

# OBJECTIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LE CANADA D'ICI À 2010



## TABLE DES MATIÈRES

	Sommaire .....	i
<b>1</b>	<b>Historique</b> .....	1
<b>2</b>	<b>Objectif</b> .....	1
<b>3</b>	<b>Vision du Canada</b> .....	1
3.1	La Vision — Un processus évolutif .....	1
3.2	Initiatives adoptées à l'appui de Vision sécurité routière 2001 .....	2
3.3	Performance du Canada .....	2
3.4	Classement international du Canada .....	2
3.5	Tendances parmi les pays du peloton de tête .....	3
3.6	Comment expliquer le classement du Canada à l'échelle internationale .....	4
3.6.1	Objectifs/Programmes/Initiatives : Certains exemples .....	4
3.6.2	Éventail des victimes .....	5
<b>4</b>	<b>Rendre les routes plus sûres pour les Canadiens : renforcer la vision au moyen d'objectifs</b> .....	7
4.1	Délai d'exécution pour la prochaine série d'objectifs ou la vision .....	7
4.2	Établissement des priorités ou des objectifs .....	8
4.2.1	Amélioration des objectifs et des mesures actuellement en vigueur .....	8
4.2.1.1	Programme canadien sur la protection des occupants 2001 .....	8
4.2.1.2	Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies .....	9
4.2.2	Établissement de nouveaux objectifs nationaux pour Vision sécurité routière 2010 .....	10
4.2.2.1	Conducteurs dangereux ou à haut risque .....	10
4.2.2.2	Jeunes conducteurs .....	11
4.2.2.3	Usagers de la route vulnérables .....	12
4.2.2.4	Sécurité des véhicules commerciaux .....	13
4.2.2.5	Sécurité sur les routes rurales .....	14
<b>5</b>	<b>Facteurs influençant la vision</b> .....	14
5.1	Meilleures données sur les accidents et le risque .....	14
5.2	Des véhicules automobiles plus sûrs .....	16
5.3	Initiatives pour une application plus efficace .....	18
5.4	Initiatives concernant l'infrastructure routière .....	19
<b>6</b>	<b>Discussion</b> .....	20
<b>7</b>	<b>Recommandations</b> .....	21

### Annexes

**A** - Énoncés de vision des pays membres de l'OCDE en matière de sécurité routière

**C** - Objectifs proposés pour Vision sécurité routière 2010

**B** - Objectifs des pays membres de l'OCDE en matière de sécurité routière

**Remerciements**

- C'est en 1996 que le Conseil des ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière a adopté pour la première fois une vision nationale en matière de sécurité routière ayant pour objet de doter le Canada des routes les plus sûres au monde, et le plan Vision sécurité routière 2001.
- Les initiatives entreprises à l'appui de la Vision (1996-2001) ont permis de faire progresser les objectifs stratégiques du plan, à savoir : sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière, améliorer la communication et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière, renforcer les mesures d'application et améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière.
- En 1998, le niveau de sécurité routière du Canada, mesuré en fonction du nombre d'usagers de la route tués par véhicule automobile immatriculé, s'est amélioré de près de 9 % par rapport à 1996, date de l'adoption de la Vision. Au cours de la même période de trois ans, le nombre réel d'usagers de la route tués et grièvement blessés a diminué de 5 % et de 8 %, respectivement, par rapport aux chiffres comparables de 1996.
- Bien que le taux de mortalité pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés ait enregistré une baisse de 1,79 en 1996 à 1,63 en 1998, le Canada a perdu du terrain, parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), passant du 8<sup>e</sup> au 9<sup>e</sup> rang pour 1996 et 1997, du fait que d'autres pays ont réalisé des gains encore plus impressionnants au cours de la même période.
- En octobre 2000, le Conseil des ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière ont approuvé un nouveau plan, Vision sécurité routière 2010, pour poursuivre à plus long terme les travaux du plan national sur la sécurité routière adopté au départ.
- Vision sécurité routière 2010 conserve la Vision et les objectifs stratégiques du premier plan, et y ajoute un objectif national général et des objectifs partiels (dont le suivi sera assuré annuellement et qui seront révisés en 2006, au besoin).
- Les objectifs approuvés dans le cadre de Vision sécurité routière 2010 visent à fournir aux intervenants de la sécurité routière des données de référence reposant sur une large assise à partir des principaux indicateurs de sécurité routière, qui permettront de mesurer ensuite l'incidence des mesures d'intervention.
- L'objectif national vise une diminution de 30 %, par rapport aux chiffres comparables de 1996-2001, du nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés au cours de la période 2008-2010.
- Les objectifs partiels sont les suivants :
  - port de la ceinture de sécurité par un minimum de 95 % des occupants de véhicules automobiles et utilisation appropriée des dispositifs de retenue pour enfants par les occupants de tous les véhicules automobiles (Programme canadien sur la protection des occupants 2010);
  - diminution de 40 % du nombre d'occupants non attachés blessés mortellement ou grièvement (Programme canadien sur la protection des occupants 2010);
  - diminution de 40 % du pourcentage d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement dans des accidents impliquant un conducteur en état d'ébriété (Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2010);
  - réduction de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents provoqués par un excès de vitesse ou à des intersections routières;
  - diminution de 20 % du pourcentage de conducteurs ayant commis trois infractions dangereuses au Code de la route (deux si ces infractions sont liées à la consommation d'alcool) dans un délai de deux ans;
  - diminution de 20 % du nombre de jeunes conducteurs d'automobile ou de moto dans la tranche d'âge de 16 à 19 ans tués ou grièvement blessés dans des accidents;
  - diminution de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un véhicule commercial;
  - diminution de 30 % du nombre de piétons, motocyclistes et cyclistes tués ou grièvement blessés;
  - diminution de 40 % du nombre d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement sur des routes rurales.
- Outre l'adoption d'objectifs quantitatifs, le nouveau plan recommande également l'adoption par les provinces et territoires d'un système d'obtention du permis par étapes, l'utilisation de méthodes policières novatrices mises en place au niveau communautaire, des campagnes d'éducation publique pour promouvoir la sécurité des cyclistes de même que l'amélioration de la saisie et du transfert des données sur les collisions et le risque, et des liaisons entre ces données.
- La réalisation de ces objectifs réduirait à moins de 2 100, d'ici à 2010, le nombre de morts sur les routes au Canada.

## 1 Historique

À la fin des années 80, les objectifs de sécurité routière étaient un phénomène assez exceptionnel qu'on ne rencontrait que dans de rares pays industrialisés. Aujourd'hui, les pays les plus avancés disposent d'une vision ou d'objectifs de sécurité routière, ou des deux, pour les aider à rendre les routes plus sûres. En raison des résultats satisfaisants et bien documentés obtenus, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, par des pays comme la Grande-Bretagne par suite de l'introduction de programmes d'objectifs de sécurité routière, les pays sérieusement déterminés à améliorer leur dossier à ce chapitre sont pratiquement contraints de mettre en place un programme ciblé de sécurité routière. On trouvera un sommaire des visions et des objectifs de sécurité routière adoptés dans les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) aux annexes A et B.

## 2 Objectif

L'objet du présent document est de rendre compte des améliorations du degré de sécurité routière survenues depuis l'introduction du plan Vision sécurité routière en 1996, par suite des initiatives et des programmes mis en œuvre à l'appui de la Vision, et de proposer l'adoption d'un nouveau plan assorti d'objectifs précis. On espère que l'intégration des objectifs dans le nouveau plan saura susciter l'adhésion des intervenants de la sécurité routière et du grand public, en plus de donner au milieu de la sécurité routière du Canada l'élan voulu pour concrétiser sa Vision en dotant le pays des routes les plus sûres au monde.

## 3 Vision du Canada

La Vision du Canada est de doter le pays des routes les plus sûres au monde. Cette Vision a été adoptée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et ratifiée officiellement par tous les ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière en 1996. La Vision est un effort national qui suscite l'adhésion des pouvoirs publics de tous les paliers de même que des principaux intervenants des secteurs public ou privé. Les objectifs stratégiques de l'actuel plan quinquennal, connu sous le titre Vision sécurité routière 2001, sont de sensibiliser le public au problème de la sécurité routière, d'améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière, de renforcer les mesures

d'application et d'améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays.

### 3.1 La Vision — un processus évolutif

L'adoption par le Canada d'objectifs en matière de sécurité routière découle d'un constat. Les experts de la sécurité routière considèrent que, malgré les améliorations considérables qui se sont produites au cours des 30 dernières années, la circulation sur les routes du pays pourrait être encore beaucoup plus sûre. Par conséquent, toute une brochette d'initiatives s'adressant aux usagers de la route et visant les réseaux routiers et les véhicules ont été lancées dans la foulée de la Vision afin d'améliorer la sécurité sur les routes canadiennes.

Les efforts du milieu canadien de la sécurité routière ont permis de franchir certaines étapes importantes, au cours des 30 années ayant précédé l'introduction de la Vision, notamment les lois interdisant l'alcool au volant, les principales normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (par exemple, protection des occupants du siège avant en cas d'accident, phares de jour), les lois imposant le port obligatoire de la ceinture, le Programme canadien sur la protection des occupants (NORP) et la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies (STRID). Alliées aux améliorations de l'infrastructure routière des provinces et territoires et à des facteurs moins évidents relatifs aux progrès de la médecine, ces initiatives visant les usagers de la route et les véhicules sont responsables en grande partie d'une baisse de plus de la moitié du nombre maximum de morts sur la route au cours de la période, alors que le nombre de véhicules en circulation a plus que doublé.

Toutefois, malgré ces améliorations, on considère que le niveau de sécurité routière au pays a stagné au début des années 90. À l'échelle nationale, environ 90 % des occupants des véhicules portent la ceinture de sécurité, ce qui est demeuré pratiquement inchangé, et quelque 40 % des conducteurs et des piétons mortellement blessés avaient consommé de l'alcool, ce qui est un pourcentage assez constant.

On considère qu'en raison du partage des compétences entre les autorités fédérales et provinciales ou territoriales au chapitre de la sécurité routière, il serait avantageux pour le Canada d'adopter une approche plus uniforme et ciblée, relativement à la planification d'un programme de sécurité routière national. L'adoption de Vision sécurité routière 2001 demeure à ce jour l'initiative nationale la plus complète menée par le milieu de la sécurité routière canadienne pour rendre les routes canadiennes plus sûres.

## 3.2 Initiatives adoptées à l'appui de Vision sécurité routière 2001

Les initiatives entreprises par les responsables de la sécurité routière au Canada ont rendu plus sûres les routes du pays.

Les deux programmes phares actuellement en place à l'appui de la Vision sont le Programme canadien sur la protection des occupants 2001 et la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001. Ces deux programmes font pratiquement l'unanimité dans l'ensemble des provinces et territoires et étaient déjà en place avant l'adoption de la Vision. On leur a ajouté « 2001 » pour les rattacher à la Vision. Les objectifs du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 demeurent identiques à ceux de l'ancien Programme canadien sur la protection des occupants — soit convaincre 95 % des occupants de toutes les voitures de tourisme de boucler leur ceinture de sécurité et d'attacher convenablement les enfants. Le but de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001, qui a été élargie, est notamment de parvenir à réduire, pendant la période 1990-1995, de 20 % le pourcentage total moyen de décès et d'accidents graves provoqués chez les usagers de la route par des accidents liés à la consommation d'alcool. Jusqu'à très récemment, ces deux initiatives étaient les deux seuls programmes nationaux ayant des objectifs clairement définis.

Mentionnons parmi les autres initiatives importantes entreprises depuis l'adoption de la Vision en 1996, la création ou le renforcement de groupes de travail, de comités ou de groupes de projets représentatifs à l'échelle nationale sur des sujets aussi divers que les conducteurs dangereux, la sécurité des véhicules commerciaux, la gestion de données, les nouveaux axes de recherche sur la sécurité routière, l'intégration des facteurs de sécurité routière à la conception et à l'usage des routes ainsi que la sécurité en ce qui a trait à la vitesse et aux intersections.

Les organismes voués à la sécurité publique à l'échelle nationale, comme l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) se sont appuyés considérablement sur les principes directeurs de la Vision pour élaborer des messages de sécurité routière contribuant à sensibiliser davantage à certaines questions types, non seulement leurs propres adhérents, mais également le grand public.

Les initiatives provinciales, territoriales ou communautaires entreprises pour améliorer la sécurité routière qui, parallèlement, sont conformes aux principes directeurs de la

Vision, comprennent des programmes régissant l'obtention du permis par étapes, la sécurité des autobus scolaires, l'introduction de zones de sécurité désignées dans les collectivités, la conduite en hiver, la congestion routière en périodes de vacances et la sécurité des cyclistes et des piétons.

Grâce à l'application des conclusions d'études entreprises par le gouvernement fédéral et à des améliorations technologiques volontaires apportées par l'industrie pour renforcer les normes actuelles de sécurité des véhicules automobiles (par exemple, sacs gonflables se mettant en place moins brutalement pour assurer une meilleure protection aux plus petits ou aux occupants qui ne sont pas dans la position voulue) ou pour se conformer aux nouveaux règlements proposés (par exemple, amélioration par l'industrie de la solidité de la porte latérale des voitures de tourisme en prévision d'un règlement sur l'impact latéral), la circulation routière est désormais plus sûre pour les occupants des véhicules automobiles. Des initiatives promotionnelles comme En voiture 1-2-3-4, ont également contribué à l'objectif des collectivités canadiennes en matière de sécurité routière, qui est d'avoir les routes les plus sûres au monde.

## 3.3 Performance du Canada

Le nombre d'usagers de la route victimes d'un accident mortel ou grave en 1998 a chuté de 5 % et 8 %, respectivement, par rapport aux niveaux de 1996, année où la Vision a été adoptée. Le recul de 9 % du nombre de « décès par véhicule immatriculé » enregistré au cours de la même période témoigne aussi d'une amélioration du « niveau de sécurité routière » du Canada.

## 3.4 Classement international du Canada

Le taux de mortalité sur les routes canadiennes s'est amélioré en 1998, puisqu'il s'établissait à 1,63 pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés, comparativement à 1,79 en 1996, année où la Vision a été adoptée. En dépit de deux années successives d'amélioration du taux de mortalité, le Canada a perdu du terrain par rapport aux autres pays.

Le Canada occupait en effet le 9<sup>e</sup> rang, en 1998, contre le 8<sup>e</sup>, en 1996 et 1997, parmi les 29 pays membres de l'OCDE. En 1998, les Pays-Bas et l'Allemagne, qui occupaient l'année précédente un rang identique à celui du Canada, ont réalisé les gains les plus impressionnants. Les améliorations sur le plan de la sécurité apportées par

l'Allemagne en 1998, où les initiatives de sécurité routière ont mis l'accent sur les routes rurales et les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs, ont permis à ce pays de dépasser le Canada en se classant au 8<sup>e</sup> rang. Les pays ayant devancé le Canada (1,63) en 1998, pour le taux de mortalité, sont la Suède (1,18), la Grande-Bretagne (1,25), la Suisse (1,37), le Japon (1,40), la Norvège (1,42), l'Australie (1,46), les Pays-Bas (1,48) et l'Allemagne (1,57).

### 3.5 Tendances parmi les pays du peloton de tête

Fournir une explication à la raison pour laquelle, malgré une amélioration de près de 9 % du niveau de sécurité routière au cours des deux dernières années, le Canada n'en a pas moins perdu du terrain par rapport à d'autres pays peut être une tâche fort aisée ou pratiquement impossible. L'explication simple est que les faibles gains au chapitre du port de la ceinture de sécurité, de l'utilisation appropriée des dispositifs de protection pour enfants et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui conduisaient avec des facultés affaiblies n'ont pas suffi à compenser les améliorations sur le plan de la sécurité apportées dans d'autres pays au cours des deux dernières années. L'explication la moins évidente est qu'il existe des facteurs intangibles en jeu, dont l'incidence dans différents pays se manifeste de façon extrêmement différente. Parmi les exemples de ces facteurs intangibles ayant une incidence sur les Canadiens, mentionnons la taille du pays, sa faible densité de population, le manque de choix en ce qui a trait au transport en commun et le climat. Ces facteurs ont à toutes fins pratiques contraint les Canadiens à choisir les véhicules automobiles comme principal moyen de transport. Les deux explications concourent probablement à divers degrés au classement inférieur du Canada.

