - Une personne qui conduit un véhicule volé peut maintenant être accusée de conduite de véhicule sans assurance.
- Man. - Des modifications ont été apportées au *Code de la route* qui prévoient des peines plus graves dans des situations où une personne est accusée d'une infraction au *Code de la route* qui découle d'un incident impliquant une perte de vie. Sur déclaration de culpabilité, un juge peut imposer une peine de prison pouvant aller jusqu'à deux ans et une amende de tout montant déterminé approprié. Le permis de conduire du conducteur peut également être suspendu pour une période pouvant aller jusqu'à cinq ans.

Nunavut – La Division des véhicules motorisés (DVM) a reçu l'autorisation d'examiner et de modifier la loi et les initiatives de VSR 2010 pourront être mises en œuvre dans la nouvelle législation.

Ont. - a) L'Ontario a adopté la *Loi de 2005 modifiant des lois en ce qui concerne le transport* (projet de loi 169) qui a reçu la sanction royale le 21 novembre 2005. Ce projet de loi présente des modifications aux dispositions du *Code de la route* relatives à la vitesse excessive en vue d'augmenter les amendes. Les conducteurs qui dépassent la limite de vitesse dans la plage de 30 à 34 kilomètres doivent maintenant verser une amende qui passe de 4,50 \$ par kilomètre à 7,00 \$ par kilomètre. Cette disposition étend aussi la catégorie des amendes de 7,00 \$ par kilomètre qui était de 35 à 49 kilomètres au-dessus de la limite de vitesse à 30 à 49 kilomètres au-dessus de la limite de vitesse permise. Les nouvelles dispositions de la loi prévoient aussi des suspensions du permis de conduire par la cour, qui seront progressivement plus longues pour les récidives de vitesse de 50 km au-dessus de la limite permise au cours d'une période de cinq ans. La loi double aussi les amendes de vitesse excessive lorsqu'il y a des activités dans une zone de travaux et le conducteur reçoit trois points d'inaptitude pour l'utilisation de dispositifs de détection de radar routier interdits par la loi.

b) La *Loi visant à accroître la sécurité des enfants et des jeunes sur les routes de l'Ontario* (projet de loi 73), prévoit une restriction du nombre de jeunes passagers que les conducteurs débutants ayant un permis de classe G2, âgés de moins de 19 ans, peuvent faire monter à bord d'un véhicule entre minuit et 5 h du matin, elle rend obligatoire l'utilisation de sièges d'auto pour enfants/sièges d'appoint et permet l'accusation du propriétaire d'un véhicule qui dépasse illégalement un autobus d'écoliers à l'arrêt, peu importe qui en était le conducteur au moment de l'infraction. Tous ces règlements sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2005. Ces mesures sont des moyens de dissuasion efficaces de comportements à risque au volant.

#### **Application de la loi/sensibilisation :**

N.-B. - Diverses forces municipales/régionales et la GRC ont mené divers contrôles routiers de sensibilisation du public partout relativement au port de la ceinture de sécurité, la vitesse et la conduite avec les facultés affaiblies.

Nunavut – Nous consultons actuellement le chef de la GRC du Nunavut au sujet de l'application de la loi.

Ont. - a) La Police provinciale de l'Ontario a mis en œuvre un programme de sensibilisation destiné aux jeunes conducteurs de voitures et aux jeunes motocyclistes de 16 à 19 ans afin de les sensibiliser aux dangers de la course de rue et de la vitesse excessive sur la route. Un feuillet d'information décrivant les sanctions pour les excès de vitesse, la conduite dangereuse et la course de rue a été distribué.

b) En mai 2005, un grand nombre des services de police de l'Ontario ont participé au coup d'envoi d'une campagne ontarienne visant à lutter contre les courses de rue sous le thème *Eliminate Racing Activities on Streets Everywhere* (« E.R.A.S.E. ») (Éliminez les courses de rue partout).

Yukon - Les conducteurs à risque sont ciblés dans le cadre des campagnes PAS actuelles menées avec la GRC.

Les conducteurs à risque élevé qui sont portés à l'attention du registraire adjoint sont référés à la Commission de réglementation des conducteurs pour fins d'examen. L'examen et la surveillance de près des conducteurs se font actuellement sous l'égide de la Commission.

## 11.0 DONNÉES DESTINÉES AUX RAPPORTS NATIONAUX

### PROBLÈME :

Fournir à Transports Canada des données sommaires et exhaustives annuelles sur les collisions routières.

### CONTEXTE :

La fourniture de données sur les collisions routières opportunes et complètes à Transports Canada est nécessaire pour que le ministère puisse fournir au CCATM des mises à jour annuelles des brochures de Statistiques sur les collisions de la route au Canada et le rapport de Vision sécurité routière 2010 dans les limites convenues. Les données sont également nécessaires pour produire le rapport annuel L'état de la sécurité routière au Canada préparé par Transports Canada et pour fournir à d'autres organismes (la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada et l'OCDE) l'information dans les délais prescrits. Le conseil d'administration a accepté que toutes les administrations fournissent à Transports Canada les données requises pour la brochure sur les statistiques de collisions d'ici le 30 juin et un fichier de données sur les collisions complet le 31 août de chaque année pour l'année civile précédente.

### ÉTAT ACTUEL :

Les administrations suivantes ont fourni les données sur les collisions de la route de 2005 à Transports Canada dans les délais convenus par le CCATM :

Administration	Tableaux-brochure des statistiques nationales - (le 30 juin)	Tableaux - brochure des statistiques nationales - (le 31 août)	Données sur les collisions annuelles Bande/CD/ disquette (le 31 août)
Alb.	X		X
C.-B.			
Î.-P.-É.		X	X
Man.		X	
N.-B.	X		X
N.-É.		X	X
Nunavut		X	X
Ont.		X	
Qué.	X		X
Sask.	X		X
T.-N.-L.			
T.N.-O.		X	X
Yukon	X		X