Le tableau 1, qui illustre les pourcentages que représente chaque catégorie d'usagers de la route dans l'ensemble des mortalités parmi les 13 pays les plus « sûrs » en 1998, reflète manifestement le fait que les Canadiens (et les Américains) comptent davantage sur la voiture de tourisme pour le transport que les autres pays du peloton de tête. Toutefois, ce tableau montre également que les facteurs susmentionnés sont également ceux qui ont contribué en grande partie à une distribution légèrement différente des mortalités des personnes vulnérables et non vulnérables (occupants de véhicules autres qu'une automobile) dans d'autres pays.

**TABLEAU 1**  
Répartition des accidents mortels de la route, selon la catégorie d'usagers de la route (%)  
Certaines pays membres de l'OCDE — 1998

PAYS	PIÉTONS	CYCLISTES	MOTOCYCLISTES/ CONDUCTEURS CYCLOMOTEURS	OCCUPANTS DE VÉHICULES AUTOMOBILES
SUÈDE	13,0	10,9	9,8	66,3
GRANDE-BRETAGNE	26,5	4,6	14,6	54,3
SUISSE	20,4	7,9	15,4	56,3
JAPON	28,3	12,6	18,3	40,7
NORVÈGE	14,2	7,1	13,1	65,6
AUSTRALIE	18,1	2,5	10,3	69,1
PAYS-BAS	10,3	18,2	15,5	56,0
ALLEMAGNE	13,9	8,2	13,0	64,9
CANADA	14,1	2,7	5,8	77,4
FINLANDE	15,5	13,5	6,3	64,8
ITALIE	13,4	5,8	18,9	62,0
AUTRICHE	17,1	5,9	12,5	64,5
ÉTATS-UNIS	12,8	1,9	5,6	79,7

Source: International Road Traffic and Accident Data Base (IRTAD)

Le tableau 2 donne un aperçu des taux de mortalité et du classement correspondant au chapitre de la sécurité routière pour les pays qui sont arrivés en tête en 1998 ainsi que le rang qu'ils occupent en ce qui a trait aux « routes les plus sûres » à des intervalles de cinq ans au cours des 24 années précédentes. Il est clair qu'on observe certaines tendances surprenantes et uniformes — les États-Unis étaient en effet au premier rang en 1975 et ils ont régressé régulièrement au cours des années à l'étude, alors que la Grande-Bretagne et la Suisse affichent un taux d'amélioration régulier depuis 1990. Quant à la Suède, elle demeure au sommet ou bien près du sommet pendant toute la période. Les chiffres de ce tableau montrent également que le Canada a graduellement

## TABLEAU 2

Classement pour la sécurité routière (d'après les taux de mortalité pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés)  
Certains pays membres de l'OCDE — 1998

Pays	TAUX DE MORTALITÉ POUR 10 000 VÉHICULES AUTOMOBILES IMMATRICULÉS						CLASSEMENT POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE					
	1975	1980	1985	1990	1995	1998	1975	1980	1985	1990	1995	1998
SUÈDE	3,76	2,49	2,17	1,79	1,31	1,18	3	2	2	2	1	1
GRANDE-BRETAGNE	3,80	3,31	2,49	2,14	1,43	1,25	4	5	4	3	3	2
SUISSE	5,85	4,47	2,73	2,45	1,68	1,37	8	10	6	10	4	3
JAPON	4,28	2,73	2,38	2,36	1,76	1,40	5	3	3	8	5	4
NORVÈGE	3,61*	2,39	2,16	1,51	1,32	1,42	2	1	1	1	2	5
AUSTRALIE	5,82	4,32	3,23	2,31	1,84	1,46	7	9	12	5	6	6
PAYS-BAS	6,32	4,26	2,80	2,33	2,02	1,48	10	8	7	6	11	7
ALLEMAGNE	7,21	4,88	2,88	2,64	1,99	1,57	12	12	8	12	10	8
CANADA	5,31	4,00	2,95	2,34	1,96	1,63	6	6	9	7	8	9
FINLANDE	7,19	4,01	3,15	2,90	1,99	1,73	11	7	11	11	10	10
ITALIE	6,02	4,71	3,11	2,27	1,95	1,79	9	11	10	4	7	11
AUTRICHE	11,59	7,18	4,78	4,19	2,75	2,00	13	13	13	13	13	12
ÉTATS-UNIS	3,23	3,16	2,65	2,42	2,12	2,02	1	4	5	9	12	13

\* Chiffre estimatif. Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

perdu du terrain, puisqu'il est passé du 6<sup>e</sup> rang en 1975 au 9<sup>e</sup> rang qu'il occupe actuellement. Ce tableau montre également qu'à part la Suède, systématiquement en tête du peloton, comme nous l'avons dit, le classement de certains pays a été très inégal. Cinq des huit pays ayant dépassé le Canada en 1998 se trouvaient derrière lui à un moment donné au cours de la période 1985-1998. Des pays comme la Suisse, l'Australie et l'Allemagne semblent avoir graduellement amélioré leur dossier sécurité routière. D'autre, comme le Japon et les Pays-Bas, semblent avoir dérapé après avoir eu un dossier sécurité routière assez bon pendant longtemps. Ils ont ensuite redressé la barre grâce à la mise en œuvre de certaines interventions rigoureuses. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'on peut véritablement apporter des améliorations durables et que certains l'ont fait. Le tableau 2 montre que divers niveaux d'amélioration se sont produits, du moins en ce qui a trait à l'abaissement du taux de mortalité, à chaque intervalle de cinq ans, parmi tous les pays pendant l'ensemble de la période examinée.

### 3.6 Comment expliquer le classement du Canada à l'échelle internationale

#### 3.6.1 Objectifs/Programmes/Initiatives : quelques exemples

La plupart des pays ayant introduit des objectifs mesurables en ont bénéficié considérablement puisque leurs taux de mortalité se sont améliorés plus rapidement que ceux des pays qui n'en avaient pas mis en place. Les principaux exemples à cet égard sont la Suède, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Australie qui en sont actuellement à leur deuxième ou troisième génération d'objectifs de sécurité routière. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, on trouvera aux annexes A et B un aperçu des énoncés de vision et des objectifs, de même qu'un sommaire des initiatives ou

des programmes de sécurité routière adoptés dans les pays membres de l'OCDE.

Comme le montre le tableau 1, la Suède a toujours été en tête pour ce qui est de la sécurité routière, puisqu'elle s'est classée première ou seconde tout au long de la période qui nous intéresse. En dépit de cette position avantageuse, la Suède a décidé en 1989 qu'il lui fallait prendre des mesures vigoureuses pour venir à bout du taux de mortalité de 20 % qui avait été le sien entre 1982 et 1989. Au cours de la période 1990-1994, la Suède a abaissé à 20 mg % la limite officielle du taux d'alcool dans le sang et accru le nombre d'alcotests administrés, introduit des radars et doublé le prix de l'essence. L'effet net a été une diminution de 35 % du nombre de décès au cours de la période visée. Stimulés par le succès de ces initiatives, les Suédois ont introduit en 1997 leur stratégie Vision Zéro et les objectifs correspondants (voir les annexes A et B) pour atteindre ce but ambitieux. La Grande-Bretagne a introduit pour la première fois des objectifs en 1987 afin d'accé-

léger la réduction du nombre de victimes d'accidents et de sensibiliser davantage la population aux initiatives de sécurité routière. Les objectifs de réduction du nombre de morts et de blessés graves établis durant la campagne de 1987, ont été atteints avant la date butoir de 2000. On a mis l'accent sur les mesures de répression de l'alcool au volant, accru l'utilisation de la ceinture de sécurité, modifié les attitudes de la population et amélioré l'infrastructure routière. Quant aux objectifs de sécurité routière actuels de la Grande-Bretagne, pour 2010, ils visent à renforcer les programmes en place qui ont été lancés au moment de l'établissement du premier objectif, à savoir lutter contre la conduite avec facultés affaiblies (consommation d'alcool ou de médicaments et fatigue au volant), mesures d'application, sécurité des véhicules et de l'infrastructure, et des campagnes d'éducation publique. Les nouvelles initiatives ont pour objet d'améliorer les normes de formation des conducteurs et les examens, la sécurité des motocyclistes et la sécurité routière des enfants. On s'intéresse également aux usagers de la route vulnérables et des campagnes visent à réduire l'incidence de la vitesse.

Les objectifs de sécurité routière établis auparavant par les Pays-Bas n'ont obtenu qu'un succès limité. En 1996, plusieurs ministres néerlandais ont adopté conjointement une stratégie à multiples facettes intitulée « Une sécurité routière durable ». Bien que l'initiative embrasse une variété d'activités, y compris d'ambitieux objectifs de réduction à long terme du nombre de pertes de vie, et des programmes pour faire échec à l'alcool au volant, et lutter contre le non-bouclage de la ceinture et l'excès de vitesse, le principal but de la stratégie est d'établir des partenariats à l'échelon local, régional et national pour réaménager le réseau routier sur une période de temps donnée, en mettant davantage l'accent sur la sécurité. À ce jour, l'initiative s'est révélée assez satisfaisante, puisque le taux de mortalité aux Pays-Bas a diminué de 15 % depuis le lancement du programme.

L'amélioration soutenue du taux de mortalité en Australie au cours des 10 dernières années lui a permis de dépasser le Canada et les Pays-Bas dans le classement international. L'Australie présente des similitudes avec le Canada, du fait que la responsabilité des programmes de sécurité routière relève de la compétence partagée du gouvernement fédéral et des États. Le taux d'amélioration de la sécurité résulte d'initiatives adoptées dans le cadre de la Stratégie nationale de 1992. Plusieurs mesures ont alors été introduites, y compris des règlements plus rigoureux et des mesures de répression, l'amélioration des routes, une plus grande sécurité des véhicules et une véritable prise de conscience sociale parmi les usagers de la route. L'objectif de

l'actuel plan de sécurité routière de l'Australie est de réduire de 40 % son taux de mortalité routière pour 100 000 habitants d'ici à 2010 (par rapport à 1999).

Les quatre pays brièvement mentionnés ont adopté des objectifs qu'ils considèrent comme difficiles mais réalisables, qui suscitent une large adhésion, à la fois de la classe politique, et des citoyens et, en conséquence, ils sont parvenus à améliorer considérablement les niveaux de sécurité pour les usagers de la route.

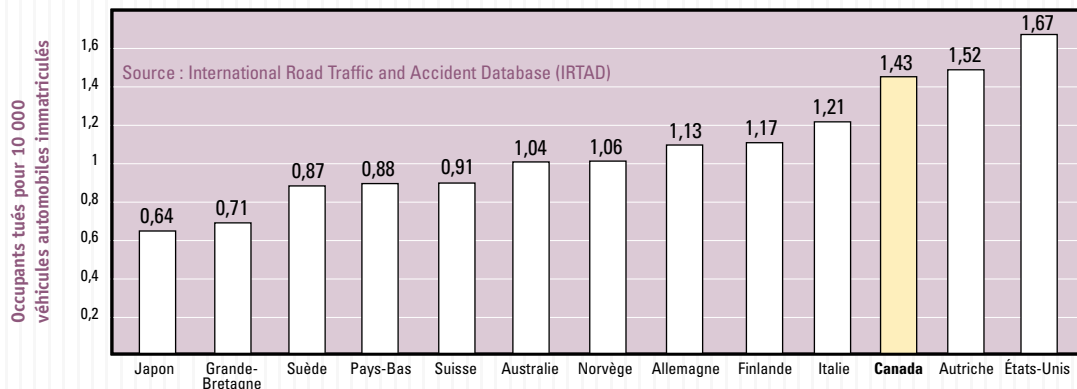
### 3.6.2 Éventail des victimes

Parmi tous les pays présentés au tableau 1, les États-Unis sont le seul à avoir un éventail de victimes similaires à celui du Canada. Environ 80 % des usagers de la route mortellement blessés au Canada et aux États-Unis sont des occupants de véhicules automobiles tandis que 5 à 6 % sont des conducteurs de motocyclettes ou de cyclomoteurs victimes d'une collision. À l'autre extrémité du spectre, seulement 41 % des usagers de la route mortellement blessés au Japon sont des occupants de véhicules. Le tableau 1 montre également qu'au Japon et en Grande-Bretagne, plus d'un usager de la route sur quatre mortellement blessé est un piéton. En Italie et au Japon, près d'un sur cinq est un conducteur de moto ou de cyclomoteur et aux Pays-Bas près d'un sur cinq est un cycliste. Manifestement, cette répartition différente des victimes a une incidence considérable sur le type et l'ampleur des initiatives de sécurité routière introduites dans ces pays. Bien que seuls les États-Unis dépassent le Canada pour ce qui est du rapport du nombre d'occupants de véhicules par rapport au nombre total de victimes, le Canada est arrivé au 5<sup>e</sup> rang, parmi les 13 pays examinés, pour le nombre de véhicules immatriculés par rapport à la population, et plusieurs pays le talonnant de près. Ainsi, en raison du risque accru causé par le grand nombre de véhicules en circulation, on aurait pu s'attendre à ce que le Canada ait une proportion plus élevée de décès parmi les occupants, ce qui n'est pas le cas. Il faut toutefois mentionner que le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules aurait été une mesure plus fiable du risque inhérent à l'utilisation des véhicules, si tous les pays examinés avaient pu fournir ces données.

Le graphique 1 montre que les huit pays qui dépassent le Canada pour le « niveau général de sécurité routière » affichent tous des taux de mortalité des occupants de véhicules automobiles nettement inférieurs à ceux du Canada. Collectivement, leur taux de mortalité moyen des occupants pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés s'établit à 1,13 pour 1998. Comme on le voit ci-après, à hauteur de 1,43, le taux de mortalité des occupants de véhicules automobiles au Canada est nettement plus élevé pour 1998.

## GRAPHIQUE 1

Taux de mortalité des occupants, pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés (non compris les motocyclettes) Certains pays membres de l'OCDE — 1998



Les conducteurs canadiens se démarquent considérablement pour ce qui est de l'usage de la ceinture de sécurité, par rapport aux conducteurs des autres pays. Le tableau 3 montre que le port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs est nettement plus élevé sur les routes urbaines que sur les routes rurales. Toutefois, il convient de mentionner que le chiffre relatif au port de la ceinture de sécurité sur les routes rurales est tiré d'une seule province (Alberta), alors que le chiffre pour les routes urbaines est tiré d'une enquête représentative à l'échelle nationale. Tous les autres pays qui recueillent des données sur le port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs, pour plus d'un type de routes, affichent des taux d'utilisation de la ceinture uniformément plus élevés sur les routes rurales ou les autoroutes que sur les routes urbaines.

Bien que les initiatives entreprises sous les auspices du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 et de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 — les deux programmes de sécurité routière nationale les plus remarquables du Canada — aient amélioré la sécurité des occupants de véhicules automobiles sur les routes du pays, les études menées récemment indiquent que près de 40 % des occupants mortellement blessés n'avaient pas attaché leur ceinture et que pratiquement la même proportion avait consommé de l'alcool ou n'étaient pas en état de

conduire au moment de la collision. Il existe un groupe d'usagers de la route dangereux qui constitue un noyau de résistance, et qu'il semble difficile d'influencer. Les résultats de l'enquête récente menée dans le sud de l'Alberta sur le port de la ceinture de sécurité en milieu rural, qui révèlent que 69 % seulement des occupants de véhicules automobiles légers sont attachés, et le fait qu'environ 80 % des conducteurs trouvent la mort dans des zones désignées comme rurales expliquent peut-être en partie à la fois la grande proportion de conducteurs non attachés parmi ceux qui trouvent la mort au volant, de même que la répartition globale des mortalités d'occupants par rapport au nombre total des mortalités au Canada.

## TABLEAU 3

Port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs (%) d'après le type de routes Certains pays de membres de l'OCDE — 1998

PAYS	TYPE DE ROUTES		
	URBAINES	RURALES	AUTOROUTES
ALLEMAGNE	90	94	97
JAPON	87	s/o	94
SUÈDE*	85	87	97
NORVÈGE*	80	93	96
CANADA	92	69 <sup>(1)</sup>	s/o
GRANDE-BRETAGNE*	88	s/o	s/o
FINLANDE	84	93	s/o
SUISSE	63	75	86
PAYS-BAS	67	80	80
AUTRICHE*	69	75	80
ÉTATS-UNIS	69	s/o	s/o

\* Indique des données de 1997. Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)

<sup>(1)</sup> Données disponibles uniquement pour 1999, fournies par l'Alberta.

## TABLEAU 4

### Pourcentage de conducteurs morts ayant un taux d'alcool supérieur à la limite autorisée Certains pays membres de l'OCDE — 1997-1998

PAYS		POURCENTAGE DE CONDUCTEURS AYANT UN TAUX D'ALCOOL SUPÉRIEUR À LA LIMITE AUTORISÉE REMARQUES
JAPON	5	Le taux d'alcool non toléré est $\geq$ 50 mg %; loi en vigueur depuis 1970; le nombre de conducteurs décédés est un chiffre estimatif d'après les enquêtes sur la conduite en état d'ébriété qui indiquent une consommation d'alcool de 1 % chez les conducteurs de nuit pendant les week-ends.
PAYS-BAS	8	Le taux d'alcool non toléré est $\geq$ 50 mg %.
ALLEMAGNE	11	Le taux d'alcool non toléré est $\geq$ 50 mg %; le nombre de conducteurs décédés est faussé à la baisse en raison de la non-consignation des analyses pour déceler la présence d'alcool dans les accidents où un seul véhicule est impliqué.
SUÈDE	16	Le taux d'alcool non toléré est $\geq$ 20 mg %.
GRANDE-BRETAGNE	20	Le taux d'alcool non toléré est $\geq$ 80 mg %.
FINLANDE	24	Le taux d'alcool non toléré est $\geq$ 50 mg %.
ÉTATS-UNIS	28	Le taux d'alcool non toléré est de 80 mg % dans 15 États et de 100 mg % dans 33 États.
CANADA	32	Le taux d'alcool non toléré est $\geq$ 80 mg %.

Source : Peter Wilding, Commission européenne : « The Comparability of Alcohol Injury Road Accident Statistics Between Member States and Their Interpretation in the CARE Database ».

## 4 Rendre les routes plus sûres pour les Canadiens : renforcer la Vision au moyen d'objectifs

Le consensus qui se dégage parmi les professionnels de la sécurité routière de nombreux pays est qu'il est extrêmement utile de disposer d'objectifs exigeants mais mesurables si l'on veut obtenir une large adhésion aux initiatives adoptées, tant de la classe politique que de la population en général. Des énoncés d'objectifs ou des visions idéalistes, qui sont parfois considérés avec cynisme, servent de points de repère pour les mesures destinées à sensibiliser aux problèmes de la sécurité routière et l'établissement d'objectifs mesurables afin d'atteindre les buts visés.

Depuis l'adoption du programme Vision sécurité routière 2001, des progrès ont été faits. Au Canada, le taux de mortalité par véhicule immatriculé a régressé régulièrement, et le nombre d'usagers de la route tués et grièvement blessés a également baissé. En outre, depuis le début du programme, le public canadien a manifesté un intérêt

croissant pour la sécurité routière. On en conclut que la Vision et les objectifs ont été utiles et qu'il y a lieu de poursuivre dans cette voie. L'introduction d'objectifs partiels mesurables, mettant l'accent sur les problèmes de sécurité routière les plus manifestes auxquels sont confrontés les intervenants de la sécurité routière au Canada, devrait aider à rendre les routes canadiennes plus sûres.

### 4.1 Délai d'exécution pour la prochaine série d'objectifs ou pour la Vision

Le délai d'exécution de la première Vision était de cinq ans — de 1996 à 2001. Toutefois, 2002 approche rapidement et il y a lieu de mettre en marche sans tarder un nouveau plan, pour assurer une transition en douceur. Il faut s'attacher à mettre en place un nouveau plan de neuf ans visant la période de 2002 à 2010, intitulé Vision sécurité routière 2010. On pourra ainsi recueillir les fruits du succès du plan actuel, permettre à de nouveaux programmes de prendre véritablement forme et appuyer l'introduction d'objectifs dans des domaines non encore abordés au préalable à l'échelle

nationale. Un délai d'exécution de neuf ans devrait offrir au milieu de la sécurité routière canadien un thème principal pour une période suffisamment longue pour permettre l'élaboration et la mise œuvre de stratégies nouvelles ou perfectionnées afin d'atteindre le but visé. Il faut surveiller de près les objectifs, établir des rapports et les adapter si nécessaire à mi-parcours, soit en 2006. À l'heure actuelle, la plupart des pays membres de l'OCDE dont le dossier sécurité routière est censé être supérieur à celui du Canada disposent d'objectifs assortis de délais d'exécution assez longs (environ 10 ans ou plus).

## 4.2 Établissement des priorités ou des objectifs

L'adoption de l'initiative Vision sécurité routière 2001, ayant pour but de doter le Canada des routes les plus sûres au monde, a été la première incursion du milieu canadien de la sécurité routière dans la voie de la sécurité routière internationale. L'ajout dans le délai d'exécution du nouveau plan d'un objectif national général visant la réduction du nombre de morts et de personnes grièvement blessées constitue la prochaine étape logique.

L'objectif national recommandé est que le nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés au cours de la période 2008-2010 soit inférieur de 30 % aux chiffres comparables de la période 1996-2001.

Les objectifs partiels analysés à la section 4 du présent rapport, à l'appui de l'objectif national, visent une diminution du nombre de morts et de personnes grièvement blessées de l'ordre de 20 à 40 %. Toutefois, il convient de mentionner qu'il existe un chevauchement considérable entre toutes les réductions ciblées envisagées et que, par conséquent, les réductions de pertes de vies humaines obtenues dans chaque groupe cible ne seront pas entièrement cumulatives. Il s'ensuit que l'objectif national recommandé est légèrement inférieur à certains de ceux analysés dans la section suivante du présent rapport.

### 4.2.1 Amélioration des objectifs et des mesures actuellement en vigueur

Les deux grands axes d'intervention à l'échelle nationale, à savoir le Programme canadien sur la protection des occupants 2001 et la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 sont déjà assortis d'objectifs mesurables.

PROGRAMME	OBJECTIF
<b>Programme canadien sur la protection des occupants 2001</b>	Parvenir d'ici à 2001 à un taux de 95 % de personnes portant la ceinture de sécurité et à une utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour enfants parmi les occupants de véhicules automobiles légers.
	<b>RÉALISATION</b> 90,1 % des occupants de voitures de tourisme étaient attachés en 1999. Les chiffres les plus récents sur l'utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour enfants (1997) visant les enfants de moins de cinq ans indiquent que 67,7 % d'entre eux étaient convenablement attachés.
PROGRAMME	OBJECTIF
<b>Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001</b>	Réduire de 20 % le nombre de morts et de personnes grièvement blessées liés à la consommation d'alcool au cours de la période de référence moyenne 1990-1995.
	<b>RÉALISATION</b> On est parvenu à réduire de 10,3 % le nombre de morts dans des accidents impliquant des conducteurs en état d'ébriété, lequel est passé de 39 % en 1995 à 35 % en 1997.

#### 4.2.1.1 Programme canadien sur la protection des occupants 2001

**Situation actuelle :** L'objectif actuel est de parvenir à un taux de 95 % d'utilisation de la ceinture de même qu'à une utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour enfants parmi tous les occupants de véhicules automobiles légers, d'ici à 2001. Dans les collectivités de 5 000 habitants ou plus, le taux actuel d'utilisation de la ceinture de sécurité parmi les occupants sondés est de 90 %. Une enquête nationale sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants menée en 1997 a révélé que 68 % des enfants âgés de cinq ans ou moins étaient attachés dans un dispositif de retenue pour enfants ou par une ceinture de sécurité. Toutefois, depuis cette époque, les organisations de sécurité locales ont mené des observations cliniques non aléatoires dans diverses régions du pays pour observer les tendances d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et sensibiliser les parents afin qu'ils apprennent à attacher convenablement les systèmes de retenue. Les observations plus exhaustives découlant de ces séances d'information tenues hors des voies de circulation, notamment dans des centres

commerciaux, ont montré que le pourcentage d'enfants convenablement attachés est nettement inférieur à celui indiqué dans l'enquête nationale. Une enquête sur l'utilisation de la ceinture de sécurité menée récemment (1999) dans le sud de l'Alberta, en milieu rural, a révélé que seulement 69 % des occupants étaient attachés. On craint que des disparités similaires dans les taux de port de la ceinture de sécurité n'existent également dans les régions rurales d'autres provinces. Une étude récente indique que 40 % de tous les occupants mortellement blessés et 21 % des personnes les plus grièvement blessées n'étaient pas attachés. L'étude révèle également qu'environ 80 % des conducteurs tués et 63 % de ceux qui ont été grièvement blessés l'avaient été dans un accident survenu en régions rurales.

**Mesures éventuelles à prendre :** Le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 élabore à l'heure actuelle une campagne de promotion ciblant principalement les jeunes hommes qui ne portent pas la ceinture de sécurité sur les routes rurales. L'objectif du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 — obtenir que 95 % des occupants des véhicules automobiles légers portent la ceinture et attachent convenablement leurs enfants — devrait être reformulé de la manière suivante : obtenir que 95 % des occupants de véhicules automobiles portent leur ceinture de sécurité et attachent convenablement leurs enfants. **Toutefois, à l'avenir, les enquêtes nationales annuelles devraient à l'occasion mettre exclusivement l'accent sur des régions rurales désignées afin de donner une indication plus précise du port de la ceinture de sécurité.** Si les taux d'utilisation de la ceinture de sécurité dans d'autres provinces ou territoires sont tout aussi différents entre les régions urbaines et rurales, il y a lieu de remanier les stratégies d'application de la loi.

Outre l'élaboration d'une nouvelle stratégie de promotion ciblant les jeunes hommes sur les routes rurales, compte tenu du nombre important de victimes d'accidents de la route ne portant pas encore leur ceinture dans le cadre de son programme Vision 2010, le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 devrait également envisager d'adopter un objectif visant à réduire de 40 % le nombre d'occupants mortellement ou grièvement blessés non attachés par rapport aux chiffres moyens obtenus au cours de la période 1996-2001.

#### 4.2.1.2 Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001

**Situation actuelle :** L'objectif actuel de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 consiste à réduire de 20 % d'ici à 2001 le pourcentage de décès et d'accidents graves imputables à l'alcool au volant, par rapport aux chiffres de 1990 à 1995. La Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 est un programme fort bien accepté par l'ensemble de la population dans toutes les régions du Canada.

Depuis l'adoption de la Vision en 1996, plusieurs initiatives du programme ont été introduites ou améliorées, lesquelles appuient les trois éléments de base de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001, soit mesures dissuasives et sensibilisation, initiatives législatives et communications.

En 1998, toutes les régions ont participé à des campagnes de sensibilisation et de dissuasion ciblant l'alcool au volant. Par exemple, toutes les régions ont participé à des campagnes axées à la fois sur la sensibilisation et sur les mesures de dissuasion de l'alcool au volant, au cours des saisons de Noël de 1997 et 1998. En 1998, six régions ont mis en œuvre un train de mesures prévoyant au minimum la suspension du permis de conduire pour les chauffeurs jugés coupables d'avoir conduit en état d'ébriété. Dans certaines régions, la durée de ces suspensions a été augmentée proportionnellement, à chaque condamnation subséquente. Au cours de l'année 1998, toutes les régions canadiennes ont entrepris des activités de promotion ciblées pour étoffer le volet sensibilisation de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001.

À l'heure actuelle, les provinces et territoires mènent des initiatives visant à sensibiliser la police, les procureurs de la couronne et l'appareil judiciaire à l'égard de la gravité du problème de l'alcool au volant. Huit régions disposent actuellement d'une forme quelconque de programme d'évaluation et de traitement obligatoire pour les personnes conduisant en état d'ébriété. Plusieurs régions ont des programmes de saisie ou de mise en fourrière des véhicules et deux provinces ont adopté des programmes prévoyant des systèmes antidémarrageur avec éthylomètre. En outre, plusieurs régions disposent de programmes de suspension administrative du permis de conduire visant les conducteurs accusés de conduite en état d'ébriété mais non encore condamnés.

En 1999, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes a tenu des audiences publiques dans tout le Canada et publié un rapport présentant plusieurs recommandations en vue de dissuader encore davantage les conducteurs de prendre le volant lorsqu'ils ont bu. Nombre des principales recommandations du rapport ont par la suite été retenues dans des dispositions de la loi. Il s'agissait notamment de renforcer les sanctions et les condamnations prévues au Code criminel du Canada et d'accroître la peine maximum pour conduite avec facultés affaiblies causant la mort à l'emprisonnement à perpétuité.

Depuis l'adoption de la Vision en 1996, des progrès ont été faits grâce à l'adoption ou à l'amélioration des programmes susmentionnés. En 1997, on a pu observer une diminution de 10,3 % du nombre de décès résultant d'accidents imputables à l'alcool au volant par rapport à 1995. Les taux de réduction visés pour les blessés graves n'ont pas encore été établis.

**Mesures éventuelles à prendre :** L'objectif adopté en 1995 (réduction de 20 % du nombre de décès et de blessés graves) lié à la consommation d'alcool devrait être renforcé puisque le nouveau plan envisagé est assorti d'un délai d'exécution de neuf ans. L'objectif pour 2010 devrait être une diminution de 40 % du nombre de blessés graves comparativement à la période de référence 1996-2001. L'objectif continuerait d'être exigeant, mais réalisable, du moins nous l'espérons.

## 4.2.2 Établissement de nouveaux objectifs nationaux pour Vision sécurité routière 2010

### 4.2.2.1 Conducteurs dangereux ou à haut risque

**Situation actuelle :** On appelle conducteurs dangereux ou à haut risque les personnes qui conduisent en état d'ébriété, qui se livrent à des excès de vitesse, qui brûlent les feux rouges ou qui ne portent pas leur ceinture de sécurité. Ce groupe de conducteurs occupent une place de choix parmi les personnes mortellement ou grièvement blessées dans un accident de la route. Une récente étude menée par Transports Canada montre que près de 40 % des conducteurs ayant trouvé la mort et 18 % de ceux qui ont été grièvement blessés ne portaient pas leur ceinture. Les résultats préliminaires des tests d'alcoolémie menés par les coroners pour 1998 montrent que 32 % des conducteurs mortellement blessés avaient un taux d'alcool supérieur au taux d'alcool toléré (plus de 80 mg %) et plus des deux tiers d'entre eux avaient un taux d'alcool dépassant 150 mg %.

En outre, l'excès de vitesse ou une vitesse inadaptée aux conditions de la circulation ont été mentionnés comme des facteurs connexes dans environ 25 % de tous les accidents mortels impliquant un seul véhicule. Ces types de comportements dangereux au volant ne sont pas mutuellement exclusifs mais se chevauchent considérablement. Le groupe de travail sur les conducteurs à haut risque travaille à l'heure actuelle sur une définition pratique de ce qu'est un conducteur dangereux ou à haut risque pour faciliter le repérage de ces personnes dans chaque région. Quatre groupes de travail nationaux, qui exercent leur activité sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé — soit le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001, le groupe de travail de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 et le groupe de travail sur les conducteurs à haut risque et le groupe de travail sur la vitesse et la gestion de la sécurité aux intersections (SISM) — se penchent activement sur des initiatives visant à faire échec aux comportements des conducteurs dangereux.

**Mesures éventuelles à prendre :** Récemment, le **SISM** a proposé l'établissement d'objectifs sur cinq ans visant une réduction de 5 à 10 % des accidents liés à la vitesse et de 5 à 10 % des accidents liés à des intersections (collisions qui se produisent à toutes les intersections contrôlées par une signalisation routière ou électronique, à la fois en milieu urbain et rural). Le groupe de travail sur les conducteurs à haut risque a proposé l'établissement à la fois d'objectifs à court et à long terme pour réduire l'incidence des comportements des conducteurs à haut risque. L'objectif à court terme est de faire en sorte que toutes les régions soient en mesure de recenser leur population de conducteurs à haut risque d'ici la fin de 2001. L'objectif à long terme, assorti d'un délai d'exécution de dix ans, est de parvenir à réduire de 20 % le pourcentage de conducteurs qui commettent trois infractions au Code de la route en raison d'une conduite dangereuse (deux si ces infractions sont liées à la consommation d'alcool) dans un délai d'exécution de deux ans.

Les quatre groupes de travail susmentionnés s'efforcent individuellement de promouvoir des programmes qui influenceront de manière positive les usagers de la route dangereux. À l'heure actuelle, seulement deux de ces groupes de travail — celui du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 et celui de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 — exercent leur activité dans le cadre de Vision sécurité routière 2001. **Le groupe de travail sur les conducteurs à haut risque et le groupe de travail nouvellement formé SISM devraient exercer leurs activités dans le cadre de Vision sécurité routière 2010 et adapter le délai d'exécution de leurs objectifs afin de les harmoniser avec ceux établis dans le cadre de la Vision renouvelée.**

Plus les objectifs visés auront une large assise au sein du plan de sécurité routière national renouvelé, plus ils susciteront vraisemblablement l'adhésion de la population. Le groupe de travail SISM peut également envisager de coordonner ses activités avec le comité national sur le contrôle uniforme de la circulation — un comité technique de la circulation qui exerce ses activités dans le cadre de l'Association des transports du Canada. Ce comité est chargé des lignes directrices présentées dans le manuel Uniform Traffic Control Devices et portant sur des questions comme les panneaux de signalisation de la circulation, les panneaux de signalisation lumineuse, les marques sur la chaussée et l'établissement de limites de vitesse. De façon à mieux cibler les conducteurs dangereux, le groupe de travail SISM désirera peut-être améliorer ses programmes en établissant des objectifs visant un taux similaire de réduction du nombre de décès et de personnes grièvement blessées dans des accidents où des facteurs comme la vitesse, le passage au feu rouge ou le non-respect d'un arrêt constituent des éléments, de même que pour les objectifs établis en vue de réduire les accidents. Comme nous l'avons dit précédemment, en raison du délai d'exécution prolongé du nouveau programme de sécurité proposé, ces groupes de travail envisageront peut-être de doubler les objectifs qu'ils se sont donnés pour parvenir à une réduction de 20 % du taux de décès et de blessés graves afin de s'aligner sur les objectifs proposés pour d'autres mesures ciblées établies dans le cadre du nouveau programme à plus long terme.

Il existe des zones de chevauchement considérable qui compliquent l'établissement des objectifs de ces quatre groupes de travail et les gains réalisés au sein de chaque groupe ne seront pas totalement cumulatifs. Quoi qu'il en soit, si chacun de ces groupes de travail atteint les objectifs de réduction visés pour les accidents mortels et graves chez les usagers de la route, par rapport aux totaux de référence établis, il y aura indubitablement une amélioration considérable du niveau de sécurité routière au Canada.

#### 4.2.2.2 Jeunes conducteurs

**Situation actuelle :** Les jeunes conducteurs, définis comme étant ceux âgés de 16 à 19 ans, représentent un peu plus de 10 % des conducteurs mortellement blessés et près de 13 % de ceux qui sont grièvement blessés, alors qu'ils ne représentent que 5 % des titulaires de permis de conduire. Une récente étude portant sur les conducteurs qui ne portent pas la ceinture de sécurité montre que près de 46 % des jeunes conducteurs mortellement blessés dans un accident et près de 22 % de ceux qui avaient été grièvement blessés ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de la collision. En outre, plus de 18 %

des jeunes conducteurs ayant trouvé la mort dans un accident et environ 8 % de ceux ayant subi de graves blessures, à la fois ne portaient pas leur ceinture et avaient consommé de l'alcool, ou conduisaient avec facultés affaiblies (estimation minimale tirée de la base de données nationale sur les collisions).

Le système d'obtention du permis par étapes, programme permettant aux conducteurs novices d'acquérir des compétences au volant graduellement, dans des situations à faible risque, est le programme le plus important mis en place au Canada à l'intention des jeunes conducteurs. À l'heure actuelle, non seulement les jeunes conducteurs, mais les conducteurs novices de voitures de tourisme et les conducteurs de motocyclette de six provinces dont la population représente 80 % de la population totale du Canada, doivent participer à un programme d'obtention du permis en deux étapes, avec des restrictions à la conduite inhérentes et un ou plusieurs examens de conduite, selon la province ou le territoire, avant de se voir accorder l'autorisation de conduire en bonne et due forme. Les études d'évaluation préliminaire menées dans certaines provinces ayant introduit des programmes d'obtention du permis par étapes ont montré l'extrême efficacité de cette mesure. On a pu observer une chute de 19 à 31 % des taux de collision chez les conducteurs novices. Dans une province, ces taux incluent une diminution de 24 % des collisions entraînant la mort ou des blessures, alors que dans une autre, les taux de décès et de blessures chez les conducteurs débutants ont reculé de 28 et de 10 % respectivement. Indubitablement, la réduction de l'exposition au risque des conducteurs novices, en raison des restrictions de conduite inhérentes intégrées au programme d'obtention du permis par étapes a contribué, du moins en partie, à réduire les pertes de vie.

**Mesures éventuelles à prendre :** Les succès bien documentés des systèmes d'obtention du permis par étapes sont bien connus de tous. Certaines provinces, qui n'ont pas encore adopté le permis par étapes disposent toutefois de programmes similaires moins complets. Au moins une province envisage de réviser les dispositions du Code de la route ayant trait aux conducteurs novices de façon à introduire une forme d'obtention du permis par étapes et une autre envisage des séances de consultation en vue d'étudier la possibilité d'adopter le programme. **Vision sécurité routière 2010 devrait faire de l'adoption du programme d'obtention du permis par étapes par l'ensemble des provinces et territoires une priorité nationale.**

Malgré les succès du programme d'obtention du permis par étapes, comme nous l'avons signalé, les jeunes conducteurs continuent de représenter plus de 10 % de tous les conducteurs mortellement blessés et près de 13 % de ceux ayant subi de

graves blessures. Il y a encore place pour l'amélioration, en particulier dans le groupe des 18-19 ans, qui continuent de représenter environ les deux tiers de ces jeunes conducteurs mortellement blessés. Compte tenu des améliorations déjà obtenues par les provinces ou territoires ayant adopté un programme d'obtention du permis par étapes, nous suggérons un objectif plus modeste visant à réduire de 20 % par rapport à la période de référence (de 1996 à 2001) le nombre de jeunes conducteurs mortellement ou grièvement blessés. L'objectif demeurerait ambitieux mais réalisable.

### 4.2.2.3 Usagers de la route vulnérables

**Situation actuelle :** Les usagers de la route vulnérables, qui regroupent les piétons, les cyclistes et les conducteurs de moto ou de cyclomoteur représentent uniformément quelque 20 % des usagers de la route tués ou grièvement blessés chaque année.

En ce qui a trait aux accidents mortels touchant les piétons, deux problèmes subsistent. Parmi les piétons mortellement blessés, les victimes les plus âgées — de 65 ans ou plus — représentent uniformément environ 30 % de tous les piétons mortellement blessés (moyenne pour la période 1993-1997), alors que ce groupe d'usagers de la route représentait en moyenne 12 % de la population canadienne au cours de la période quinquennale. Parmi les personnes grièvement blessées, le problème le plus aigu concerne les jeunes victimes — âgées de 15 ans ou moins — qui représentaient au cours de la période 1993-1997 plus de 28 % de tous les piétons grièvement blessés, alors qu'ils ne constituaient qu'environ 18 % de la population du pays. Outre les considérations relatives à l'âge, plus de 38 % des piétons qui ont été frappés mortellement par une voiture et dont on a évalué la consommation d'alcool au cours de la période visée dépassaient la limite de 80 mg %.

Les accidents dont sont victimes les cyclistes posent un problème majeur dans le groupe des 15 ans ou moins. Au cours de la période 1993-1997, ce groupe d'âge a représenté un peu plus de 39 % des cyclistes tués et près de 45 % de ceux qui ont été grièvement blessés.

Au cours de la période à l'étude, on observe une tendance régulière à la baisse tant dans le nombre de morts chez les motocyclistes que dans le nombre de véhicules immatriculés. Toutefois, le taux de mortalité réel par motocyclette immatriculée a reculé d'environ 40 % au cours de cette période, passant de 6,40 en 1993 à 3,76 en 1997. En dépit des améliorations globales dans le nombre d'accidents mortels touchant des motocyclistes et les taux d'accidents mortels, on a encore des raisons d'être inquiet

pour ce groupe d'usagers de la route. Les jeunes motocyclistes (âgés de 19 ans ou moins) représentent un peu plus de 19 % du nombre total de décès dans cette catégorie et un peu plus de 22 % du nombre de motocyclistes grièvement blessés dans des collisions. Ces chiffres sont à peu près deux fois plus élevés que les chiffres comparables pour la distribution d'âge des jeunes conducteurs de véhicules automobiles tués et grièvement blessés dans des accidents. La conduite en état d'ébriété est également une caractéristique non négligeable des accidents mortels touchant les motocyclistes. Au cours de la période 1993-1997, en moyenne près de 34 % des conducteurs de motos qui ont été tués dans des accidents et dont on a vérifié la consommation d'alcool avaient dépassé la limite permise. Sur une note plus encourageante, précisons cependant que le taux de motocyclistes mortellement blessés conduisant avec facultés affaiblies a diminué régulièrement au cours de ces cinq années, passant de 42,4 % en 1993 à 26,5 % en 1997.

**Mesures éventuelles à prendre :** À l'heure actuelle, il n'existe pas d'initiatives ou de programmes d'envergure nationale faisant la promotion de la sécurité des usagers de la route vulnérables. La mise en place de campagnes de sensibilisation du public ciblant à la fois les jeunes piétons (âgés de 15 ans et moins) et les piétons âgés (de 65 ans ou plus) de même que la sensibilisation des conducteurs de ces groupes aurait probablement des retombées favorables pour ces sous-groupes vulnérables. **Les campagnes d'éducation du public préconisant le port du casque pour les cyclistes et des pratiques sécuritaires pour le cyclisme amélioreraient non seulement la sécurité des cyclistes en cas de collision mais sensibiliserait également les automobilistes à ce groupe d'usagers de la route.** Les campagnes de promotion visant à dissuader les motocyclistes de consommer de l'alcool et à sensibiliser davantage les automobilistes à cette forme moins évidente de transport motorisé, en particulier aux intersections, aideraient probablement à renforcer la sécurité des motocyclistes.

Il y aurait lieu d'établir des objectifs chiffrés visant une diminution de 30 % du nombre de motocyclistes et de piétons mortellement ou grièvement blessés d'ici à 2010, par rapport aux totaux moyens obtenus entre 1996 et 2001. Un accroissement des mesures de dissuasion, des interventions et des campagnes de sensibilisation d'envergure nationale devrait aider à réduire l'incidence élevée de l'alcool parmi les victimes mortellement blessées. Le nombre assez important de jeunes cyclistes, par rapport à l'ensemble des cyclistes tués ou grièvement blessés, porte à croire que ces pertes sont imputables au fait que les enfants agissent comme des enfants. Il y aurait donc lieu d'orchestrer une campagne de sensibilisation et d'information du public à l'appui

d'un cyclisme sans danger. On suggère l'adoption d'un objectif de réduction de 30 % du nombre total moyen de décès et de personnes grièvement blessées parmi ce groupe de victimes par rapport aux chiffres de la période 1996-2001.

#### 4.2.2.4 Sécurité des véhicules commerciaux

**Situation actuelle :** Le nombre d'accidents mortels et de blessés graves résultant d'accidents impliquant des transporteurs commerciaux au Canada est demeuré relativement constant au cours des cinq dernières années, à environ 18 et 8 %, respectivement. Au cours de la même période, toutefois, le camionnage sur les routes intérieures, mesuré en tonnes-kilomètres de marchandise transportée a progressé de près de 50 %. Toutefois, en 1997, année la plus récente pour laquelle on possède des données, tant le nombre d'accidents mortels que de personnes grièvement blessées a augmenté, passant à 22 % et 10 %, respectivement. Les conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de multiples véhicules sont nettement moins susceptibles d'avoir commis une infraction au Code de la route que les autres conducteurs. Les conducteurs de véhicules commerciaux qui ont trouvé la mort dans des accidents étaient également beaucoup moins susceptibles que les autres conducteurs automobiles d'avoir consommé de l'alcool ou d'avoir les facultés affaiblies.

Le *Code national de sécurité* (CNS), qui comprend 15 normes opérationnelles, constitue l'ouvrage national par lequel les pouvoirs publics provinciaux et territoriaux réglementent la sécurité des camions et des autobus. On prévoit que les changements récents et envisagés à plusieurs normes du *Code national de sécurité* continueront à renforcer la performance des véhicules commerciaux sur le plan de la sécurité. D'importantes modifications à l'étude visant les normes du CNS concernent également l'arrimage des cargaisons et les heures de service.

Des amendements à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* ont récemment été introduits devant le Parlement (projet de loi C-28). La loi révisée présentera le nouveau régime de sécurité des transporteurs extraprovinciaux à la norme n° 14 du Code national de sécurité (Cote de sécurité). Cette norme permettra aux gouvernements provinciaux d'émettre des certificats d'aptitude à la sécurité aux transporteurs commerciaux ayant un dossier satisfaisant.

**Mesures éventuelles à prendre :** *L'Enquête nationale sur l'utilisation de véhicules privés* est entrée en vigueur en 1999. Il s'agit d'une enquête annuelle qui fournira des estimations sur la circulation routière de différents types de véhicules au Canada. Ce

rapport fournira d'excellents indicateurs de référence pour les transporteurs commerciaux et permettra d'établir des objectifs liés au taux de décès par kilomètre parcouru. L'information recueillie au cours des trois années précédant l'adoption du nouveau plan appelé à remplacer *Vision sécurité routière 2001* devrait être utilisée pour fournir des données de base pour l'établissement de réductions ciblées fondées sur les données relatives à la circulation.

La grande disparité dans les accusations portées en vertu des Codes de la route des provinces contre les conducteurs de véhicules autres (47 % en moyenne au cours des cinq dernières années) impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux, par opposition aux conducteurs de véhicules commerciaux (20 %) porte à croire que les autres conducteurs ne sont pas sensibilisés à la façon de conduire en toute sécurité leur véhicule en présence de poids lourds. Il y aurait lieu d'avoir recours à plus grande échelle à de l'information promotionnelle, notamment la vidéo intitulée *The No Zone*, qui a été produite et mise sur le marché dans les salons professionnels par l'*American Trucking Association*, et fournit aux conducteurs de voitures de tourisme des conseils de conduite en toute sécurité en présence de véhicules commerciaux.

Le meilleur niveau de sécurité qui résultera probablement des modifications au Code national de sécurité récemment adoptées ou à l'étude — précisément celles liées à l'attribution de cotes de sécurité aux entreprises exploitant des autobus et aux entreprises de camionnage en activité au Canada et celles se rapportant aux vérifications des installations — l'examen des pratiques de sécurité et de la tenue de registres des transporteurs routiers — devraient rendre possible une diminution de 20 % par rapport aux totaux moyens de 1996 à 2001, du nombre de personnes tuées ou grièvement blessées parmi les usagers de la route dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux. Il y a lieu de comparer également l'objectif du Canada avec les réductions ciblées visant les accidents impliquant des véhicules commerciaux, établi aux États-Unis par le département américain des transports. L'objectif des États-Unis est de réduire le nombre d'accidents mortels d'au moins 50 % d'ici à 2010. Le département américain des transports s'est vu attribuer 70 millions \$ supplémentaires pour l'aider à financer plusieurs programmes mis en place pour atteindre son objectif.

#### 4.2.2.5 Sécurité sur les routes rurales

**Situation actuelle :** Un rapport récemment publié par l'OCDE révélait que les routes rurales constituaient un grave problème de sécurité chez les pays membres et indi-

quait qu'une proportion croissante d'accidents mortels surviennent sur les routes rurales. Les auteurs du rapport observaient que la diminution récente du nombre d'accidents mortels de la circulation survenue dans tous les pays membres de l'OCDE touchait plus rapidement les régions urbaines que les régions rurales. Le rapport met en évidence trois principaux types de collisions, auxquels on attribue environ 80 % de tous les décès survenant sur une route rurale. Il y a notamment : les accidents touchant un seul véhicule, en particulier ceux où le véhicule quitte la chaussée, qui représentent environ 35 % des accidents de la route mortels en milieu rural; les collisions frontales (environ 25 % des collisions mortelles sur les routes rurales); et les collisions aux intersections (environ 20 % des collisions mortelles sur les routes rurales). Les auteurs du rapport mentionnent également au nombre des problèmes le manque de politiques ou d'objectifs de sécurité explicites ciblant les routes rurales dans la plupart des pays membres de l'OCDE.

Au Canada, près de 58 % de tous les occupants de véhicules automobiles ayant trouvé la mort et 44 % de ceux qui ont été grièvement blessés avaient subi leurs blessures dans un accident sur une route rurale. On appelle route rurale toute chaussée non divisée soumise à une limite de vitesse de 80 ou 90 km/h. La non-utilisation de la ceinture de sécurité, la consommation d'alcool et la vitesse, particulièrement chez les victimes d'accident ne touchant qu'un seul véhicule sont considérés comme des questions de sécurité connexes intervenant dans un grand pourcentage de ces accidents. Parmi les autres questions dignes de mention citées comme pouvant avoir une incidence sur la sécurité des routes rurales, mentionnons la difficulté et des dépenses auxquels doivent faire face les organismes de police pour appliquer le Code de la route sur des routes rurales à faible circulation, de même que le délai de réaction accru nécessaire aux véhicules d'urgence pour se rendre sur les lieux d'un grave accident en région rurale.

**Mesures potentielles à prendre:** Le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 élabore à l'heure actuelle des initiatives de sensibilisation s'adressant aux jeunes hommes qui ne bouclent pas leur ceinture de sécurité sur les routes rurales. L'Association canadienne des chefs de police a parrainé le Comité de l'Opération Impact, qu'elle a chargé d'élaborer des messages clés mettant l'accent sur les principales questions affectant la sécurité des routes rurales et destiné être appliqué par les agents de première ligne au cours de leur initiative annuelle d'Opération Impact.

Transports Canada élabore à l'heure actuelle un cadre national pour la sécurité sur les routes rurales. Après avoir déterminé l'ampleur du problème et évalué les programmes en place dans les différentes régions, on recensera des initiatives à court et

à moyen terme, raisonnablement peu coûteuses, notamment l'intégration d'éléments de sécurité dans la conception de la chaussée et de la zone d'accotement ainsi que des initiatives de répression visant à modifier les comportements dangereux des usagers des routes rurales, pour résoudre des problèmes particuliers.

Il y a lieu de prévoir une réduction cible de 40 % du nombre de décès ou de personnes grièvement blessées parmi les usagers des routes rurales, par rapport aux chiffres moyens de la période 1996-2001, pour la Vision renouvelée de la période allant de 2001 à 2010. Si des progrès sont également accomplis dans tous les autres domaines de la sécurité ayant une incidence sur le cadre rural pour lequel des objectifs ont été établis, ces objectifs devraient être atteints.

## 5 Facteurs influençant la Vision

La Vision renouvelée, avec ses objectifs inhérents, nécessitera davantage que l'engagement des responsables de la sécurité routière et du grand public, si l'on veut atteindre l'objectif, qui est de doter le Canada des routes les plus sûres au monde. De meilleures données sur les accidents et les risques, les progrès technologiques qui rendent les véhicules automobiles plus sûrs, une utilisation plus efficace des ressources policières chargées de l'application du Code de la route et des améliorations au chapitre de la conception routière et de la circulation — tous ces éléments joueront un rôle positif dans la réalisation de cet objectif.

### 5.1 Meilleures données sur les accidents et le risque

**Situation actuelle :** La production de données nationales pertinentes, opportunes et normalisées sur les collisions est depuis longtemps un objectif des chercheurs et des analystes de toutes les régions du pays. L'information réunie à partir de la Base nationale de données sur les accidents de Transports Canada s'est révélée utile pour les besoins de la recherche et de l'analyse, pour l'élaboration de nouvelles normes de sécurité visant les véhicules automobiles et pour l'élaboration de programmes de sécurité. Ces dernières années, des améliorations rétroactives de la qualité de données ont été apportées à la Base nationale de données sur les accidents, ce qui améliore son utilité. Toutefois, en vue d'améliorer l'opportunité des données et de transférer la responsabilité des problèmes de qualité de l'information aux provinces ou territoires,

de même que d'intégrer les nouveaux éléments d'information, Transports Canada, en collaboration avec les provinces et les territoires, a élaboré un modèle pour un fichier de données de seconde génération. Intitulée la Base nationale de données sur les collisions, la base de données est maintenant opérationnelle et regroupe des éléments d'information utiles qui ne figuraient pas dans la Base nationale de données sur les accidents (par exemple, utilisation des phares de jour, description plus détaillée des types de véhicules impliqués dans des accidents entraînant des pertes de vie et numéro d'immatriculation du véhicule). Toutefois, la rapidité et l'accessibilité des données continuent de poser problème en raison de difficultés pratiques imprévues dans certaines régions.

Le groupe de travail national sur les données a été constitué en 1997. Il a pour mission d'élaborer et de mettre en œuvre un cadre pour l'établissement d'un système canadien de gestion de l'information sur la sécurité routière, de faciliter les liens entre les bases de données connexes sur la sécurité routière et de rendre plus complètes et détaillées les données sur la sécurité routière. Parmi ses principales réalisations à ce jour, mentionnons l'établissement d'un protocole pour relier les bases de données d'intérêt aux professionnels de la sécurité routière, en particulier les données sur le risque et les données médicales; un examen des formulaires de déclaration des collisions; l'élaboration d'une étude de faisabilité en vue d'un système de classification nationale des véhicules; l'élaboration d'une méthode en vue d'une enquête sur le port de la ceinture de sécurité sur les routes rurales; l'élaboration d'un modèle de système d'évaluation et d'analyse du risque permettant l'estimation de différents types de risque de la circulation routière.

En 1999, Statistique Canada a mené la première *Enquête sur l'utilisation des véhicules privés* pour le compte de Transports Canada, dans le but d'établir des estimations annuelles de la circulation routière au pays. L'enquête livre des données sur le nombre annuel de kilomètres parcourus par les principales catégories de véhicules; l'âge et le sexe des conducteurs; le nombre de passagers transportés; l'heure de la journée et la saison; le type de routes parcourues; ainsi que le volume et le type de marchandises transportés par les véhicules commerciaux. L'information obtenue à partir de la première série de sondages est disponible depuis l'automne 2000.

En association avec certains gouvernements provinciaux, les sociétés d'assurance publique et des organismes de police, Transports Canada effectue actuellement une étude portant sur la faisabilité d'un système intitulé Systèmes d'applications technologiques en sécurité routière (STARS), qui repose à la fois sur des applications informatiques et sur les communications. Cette plate-forme technologique à multiples facettes,

élaborée principalement comme outil pour les forces de police du Québec, pourrait avoir de nombreux usages, notamment la collecte automatisée sur place de toutes les données sur les collisions de véhicules; l'accès aux dossiers de permis de conduire, d'immatriculation et d'assurance; l'établissement de contraventions et la perception immédiate d'amendes à partir des cartes de crédit bancaires; ainsi que l'inscription en vue de la comparution devant le tribunal.

On établit à l'heure actuelle les protocoles dans l'ensemble des provinces et territoires canadiens pour uniformiser les procédures de collecte et de transfert des données sur les transporteurs, qui seront utilisées pour l'affectation des cotes d'aptitude à la sécurité.

Transports Canada et ses homologues provinciaux et territoriaux travaillent actuellement à la mise au point d'une base de données sur l'infrastructure, intitulée le Système canadien d'information routière qui fera appel à une plate-forme du Système d'information géographique (SIG) pour fournir des données relatives à l'infrastructure routière. Le Système canadien d'information routière renfermera des données sur l'infrastructure, notamment la largeur des voies et des accotements, le type de surface et l'état, les densités de circulation et les lieux de collision (d'après les niveaux de gravité des collisions) pour les routes nationales et d'importance primaire.

**Mesures éventuelles à prendre :** Les données sur les collisions figurant dans la Base nationale de données sur les collisions permettent à Transports Canada de surveiller les tendances nationales en matière de sécurité routière. L'information plus complète que renferme la Base de données nationale, en particulier le numéro d'immatriculation des véhicules, qui est actuellement fourni par cinq des provinces ou territoires, permet à Transports Canada d'utiliser ces caractéristiques détaillées sur les véhicules pour analyser de façon plus exhaustive les taux de véhicules impliqués dans des collisions et l'efficacité des divers types de systèmes de sécurité des véhicules. Si le Ministère le juge utile, cette information lui facilite la tâche lorsqu'il y a lieu d'élaborer de nouveaux règlements sur la sécurité des véhicules automobiles, ou d'améliorer la réglementation actuelle.

L'établissement d'un lien entre les données sur les traumatismes et les données sur les accidents et le risque connexe facilitera l'élaboration d'initiatives de réglementation fondées sur les traumatismes et permettra une estimation plus exacte du coût des collisions. Le modèle de système d'évaluation et d'analyse du risque permettra d'évaluer le moment voulu, s'il y a risque de collision, de même que l'incidence probable de mesures ciblées pour faire échec au risque mis en évidence.

L'information tirée de l'*Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés* fournira aux experts de la sécurité routière des indicateurs de gestion du risque qui les aideront à élaborer et à mettre en œuvre des initiatives, des programmes et des politiques plus judicieux en matière de sécurité. Cette information permettra également d'effectuer des comparaisons plus exactes de la sécurité routière d'une province à l'autre et entre les pays. Les données sur le kilométrage des véhicules recueillies au cours de la période 1999-2001 devraient être utilisées comme données de référence pour élaborer des objectifs de réduction des taux de décès et d'accidents graves, à la fois au kilomètre parcouru et de façon plus générale (types de route), d'établir la configuration des accidents (impliquant un seul véhicule ou plusieurs) et des indicateurs particuliers (types de véhicules).

Les protocoles pour recueillir des données de recensement nationales sur les collisions se sont révélés satisfaisants pour la production de données de qualité, mais non au bon moment. L'étude de faisabilité de STARS vise à donner une orientation nationale pour l'élaboration de normes uniformes de rendement en matière de collecte automatisée des données. Si les organismes de police et les provinces faisant équipe avec Transports Canada dans l'étude décident que l'adoption du STARS ou d'une variante de la technologie serait avantageuse et réalisable, les organismes de police des régions qui adoptent STARS disposeront alors d'un outil leur permettant d'identifier rapidement les usagers de la route dangereux, qui améliorera par ailleurs l'efficacité, la qualité et la rapidité de collecte des données sur les collisions et facilitera l'échange de données pour l'élaboration de programmes de sécurité routière régionaux, provinciaux ou territoriaux, voire nationaux. **Si l'étude de faisabilité révèle que le STARS est utile et compatible dans toutes les provinces participant à l'étude, il faudrait sérieusement envisager son adoption dans toutes les provinces canadiennes.**

Les données recueillies et analysées dans le but d'attribuer aux transporteurs des cotes de rendement sur le plan de la sécurité devraient faire en sorte que tous les transporteurs commerciaux conduisent leur véhicule selon des conventions de sécurité agréées par l'industrie et le législateur.

En reliant l'information sur l'infrastructure routière et le risque de la base de données du Système canadien d'information routière et les données sur les accidents de la Base nationale de données sur les accidents et de la Base nationale de données sur les collisions, les gouvernements fédéral et provinciaux ou territoriaux se donnent les moyens d'analyser les points névralgiques (« black spots ») pour ces grandes artères de même que d'intégrer des caractéristiques de conception routière plus sûres, ainsi

que de cibler leurs investissements pour accroître leur rentabilité.

Les données sur l'immatriculation des véhicules devraient continuer d'être utilisées pour servir d'information de référence sur les progrès de la sécurité routière au Canada, par rapport aux autres pays. En outre, les données sur le kilométrage des véhicules devraient également être utilisées pour faire des comparaisons de la sécurité routière avec les autres pays dans le cadre de l'initiative Vision sécurité routière 2010, même si environ la moitié des pays membres de l'OCDE ne peut fournir des données comparatives.

**Il y aurait lieu d'envisager sérieusement d'établir et d'adopter à l'échelle du pays, un formulaire normalisé de déclaration des collisions dans le délai d'exécution du nouveau plan.** L'adoption d'un formulaire normalisé entraînerait vraisemblablement une déclaration plus complète de l'information, de même qu'une amélioration de la qualité, de l'uniformité et de l'utilité des données.

## 5.2 Des véhicules automobiles plus sûrs

**Situation actuelle :** Le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles stipule le rendement sur le plan sécurité d'un large éventail de caractéristiques appartenant aux véhicules qui sillonnent couramment les routes canadiennes. Il compte actuellement plus de 60 règlements couvrant le matériel, notamment les pneus, les freins et les ceintures de sécurité. Ces règlements sont constamment raffinés et perfectionnés, comme l'illustrent les 35 modifications réglementaires actuellement en cours.

Les principales activités de réglementation menées ou parrainées à l'heure actuelle par Transports Canada mettent l'accent sur la protection contre l'impact frontal et latéral en cas d'accident, la protection arrière contre l'encastrement des véhicules sous les semi-remorques, les nouveaux critères régissant les dispositifs de retenue pour enfants, la protection des autobus scolaires et l'amélioration des exigences de sécurité visant les carburants de remplacement. En outre, le Ministère travaille actuellement avec son homologue américain, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), à l'élaboration de règlements supplémentaires visant des éléments comme la retenue des portes, le renforcement de l'intégrité de la sécurité du carburant en cas d'impact arrière et de nouvelles exigences visant la mise à l'essai des pneus.

Le Ministère révisé à l'heure actuelle ses exigences visant les essais réglementés de collision pour la protection contre l'impact frontal afin d'inclure non seulement des essais avec des mannequins représentant des hommes adultes de corpulence moyenne

installés dans la bonne position, mais également des enfants et des femmes de petite stature, dans des situations où ils sont en position assise convenable et non convenable. On s'attend à ce que les règlements mis à jour, associés à des améliorations conséquentes de la technologie de la télédétection et des sacs gonflables assurent une meilleure protection aux enfants et aux petites femmes victimes de collisions frontales. On prévoit que de nouvelles exigences seront en place d'ici à 2004.

Le Ministère a conclu récemment une entente officielle avec les constructeurs automobiles pour améliorer la protection des occupants en cas de collision latérale. Les améliorations entraîneront la reconception des portes des véhicules et l'installation de sacs gonflables aux portes latérales, adaptés non seulement aux adultes mais également aux enfants ne se trouvant pas dans la position convenable.

Dans le cadre des efforts menés par Transports Canada pour protéger davantage les occupants en cas de collision avec impact latéral, le Ministère élabore également un nouveau règlement qui introduira l'utilisation d'une famille entière de mannequins ressemblant davantage aux êtres humains et de nouvelles barrières d'essai pour mieux simuler les collisions entre un camion léger et un véhicule loisir-travail de grande taille. On s'attend à ce que ce nouveau règlement soit en place avant 2010 et que les fabricants se conforment volontairement aux nouvelles exigences avant leur date d'entrée en vigueur. Les estimations actuelles indiquent que 31 % des usagers de la route victimes de blessures mortelles et 25 % de tous ceux qui sont grièvement blessés ont été victimes de collisions avec impact latéral. Ces perfectionnements des véhicules automobiles, associés aux campagnes d'éducation et de sensibilisation du public destinées à faire prendre conscience aux automobilistes du nombre élevé de pertes de vies humaines qui se produisent chaque année par suite de collisions avec impact latéral devraient avoir un effet positif à plus long terme sur la réduction du nombre d'occupants tués ou grièvement blessés dans ce type d'accidents.

Nonobstant le dossier exemplaire de la sécurité du transport par autobus scolaire, Transports Canada fait actuellement des recherches sur l'efficacité de systèmes de retenue passifs pour les enfants de la maternelle et ceux de petite stature. Le Ministère prévoit également de collaborer avec la NHTSA à la création d'un siège d'autobus scolaire qui assurerait une protection à la fois active (ceinture de sécurité en trois points) et passive (siège absorbant les chocs).

Les analyses de collisions mortelles mettant en cause des voitures de tourisme emboutissant l'arrière de véhicules commerciaux sont actuellement en cours, pour

étayer un règlement visant la protection de l'arrière des véhicules contre l'encastrement en cas d'impact arrière. Le règlement vise à assurer que le dispositif de protection contre l'impact arrière installé sur les nouveaux semi-remorques immatriculées au Canada est efficace pour atténuer les blessures et éviter les pertes de vie. On prévoit la publication du règlement fédéral proposé pour la protection contre l'impact arrière en 2001 et le reste devrait entrer en vigueur avant la fin de 2003.

Transports Canada élabore à l'heure actuelle les critères régissant le système d'ancrage du nouveau dispositif de retenue pour enfants. Le nouveau système exige l'aménagement d'un point d'ancrage solide soit disponible à la base du siège. Ce système offrira une meilleure protection aux enfants occupant un siège pour enfants qui sont victimes d'accidents de la route.

Le Ministère perfectionne à l'heure actuelle les règlements régissant l'intégrité du système d'alimentation en carburant du véhicule en vue de l'harmonisation des exigences fédérales et provinciales. En collaboration avec la NHTSA, le Ministère élabore également ses futures exigences visant les essais imposés aux véhicules alimentés au gaz, au diesel et au moyen de carburants liquides, qui exigeront que ces véhicules puissent supporter un impact arrière à 80 km/h avec un minimum de fuite du carburant. Le règlement actuel prévoit une vitesse de collision de 50 km/h.

Les organismes mondiaux de réglementation des véhicules automobiles ont récemment accepté d'élaborer des règlements mondiaux. L'entente, intitulée l'Accord global a été concrétisée sous les auspices des Nations Unies. Les règlements élaborés en vertu de l'entente prendront le titre de Règlements techniques mondiaux. Le Canada espère avoir recours à ce mécanisme pour intégrer de meilleures exigences de sécurité tirées des règlements d'autres pays, par exemple, les exigences de l'Europe visant l'éclairage des véhicules, afin de renforcer les normes de sécurité comparables des véhicules canadiens.

**Mesures éventuelles à prendre :** On attend beaucoup au chapitre de la réduction des collisions et des pertes de vie des Systèmes de transport intelligents (STI) qui commencent à entrer sur le marché. De tels systèmes sont capables de repérer des situations routières dangereuses et d'en avertir les conducteurs. Dans de nombreux cas, ces dispositifs informatiques peuvent activer des organes des véhicules telles que les freins, la direction et l'accélérateur sans l'intervention du conducteur. Il prennent le relai lorsqu'ils décèlent un mouvement anormal du véhicule, un mauvais réflexe du conducteur, la proximité d'autres véhicules, la présence d'usagers de la route non protégés, une

chaussée ou des conditions météorologiques dangereuses. Cette information peut être recueillie soit par le matériel à bord ou par des senseurs installés sur les bas-côtés de la route.

Au cours des 10 prochaines années, les STI devraient devenir de plus en plus économiques, sûrs et disponibles. Des systèmes de sécurité avancée comme le contrôle adaptatif de la vitesse de croisière, la vision nocturne, la détection auxiliaire d'obstacles sont déjà proposés sur certains nouveaux modèles. D'autres systèmes intelligents de contrôle de la sécurité, comme un avertissement adaptatif de déboîtement de la voie, des commandes, des commandes arrêt et départ de faible vitesse et le contournement d'obstacles seront bientôt disponibles. Ces technologies promettent de réduire fortement le nombre d'accidents de la route.

Nonobstant les avantages de ces systèmes sur le plan de la sécurité, le Ministère mène des recherches pour faire en sorte que les nouvelles technologies n'entravent pas la capacité des conducteurs novices ou âgés (60 ans et plus) de conduire leur véhicule en toute sécurité. Ces recherches sont motivées par l'idée selon laquelle un accroissement de la distraction des conducteurs, de la charge de travail ou de la propension à l'erreur, en particulier dans le segment de la population des conducteurs âgés pourrait contribuer à accroître les accidents.

### 5.3 Initiatives pour une application plus efficace

**Situation actuelle** : Depuis plusieurs années, les services de police dans tout le pays appuient, sous la direction de l'Association canadienne des chefs de police, les initiatives NORP 2001 et STRID 2001 dans leurs efforts pour réduire la fréquence des comportements dangereux au volant. Grâce à des stratégies nationales proactives et des initiatives de sensibilisation de la population, le public en général est mieux informé des questions relatives à la sécurité routière. Le meilleur exemple d'un projet pilote réalisé à l'échelle nationale par l'ACCP est l'Opération Impact, qui a pour mandat principal de fournir aux agents de police de première ligne des trousseaux d'information détaillée leur permettant d'approfondir leurs connaissances sur les comportements de conduite à haut risque. Ces agents, qui font partie d'environ 2 000 services de police d'un bout à l'autre du pays, utilisent alors cette information sur la gestion du risque pour instruire la population des risques de la conduite à haut risque, notamment la non-utilisation de la ceinture de sécurité et la conduite en état d'ébriété. Les messages clés de l'Opération Impact sont : « La plus grande menace à la sécurité publique est le conducteur avec facultés

affaiblies » et « Le meilleur moyen de rester en vie est de boucler votre ceinture ».

La *Base de données sur les pratiques exemplaires en matière de sécurité routière*, qui figure dans la page Web de Transports Canada sur la sécurité routière ([www.tc.gc.ca/securiteroutiere](http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere)) renferme un large éventail de stratégies sur la sécurité de la circulation, dont la plupart ont été élaborées conjointement par des agents de police et leurs collectivités. Cette base de données appuie la prestation de services de police à l'échelle communautaire en facilitant l'accès à des stratégies multidisciplinaires confirmées qui peuvent être adaptées en fonction des priorités nationales, provinciales et locales.

Traditionnellement, les services de police du Canada consacrent une grande partie de leurs activités d'application de la loi à détecter les automobilistes qui ne respectent pas les limites de vitesse. Consciente de la nécessité d'introduire des stratégies de résolution de problèmes et de répartir les ressources d'une façon qui cadre mieux avec les comportements responsables des accidents, l'ACCP collabore avec la GRC, Transports Canada et des organismes provinciaux dans le cadre d'un projet pilote dans le sud de l'Alberta, lequel étudie la prestation de services de qualité en matière de contrôle de la circulation à l'échelle communautaire. Lors des premières étapes du projet, des études préliminaires ont révélé que 70 % des mesures d'application visaient la vitesse, alors que l'excès de vitesse n'est un facteur que dans moins de 20 % des accidents mortels. En revanche, d'autres comportements à haut risque, notamment la conduite avec facultés affaiblies et la non-utilisation de la ceinture de sécurité, recevaient beaucoup moins d'attention. Le but du projet pilote est de fournir un modèle qui puisse faire correspondre la réaction de la police et l'allocation des ressources, afin de faire échec aux comportements dangereux qui sont à l'origine de morts et de blessures.

**Mesures éventuelles à prendre** : Les services de police devraient recevoir un rapport annuel concis, résumant les thèmes les plus pertinents de la sécurité routière et soulignant l'utilité et la fréquence des éléments de données les plus importants relevés dans les dossiers sur les accidents des provinces et des territoires. Un tel rapport viserait à faire en sorte de doter les organismes d'application de la loi d'une information actualisée sur la gestion des risques et de démontrer l'importance de données de qualité pour la recherche et l'élaboration de stratégies en matière de sécurité routière. Transports Canada et l'ACCP devraient collaborer plus étroitement pour faire en sorte que l'information sur la gestion des risques auprès des cadres de la police et des agents de première ligne soit diffusée de la manière la plus adaptée à chaque groupe en particulier. De plus, le réseau national de communications de

l'Opération Impact (bureaux des services de police de première ligne dans tout le pays) devrait régulièrement faire appel aux médias locaux (journaux, radio et télévision) pour disséminer l'information parmi la population canadienne dans le but de l'informer des questions nouvelles ou locales en matière de sécurité routière, ainsi que des buts et objectifs de la Vision.

Les organismes gouvernementaux responsables de l'administration des lois sur l'alcool au volant au Canada et d'une éventuelle révision de ces lois à l'avenir doivent trouver des moyens de rationaliser le processus d'inculpation pour la conduite avec facultés affaiblies et combler les lacunes de la législation qui découragent les agents de police de première ligne de porter des accusations de conduite en état d'ébriété (DWI), étant donné le peu de chances qu'ils ont d'obtenir une condamnation et les exigences de temps qui rendent impossible le traitement de ces chefs d'accusation.

**Il convient d'encourager l'utilisation des protocoles élaborés dans le cadre du Projet pilote sur les services de la circulation, qui se déroule actuellement en Alberta, de les diffuser à grande échelle et d'inciter les collectivités dans tout le Canada à envisager de les adopter.**

La réalisation des objectifs de réduction fixés pour plusieurs des initiatives proposées repose soit sur une redistribution des ressources qui accorde une place plus importante aux services à la circulation, soit sur une augmentation de la taille des services à la circulation que devront effectuer les ministères responsables des services policiers au sein de leurs organismes d'application de la loi.

## 5.4 Initiatives concernant l'infrastructure routière

**Situation actuelle :** Bien que tout ce qui concerne la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation des routes soit administré par les provinces et les territoires, il existe aussi des lignes directrices nationales mises au point par le Conseil des ingénieurs en chef, comité qui représente toutes les régions du Canada et qui travaille sous l'égide de l'Association des transports du Canada (ATC). L'ATC a récemment publié des guides et des lignes directrices qui portent sur la conception des routes et sur la circulation routière, notamment le *Manuel canadien de la signalisation routière*, le *Geometric Design Guide for Canadian Roads*, et le *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*. Le *Geometric Design Guide for Canadian Roads* a été mis à jour et renferme maintenant des sections sur l'évaluation explicite de la sécurité concernant la plupart des

éléments de conception, ainsi que sur les grands principes du document. Un nouveau comité de l'ATC, le sous-comité pour la sécurité routière, qui vient d'être créé, s'occupe de l'intégration des facteurs touchant la sécurité routière à la conception des routes et à la gestion de la circulation routière.

Des recherches ont été menées dans le cadre du Programme stratégique de recherche routière du Canada (C-SHRP) sur le rendement à long terme des chaussées. Les résultats de ces recherches ont été transmis aux communautés qui mettent en œuvre le Programme, dans le but d'appuyer un meilleur investissement et des stratégies d'intervention pour le maintien et la réfection des routes.

**Mesures éventuelles à prendre :** Le sous-comité pour la sécurité routière susmentionné cherche actuellement à sensibiliser les membres de l'ATC aux questions touchant la sécurité routière, et à promouvoir des techniques de construction routière et une gestion de la circulation qui tiennent compte de la sécurité et qui s'appuient sur un savoir, ainsi que de définir les enjeux de la sécurité routière et de les classer par ordre de priorité. Ce sous-comité élabore actuellement des lignes directrices nationales pour les *vérifications de la sécurité des routes* et pour les *zones d'alerte continues* sur les accotements, et il formule des observations sur l'infrastructure aux fins de la stratégie nationale sur la sécurité des routes rurales. Les vérifications sur la sécurité des routes — un examen explicite de la fonction de conception — doivent faciliter l'intégration des éléments de sécurité aux nouvelles conceptions des routes. Il a été démontré que les zones d'alerte ont réduit de 20 % le nombre de collisions mettant en cause un seul véhicule sortant de la chaussée, avec un rapport avantages-coûts de 30:1 et plus; les zones d'alerte se sont révélées un élément de sécurité économique qui a été mis en pratique avec succès dans d'autres pays.

Le Comité permanent de la conception géométrique de l'ATC finance par ailleurs l'élaboration de lignes directrices nationales pour la rénovation, la réfection, le rechargement et la reconstruction de routes actuelles, dans le but d'apporter des améliorations sécuritaires et rentables à des routes qui seraient trop chères à reconstruire selon les nouvelles normes de conception du *Geometric Design Guide for Canadian Roads*.

Le gouvernement fédéral peut aussi représenter une source d'amélioration des infrastructures, étant donné qu'il effectue des recherches sur diverses méthodes d'évaluation de la sécurité, telles que l'analyse des « points névralgiques », qui serviront de critères pour recenser les programmes visant l'amélioration des routes financés grâce à des

ententes conclues entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. La mise au point du Système canadien d'information routière de Transports Canada, dont il est déjà question dans la section 5.1, fait partie de cette activité. Des données perfectionnées sur les collisions et le risque fourniront les informations sur les routes et les collisions qui sont nécessaires pour effectuer ces évaluations.

Des recherches récentes ont montré que des facteurs touchant l'infrastructure entrent en jeu dans environ 30 % des collisions. Bien que nombre de ces collisions soient directement attribuables à des facteurs spécifiques à la route, il faut reconnaître qu'une conception fautive ou des problèmes opérationnels peuvent également favoriser les erreurs de conduite. À l'avenir, il faudra veiller à ce que les mesures prises relativement à l'infrastructure soient compatibles avec les comportements et les attentes des conducteurs.

Les améliorations de l'infrastructure peuvent contribuer à une diminution des problèmes cités dans les accidents de la route, aussi bien urbains (vitesse et intersections) que ruraux (un seul véhicule, collisions frontales et intersections). Parmi les exemples d'améliorations dans la conception des routes qui ont entraîné une diminution des accidents et du nombre de victimes dans d'autres pays, on trouve notamment l'aplatissement des virages horizontaux — où l'augmentation du rayon de courbure a contribué à une diminution des accidents liés à ce facteur —, et l'élargissement des voies et des accotements — qui a contribué à une diminution des accidents liés à ce facteur.

Les objectifs relatifs à la sécurité de l'infrastructure ont déjà été définis dans le cadre des initiatives concernant la sécurité des routes rurales, la sécurité liée à la vitesse et aux croisements et les usagers de la route vulnérables.

## 6 Discussion

Pouvons nous atteindre nos objectifs et nos buts et de ce fait progresser vers l'ambitieux objectif de la Vision? Si nous examinons les données sur les accidents mortels de la route au cours des 10 dernières années au Canada (1989-1998), peu d'entre nous auraient prédit qu'au cours de décennie, le nombre d'usagers tués dans des accidents aurait diminué de plus de 30 % malgré une augmentation constante de la circulation. En supposant que la diminution annuelle des accidents mortels de la route se poursuive à un rythme comparable pendant la période d'exécution du nouveau plan, moins de 2 100 usagers de la route périront chaque année dans des accidents de la route au Canada d'ici 2010 — une réussite digne de mention.

À l'heure actuelle, le Canada se classe au 9<sup>e</sup> rang parmi les pays membres de l'OCDE en matière de sécurité routière. La plupart des pays les plus sûrs ont adopté des initiatives strictes à cet égard, lesquelles ont été diffusées dans l'ensemble de la population. Au Canada, le milieu de la sécurité routière doit relever un défi de taille. Réussir à doter le Canada des routes les plus sûres au monde ne sera pas une tâche facile. Cependant, si le plan et ses objectifs suscitent une large adhésion, à la fois de la classe politique, des intervenants de la sécurité routière et des citoyens, un grand pas sera franchi vers l'amélioration du niveau actuel de sécurité routière au Canada. Les objectifs proposés ont une large assise et la période est suffisamment longue pour permettre l'élaboration et l'adoption de stratégies qui entraîneront des réductions importantes du nombre de morts et de blessés sur les routes.

L'Annexe C renferme une liste complète des objectifs proposés, de leur situation actuelle et des avantages prévus si ces objectifs sont atteints. Il convient de répéter, bien sûr, qu'il existe de nombreux chevauchements pour toutes les réductions proposées dans le plan et que, par conséquent, les réductions du nombre de victimes enregistrées dans chaque groupe d'objectifs ne sont pas entièrement cumulatives. Néanmoins, si plusieurs groupes atteignent des réductions substantielles du nombre de victimes, il y aura indubitablement une amélioration considérable du niveau de sécurité routière du Canada.

## 7 Recommandations

- Les organismes canadiens voués à la sécurité routière conservent la Vision de doter le pays des routes les plus sûres au monde, et ils ont adopté à cette fin un nouveau plan, qui fait suite à Vision sécurité routière 2001, pour une période de neuf ans. Ce nouveau plan est intitulé Vision sécurité routière 2010.
- Vision sécurité routière 2010 intègre un objectif national général, ainsi qu'un nombre accru d'objectifs partiels — difficiles mais réalisables —, qui doivent susciter de l'intérêt et un engagement véritable de la part des principaux intervenants canadiens de la sécurité routière et des citoyens, pour aider à atteindre son but.
- L'objectif national prévoit une diminution de 30 % du nombre moyen d'usagers de la route tués et grièvement blessés pendant la période 2008-2010 par rapport à la période 1996-2001.

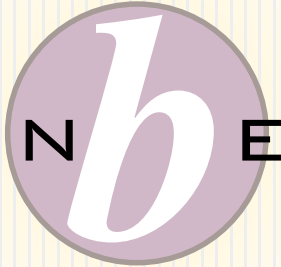
- Les objectifs partiels suivants ont été adoptés; ils serviront de points de référence par rapport aux données de base comparables de la période 1996-2001 :
  - port de la ceinture de sécurité par un minimum de 95 % des occupants de véhicules automobiles et utilisation appropriée des dispositifs de retenue pour enfants par les occupants de tous les véhicules automobiles;
  - diminution de 40 % du nombre d'occupants non attachés blessés mortellement ou grièvement;
  - diminution de 40 % du pourcentage d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement dans des accidents impliquant un conducteur en état d'ébriété;
  - réduction de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents provoqués par un excès de vitesse ou à des intersections routières;
  - diminution de 20 % du pourcentage de conducteurs ayant commis trois infractions dangereuses au Code de la route (deux si ces infractions sont liées à la consommation d'alcool) dans un délai de deux ans;
  - diminution de 20 % du nombre de jeunes conducteurs d'automobile ou de moto dans la tranche d'âge de 16 à 19 ans tués ou grièvement blessés dans des accidents;
  - diminution de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un véhicule commercial;
  - diminution de 30 % du nombre d'usagers de la route vulnérables (piétons, motocyclistes et cyclistes) tués ou grièvement blessés;
  - diminution de 40 % du nombre d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement sur des routes rurales.
- Les priorités nationales énoncées dans le présent rapport doivent être adoptées dans toutes les provinces et territoires, pendant la période d'exécution de Vision sécurité routière 2010, à savoir : systèmes d'obtention du permis par étapes, méthodes de contrôle policier novatrices au niveau communautaire, campagnes d'éducation publique pour le port du casque par les cyclistes et les pratiques de sécurité cycliste, amélioration de la saisie, du transfert et du couplage des données sur les collisions et le risque.
- Les progrès réalisés par rapport aux objectifs à l'appui de la nouvelle Vision feront l'objet d'un suivi et seront examinés à mi-parcours, c'est-à-dire en 2006, et les objectifs seront au besoin révisés.
- Dans la mesure du possible, les données sur les déplacements routiers de l'*Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés*, qui sont disponibles depuis l'automne 2000, doivent être amplement utilisées pour réaliser des mesures basées sur les pourcentages, pour tous les objectifs et objectifs partiels adoptés.
- Les données sur les déplacements routiers doivent aussi être utilisées pour établir des comparaisons entre les provinces et territoires pour ce qui est des progrès réalisés par rapport aux objectifs. Par exemple, si des objectifs partiels sont adoptés, les données sur le kilométrage pourraient être utilisées pour comparer le nombre de victimes, selon les types de route provinciale ou territoriale, les types de véhicules en cause et les catégories d'âge des conducteurs;
- Les données sur l'immatriculation des véhicules et sur les déplacements routiers doivent être utilisées pour comparer la sécurité routière au Canada et dans les autres pays membres de l'OCDE.
- Il est recommandé que toutes les provinces et territoires adoptent l'ensemble des objectifs énoncés dans le présent rapport. Toutefois, si ceci n'est pas faisable, certaines provinces ou territoires pourraient opter pour une autre solution viable, par exemple adopter ou conserver les objectifs offrant les meilleures chances d'amélioration, compte tenu des problèmes particuliers que présente la région.
- Transports Canada doit élaborer une méthodologie pour fixer des objectifs de réduction de la fréquence des accidents et du nombre de blessés, par le biais de normes de sécurité des véhicules automobiles canadiens nouvelles et améliorées, et ces objectifs doivent être fixés dans la mesure du possible pour 2010.
- Transports Canada doit continuer de jouer un rôle directeur à l'échelle du pays et d'exercer une fonction de suivi auprès des intervenants clés publics et privés de la sécurité routière, et auprès de la population, dans le but d'appuyer les initiatives et les objectifs adoptés pour réaliser la Vision.

A N *a* N E X E



PAYS	VISION	OBJECTIFS DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
<b>Allemagne</b>	Aucune vision précisée.	Le gouvernement fédéral encourage les citoyens à assumer leurs responsabilités en matière de sécurité routière. Si ces mesures échouent, il adoptera des mesures de répression.
<b>Australie</b>	Sécurité du transport routier.	Les accidents de la route, quels qu'ils soient, ne devraient jamais être considérés comme inévitables. La priorité accordée à la sécurité routière devrait refléter l'importance qu'accorde la collectivité dans son ensemble à la protection de la vie humaine et à la prévention des blessures graves. Toutes les mesures de sécurité qui peuvent être justifiées en raison de leurs avantages généraux pour la collectivité devraient être mises en œuvre.
<b>Autriche</b>	Avoir un degré de sécurité routière qui soit comparable à ceux enregistrés dans les trois pays de l'Union européenne qui arrivent en tête à cet égard.	Réduire le nombre de décès et de blessures grâce à la mise en œuvre de programmes et initiatives ciblées.
<b>Belgique</b>	Aucune vision précisée.	Améliorer la qualité et les pratiques de collecte de données sur les accidents et intensifier le partage des données.
<b>Canada</b>	Avoir les routes les plus sûres au monde.	Sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière; favoriser la communication et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière; renforcer les mesures d'application; et améliorer la collecte et la qualité des données sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays.
<b>Danemark</b>	Un accident est un accident de trop.	Réduire le nombre de décès et de blessures graves causés par des accidents de la route ainsi que d'accidents à l'origine de blessures.
<b>États-Unis</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre, le taux et la gravité des accidents de la route; permettre aux États et aux collectivités de résoudre leurs problèmes particuliers en matière de sécurité routière; déterminer de nouvelles approches en ce qui a trait au comportement, aux véhicules et à l'exécution des programmes afin de réduire le nombre de morts et de blessés graves.
<b>Espagne</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; favoriser la sécurité routière en améliorant les facteurs liés à l'infrastructure et aux aspects humains et mécaniques.
<b>Finlande</b>	Aucune vision précisée.	Améliorer sans cesse la sécurité routière, de sorte que la Finlande ait un dossier de sécurité routière comparable à celui de la Suède et de la Norvège.
<b>France</b>	Aucune vision précisée.	Mettre en place de vastes programmes de sécurité routière axés principalement sur le comportement humain et qui donneront lieu à une réduction du nombre de décès et de blessures liés aux accidents de la route.
<b>Grande Bretagne</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés et promouvoir la sécurité routière; adopter des politiques de sécurité concertées touchant les différents modes de transport.
<b>Grèce</b>	Aucune vision précisée.	Établir de vastes programmes de sécurité routière axés sur les usagers de la route vulnérables et non vulnérables afin de réduire le nombre de morts et de blessés.
<b>Hongrie</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves.

PAYS	VISION	OBJECTIFS DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
<b>Irlande</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; établir des priorités communes et concertées et accroître la coopération entre les organismes et ministères responsables de la sécurité routière.
<b>Islande</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; améliorer la sécurité des jeunes usagers de la route et des usagers vulnérables.
<b>Italie</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; lancer de vastes campagnes de promotion nationale de la sécurité routière; améliorer la collecte, la qualité et le partage des données.
<b>Japon</b>	Aucune vision précisée.	Réduire à zéro le nombre de décès causés par les accidents de la route; confier la responsabilité de la sécurité routière aux gouvernements national et régionaux, aux automobilistes et aux intervenants privés.
<b>Luxembourg</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; sensibiliser davantage la population aux projets de sécurité routière grâce à des campagnes d'éducation du public et à des initiatives de recherche.
<b>Mexique</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; promouvoir la sécurité auprès des conducteurs d'autobus et de camions.
<b>Norvège</b>	Vision zéro.	Établir des programmes de sécurité routière de sorte que, à long terme, personne ne soit tué ou blessé grièvement dans un accident de la route.
<b>Nouvelle-Zélande</b>	Créer une culture de la sécurité en Nouvelle-Zélande qui donne des résultats en matière de sécurité des transports, de sorte que la pratique néo-zélandaise soit exemplaire.	Établir des normes de sécurité reposant sur des pratiques exemplaires et en assurer le respect à un coût raisonnable; améliorer l'efficacité des partenariats; optimiser le niveau et la provenance des fonds alloués à la sécurité; stimuler l'innovation dans les activités, la recherche et la gestion de la sécurité routière; faire preuve de leadership dans tous les aspects de la sécurité routière.
<b>Pays-Bas</b>	Sécurité routière durable.	Adapter les réseaux de sécurité routière aux limites des capacités des usagers de la route; exiger que les véhicules soient équipés de dispositifs qui facilitent leur conduite; informer et renseigner les usagers de la route.
<b>Pologne</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; améliorer les méthodes de collecte et la qualité des données.
<b>République Tchèque</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de décès et de blessures graves causés par des accidents de la route, ainsi que le nombre de collisions à l'origine de blessures, grâce à des initiatives axées sur l'éducation et la technique, et des mesures législatives et d'application des règlements.
<b>Suède</b>	Vision zéro.	Établir des programmes de sécurité routière de sorte que, à long terme, personne ne soit tué ou grièvement blessé dans un accident de la route.
<b>Suisse</b>	Vision zéro.	Établir des programmes de sécurité routière de sorte que, à long terme, personne ne soit tué ou grièvement blessé dans un accident de la route.
<b>Turquie</b>	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves en recommandant fortement l'adoption d'une conduite préventive et en menant des activités de sensibilisation.

A N  X E



PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Allemagne	Aucun objectif spécifié.	Les objectifs adoptés dans le cadre du programme national de sécurité routière actuellement mis au point; les programmes de sécurité routière mettent actuellement l'accent sur les usagers de la route vulnérables, les jeunes conducteurs et les camions poids lourds ainsi que les accidents de la route sur les routes rurales, en particulier les dangers des abords des routes.
Australie	Réduire de moitié par rapport au niveau de 1999 le nombre de décès et de blessures graves causées par des accidents de la route d'ici à 2010.	<b>Utilisation de la nouvelle technologie (STI) afin de réduire l'erreur humaine</b> : s'assurer que les occupants des véhicules bouclent leur ceinture de sécurité; maintenir une distance de sécurité entre les véhicules; veiller au respect des limites de vitesse; surveillance de la vigilance du conducteur; information automatique des services d'urgence du lieu où s'est produit un grave accident; <b>amélioration de la compatibilité des véhicules et de la protection des occupants</b> : établissement de normes de sécurité des véhicules et amélioration de la conception; <b>amélioration de la sécurité des routes (programmes ciblant les trous noirs)</b> : utilisation d'estimations de coûts des accidents aux fins d'évaluation économique des possibilités d'amélioration routière; réalisation de vérifications de la sécurité routière; amélioration des mesures de contrôle de la circulation afin de créer un milieu urbain plus sûr pour les piétons et les cyclistes; et réduction des dangers des abords des routes; <b>amélioration de l'équité entre les usagers de la route</b> : en particulier pour les jeunes usagers et les usagers âgés ainsi que les usagers de routes rurales et les usagers vulnérables; adoption des meilleures pratiques internationales pour évaluer la sécurité routière; <b>mise en œuvre des améliorations fondées sur des constats aux programmes et aux politiques de sécurité routière</b> : réalisation de vastes études pour mieux comprendre les facteurs de causalité et les conséquences des accidents de la route et les répercussions des contremesures en place et éventuelles; <b>amélioration de la formation des conducteurs et des pratiques de délivrance des permis</b> : amélioration des procédures de formation et d'examen pour les nouveaux conducteurs; <b>poursuite et amélioration des mesures de sécurité routière en place</b> : une attention particulière sera accordée à la gestion de la vitesse, à la consommation d'alcool et de drogues et à l'utilisation de dispositifs de retenue et de casques.
Autriche	Réduire de 40 % par rapport aux chiffres de 1998 le nombre annuel de décès causés par des accidents de la route et de 20 % le nombre de blessés d'ici à 2005.	<b>Respect des limitations de vitesse</b> : adoption du système de points de démerite; limite de vitesse pour les nouveaux conducteurs; limite de 80 km/h sur les routes rurales; <b>ceintures de sécurité</b> : campagnes de sensibilisation du public; augmentation des amendes pour ceux qui ne bouclent pas leur ceinture; utilisation obligatoire pour les camionneurs; amélioration de la formation et du recyclage des conducteurs; <b>alcool et drogues</b> : réduction de la limite légale du taux d'alcool dans le sang à 0,05 mg %; tolérance zéro pour les jeunes conducteurs; aucune drogue; uniformisation des amendes pour les conducteurs en état d'ébriété dans toute l'Autriche; examens médicaux périodiques pour tous les conducteurs; mesures de sécurité routière pour les usagers de la route plus âgés; <b>perceptibilité</b> : utilisation diurne des phares; sécurité accrue des usagers de la route vulnérables; révision des règles en matière de priorité pour les pistes cyclables; plus grand nombre de zones piétonnières et de pistes cyclables.
Belgique	Aucun objectif spécifié.	<b>Parmi les mesures en place pour améliorer la sécurité routière</b> , mentionnons la suspension de permis en cas d'excès de vitesse et d'excès d'alcool; radar photo; limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds; programmes de sécurité des piétons et des cyclistes; réforme du système de rapports sur les accidents envisagée afin d'aborder les questions de la qualité, de l'uniformité et de la communication des données et pour faciliter les exercices d'évaluation.
Canada	Deux objectifs mesurables sont liés à l'objectif du Canada, qui est d'avoir les routes les plus sûres au monde. Il s'agit du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 (PCPO 2001), qui a pour objectif de convaincre 95 % de la population de porter la ceinture de sécurité et d'attacher	<b>PCPO 2001</b> : l'enquête nationale sur l'utilisation des ceintures de sécurité surveille la progression du Canada dans la réalisation de cet objectif; des campagnes nationales (vidéo En voiture 1-2-3-4 et Opération Impact de l'ACCP) et provinciales ou territoriales faisant la promotion d'une utilisation systématique et adéquate de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants; le Groupe de travail du PCPO 2001 a élaboré une campagne de promotion s'adressant principalement aux jeunes hommes qui ne bouclent pas leur ceinture sur les routes rurales; on envisage la tenue d'enquêtes périodiques sur l'utilisation des ceintures de sécurité sur les routes rurales; <b>Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001</b> : suspension minimale du permis des conducteurs condamnés pour conduite en état d'ébriété; suspension administrative du permis pour les conducteurs accusés de conduite en état d'ébriété; campagnes de sensibilisation afin d'informer la police, les procureurs de la Couronne et l'appareil judiciaire de la gravité du problème de conduite en état d'ébriété; programmes obligatoires d'évaluation et de traitement; saisie du véhicule et dispositifs de verrouillage du système de démarrage; durcissement des sanctions et des possibilités de détermination de la

PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Canada (suite)	convenablement les enfants d'ici à 2001; et la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001, qui a pour but de réduire de 20 % d'ici à 2001 le nombre de décès et d'accidents graves liés à la consommation d'alcool par rapport à la période de référence de 1990-1995.	peine selon le Code criminel canadien et augmentation de la peine maximale à l'emprisonnement à perpétuité pour la conduite en état d'ébriété causant la mort; <b>conducteurs dangereux</b> : initiatives visant à recenser les conducteurs dangereux de la province ou du territoire, et objectifs pour réduire le récidivisme des conducteurs dangereux; <b>vitesse et sécurité aux intersections</b> : mise en place d'un groupe de travail et établissement d'objectifs afin de régler le problème; <b>conducteurs novices</b> : 80 % de la population maintenant concernée par les lois visant les conducteurs; <b>application</b> : établissement d'un modèle de protocole de police communautaire; police intégrant les stratégies d'éducation du public (Opération Impact) aux initiatives d'application; <b>sécurité des véhicules commerciaux</b> : les récentes révisions du Code national de sécurité (cote de sécurité) continuent à rendre plus sûr le transport au moyen de véhicules commerciaux; <b>améliorations des automobiles</b> : l'accent est surtout mis sur la recherche concernant la protection en cas de collision frontale et latérale, la protection en cas d'encastrement arrière sur les semi-remorques commerciales et les dispositifs de freins anti-blocage pour les véhicules légers; un meilleur système d'ancrage des dispositifs de retenue d'enfants dans les véhicules et des systèmes axés sur la sécurité intégrant des degrés d'intelligence au moyen d'éléments senseurs, de systèmes de calculs, de contrôle ou d'avertissement sur les nouveaux véhicules; on travaille à la mise au point d'un cadre national pour la sécurité sur les routes rurales; <b>initiatives en matière d'infrastructure</b> : élaboration de lignes directrices nationales en vue de vérifications de la sécurité routière et des zones d'alerte; <b>données sur les accidents et les risques</b> : amélioration du fichier national de données sur les accidents; établissement de protocoles de liens avec les données; mise à l'essai de la collecte automatisée sur place des données sur les accidents de la route; première enquête nationale annuelle sur l'utilisation des véhicules (nombre de kilomètres parcourus); <b>initiatives communautaires, provinciales et territoriales</b> : système d'obtention du permis par étapes; zones de sécurité communautaire désignées; conduite en hiver; congestion pendant les vacances et sécurité des cyclistes et des piétons.
Danemark	Réduire de 40 % le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés d'ici à 2012 par rapport aux totaux de 2000.	Régulateur automatique de la vitesse; caméras aux feux rouges; amélioration des méthodes de collecte de données de la police (électronique).
Espagne	Aucun objectif spécifié.	Accroissement des campagnes d'éducation du public; surveillance et contrôle de certaines infractions; amélioration de l'infrastructure routière; réalisation d'études sur les accidents et les mesures de prévention; amélioration des programmes d'inspection des véhicules; amélioration des dispositifs de signalisation et de l'aide aux usagers de la route; adoption de normes internationales et élaboration de règlements nationaux; réduction de la limite légale du taux d'alcool dans le sang à 0,05 et à 0,03 mg % pour les conducteurs professionnels et les conducteurs novices, respectivement.
États-Unis	Réduire le nombre total de décès et de blessés de 20 % par rapport aux niveaux de 2000 d'ici à 2008; réduire de 50 % le nombre de décès causés par des véhicules commerciaux d'ici à 2010.	<b>Mise en œuvre</b> d'initiatives de prévention des accidents et de rendement du véhicule du conducteur et technologies de pointe pour augmenter la manœuvrabilité et la stabilité du véhicule; initiatives concernant la conduite avec facultés affaiblies (alcool et drogues); initiatives d'information publique et d'éducation visant les conducteurs dangereux; programmes visant ceux qui brûlent les feux rouges, font des excès de vitesse, changent de voie de manière dangereuse et ne font pas attention aux passages à niveau; intensification des efforts pour définir et mesurer le problème des conducteurs dangereux, élaborer et mettre à l'essai des contremesures; initiatives axées sur les adolescents; élargissement de la recherche en biomécanique, en particulier pour les enfants et les personnes âgées; intensification de la recherche sur les dispositifs de retenue de pointe des occupants; nouveaux programmes d'évaluation des voitures qui évaluent la protection contre l'impact frontal et latéral; recherche sur les usagers de la route âgés, y compris l'éducation, les pratiques de délivrance de permis et la protection contre les accidents.

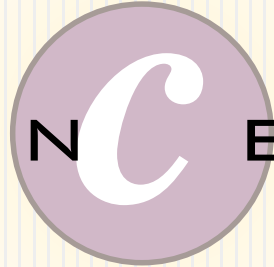
PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Finlande	Ramener à 250 d'ici à 2005 le nombre de décès sur les routes et arriver à une réduction du nombre de blessés graves en Finlande qui soit parallèle à celle enregistrée dans les années 90.	<b>Réduction de l'accroissement de la circulation</b> : aménagement du territoire; amélioration de la norme d'utilisation des services de transport en commun et promotion de cette utilisation; augmentation des taxes pour les propriétaires de véhicules; <b>Amélioration de la sécurité routière en agglomération</b> : amélioration et accroissement des routes et des passages souterrains pour les piétons et les cyclistes; limites de vitesse établies en fonction du nombre de piétons et de cyclistes; surveillance accrue dans les zones où la circulation piétonnière est forte; <b>Amélioration de l'interaction entre les usagers de la route</b> : formation continue sur la circulation; accroissement du port du casque de bicyclette, de réflecteurs, des ceintures de sécurité; formation obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs; relèvement de l'âge minimal pour l'obtention d'un permis de conduire d'une moto; amélioration de la formation des conducteurs; intervention auprès des conducteurs dangereux; adoption de programmes visant les conducteurs âgés; <b>Lutte contre l'alcool au volant</b> : campagnes d'éducation du public; traitement des récidivistes; dispositif de verrouillage du système de démarrage; intensification des mesures de répression par la police; <b>réduction des sorties de route et des collisions frontales</b> : amélioration de l'entretien des routes en hiver; variation des limites de vitesse selon l'état de la route.
France	Aucun objectif spécifié.	<b>Les initiatives en matière de sécurité routière sont axées principalement sur le comportement humain</b> : points de démerite si les occupants ne bouclent pas leur ceinture; adoption de lois rigoureuses concernant les excès de vitesse de plus de 40 km par rapport à la vitesse affichée; campagnes intenses dans les médias axées sur le port de la ceinture et l'alcool au volant; projets de recherche axés sur la sécurité sur les routes rurales.
Grande-Bretagne	Réduire de 40 % le nombre de décès ou de personnes grièvement blessées dans des accidents de la route, réduire de 50 % le nombre d'enfants tués ou grièvement blessés; et réduire de 10 % le taux de blessés légers, soit le nombre de personnes légèrement blessées pour 100 millions de kilomètres-véhicules parcourus d'ici à 2010 par rapport aux chiffres moyens de 1994-1998.	<b>Amélioration des programmes en place instaurés pour le premier exercice d'établissement des objectifs en 1987</b> : facultés affaiblies des conducteurs (alcool au volant, consommation de drogues et fatigue), application, véhicules et infrastructures ainsi que campagnes d'éducation du public; <b>nouvelles initiatives</b> : amélioration des normes de conduite et d'examen des conducteurs; sécurité des motocyclettes; sécurité routière des enfants; usagers de la route vulnérables; initiatives en matière d'infrastructure; application plus rigoureuse des lois; et campagnes visant à réduire la fréquence des excès de vitesse.
Hongrie	Réduire de 25 à 30 % le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés d'ici à 2000 par rapport aux chiffres de 1992.	<b>Adoption d'une limite de vitesse de 50 km/h en agglomération</b> ; utilisation diurne des phares sur les routes principales en dehors des agglomérations; utilisation obligatoire des ceintures de sécurité arrière sur les routes rurales; campagnes d'éducation du public; application plus rigoureuse des lois par la police; révision du Code de la route; amélioration du matériel technique de la police; programme d'éducation routière dans les écoles primaires; installation obligatoire de limiteurs de vitesse dans les véhicules commerciaux transportant des matières dangereuses; amélioration de l'infrastructure routière; port obligatoire du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs; utilisation interdite de téléphones cellulaires pendant la conduite; adoption de panneaux de signalisation standardisés pour les cyclistes et les piétons.
Irlande	Réduire le nombre de décès et de blessures graves sur les routes irlandaises d'au moins 20 % d'ici à 2002 par rapport aux niveaux de 1997; réduire de 50 % par rapport aux niveaux de 1997 la fréquence des excès de vitesse; accroître le port de la ceinture de sécurité à 85 %; réduire de 25 % le nombre d'accidents mortels lorsqu'il fait noir.	<b>Nouvelles mesures</b> : utilisation de systèmes de détection automatique de la vitesse, y compris de caméras fixes de détection de vitesse; alcootests informels; augmentation des amendes sur place en cas de non-utilisation de la ceinture de sécurité et d'autres infractions; élaboration d'un système de démerite qui cible plus précisément la récidive des conducteurs à risque; <b>amélioration des mesures</b> : programmes d'éducation du public pour les élèves; accroissement de la recherche sur la sécurité routière; modernisation des systèmes informatiques ayant trait à l'application du code de la route; adoption de dossiers informatisés de délivrance de permis; mise en place d'inspections de la sécurité des véhicules; et améliorations de l'infrastructure routière.

PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Italie	Aucun objectif spécifié.	L'Italie envisage des réformes au système de collecte des données sur les accidents de la route afin d'améliorer la qualité et le partage des données.
Japon	Réduire de 1 500 le nombre total de décès d'ici à 2010 par rapport aux chiffres de 2000; réduire de 20 % le nombre d'accidents impliquant des véhicules commerciaux, et réduire de la sorte de 170 le nombre de décès.	Amélioration de l'infrastructure routière et des installations de sécurité; programmes d'éducation du public; amélioration des caractéristiques des véhicules en matière de sécurité; réglementation et contrôle efficace de la circulation; amélioration des services d'intervention d'urgence et de traitement médical; réalisation d'études sur la sécurité routière, en particulier pour la population vieillissante; élaboration de mesures de sécurité reposant sur les systèmes de transport intelligent (STI).
Norvège	Ramener à 200 ou moins le nombre de décès causés par des accidents de la route d'ici à 2012.	<b>Au nombre des mesures actuelles</b> , mentionnons l'amélioration des routes et de l'environnement routier; une plus grande surveillance policière; une meilleure éducation et information des conducteurs; des programmes visant à améliorer le comportement des usagers de la route; un resserrement des sanctions; l'interdiction d'utiliser les téléphones cellulaires au volant; une recherche accrue sur la sécurité routière.
Nouvelle-Zélande	Ramener à 420 ou moins le nombre de décès causés par des accidents de la route d'ici à 2001.	Réduction de la limite de vitesse sur autoroute pour qu'elle soit ramenée à 90 km/h; augmentation de l'âge minimal de la conduite à 17 ans; objectif visant à ce que 98 % des occupants de l'avant du véhicule bouclent leur ceinture; obtention de résultats optimistes des alcootests obligatoires et des programmes de caméras de détection de la vitesse; réduction du nombre de décès de motocyclistes pour qu'il ne constitue plus que 8 % du nombre de tués de la route.
Pays-Bas	a) Ramener à 750 ou moins le nombre de décès et à 14 000 ou moins le nombre de victimes hospitalisées d'ici à 2010; b) réduire de 25 % en 2000 le nombre total de morts et de blessés par rapport au total de 1985; objectifs supplémentaires : ramener à 100 en 2000 le nombre de décès liés à l'alcool; d'ici à 2000, amener 90 % des occupants d'automobiles à boucler leur ceinture; veiller à ce que les excès de vitesse ne constituent pas plus de 10 % des citations.	<b>Les premiers programmes de sécurité routière</b> visaient à réduire le nombre de citations pour conduite en état d'ébriété, excès de vitesse et conduite dangereuse; à améliorer la sécurité des cyclistes et des véhicules lourds; les craintes de ne pas atteindre les objectifs ont donné lieu à l'adoption de plans supplémentaires de sécurité routière préconisant une <b>sécurité routière durable</b> : le principal objectif de la sécurité routière durable à court terme était d'améliorer l'application du code de la route; d'améliorer l'infrastructure routière; d'accroître l'efficacité du programme; la décentralisation des politiques en matière de sécurité routière a été convenue en 1994 par les principaux organismes concernés.
Pologne	Aucun objectif spécifié.	Adoption d'un nouveau système de collecte de données sur les accidents de la route qui met l'accent sur l'amélioration de la qualité des données.
République Tchèque	D'ici à 2010, ramener le nombre de morts par million d'habitants à moins de 70.	<b>Véhicules</b> : harmonisation des règlements avec ceux en vigueur dans l'Union européenne; utilisation des phares en journée; utilisation obligatoire des dispositifs de retenue pour enfants; <b>Conducteurs</b> : adoption du système de points de mérite; nouvelle formation des conducteurs; uniformisation des limites de vitesse avec celles en vigueur dans l'Union européenne; <b>Routes</b> : vérifications de la sécurité routière; prise en compte de la sécurité routière lors de la conception de nouvelles routes; adoption de mesures de ralentissement de la circulation en agglomération et utilisation d'autres moyens de transport; amélioration de la sécurité des usagers de la route vulnérables; <b>Éducation</b> : vastes campagnes de sensibilisation du public axées sur la sécurité en général et programmes particuliers axés sur les excès de vitesse et les jeunes conducteurs de sexe masculin en particulier; <b>Application</b> : introduction des radars photos; réduction de la limite de vitesse sur les autoroutes, en agglomération et dans les centres urbains selon les niveaux recommandés par l'Union européenne.

PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Suède	2007 : réduire de moitié le nombre de décès par rapport aux totaux de 1996; l'objectif ultime à long terme, dans le cadre de l'initiative Vision zéro, est que personne ne soit tué ou grièvement blessé sur le réseau routier.	Adoption de programmes visant à réduire la conduite en état d'ébriété, les excès de vitesse et d'autres infractions relatives à la conduite d'un véhicule; aucune exemption pour la non-utilisation de la ceinture de sécurité; création d'un environnement routier plus sécuritaire en région urbaine et rurale; amélioration de l'intervention médicale d'urgence; conception de véhicules plus sécuritaires; et établissement de liens entre les accidents et les données médicales.
Suisse	Gouvernement : objectif à long terme de 350 décès ou moins et un maximum de 5 décès par 100 000 habitants; bfu (Conseil suisse national de la sécurité) : a) objectif à moyen terme (2010) de 350 décès ou moins; et b) objectif à long terme (2020) de 0 décès ou personne grièvement blessée dans des accidents de la route (Vision Zéro).	0,05 mg %; intensification des initiatives de sensibilisation à la circulation axées sur le port de la ceinture de sécurité et les sacs gonflables; adoption d'un système d'obtention du permis par étapes; nouvelle loi ayant trait aux médicaments prescrits et non prescrits; promotion de l'utilisation des transports en commun; projets de sécurité des piétons; utilisation accrue des ronds-points en régions urbaines; amélioration de l'infrastructure et de la technologie routières; intensification de l'application des lois.
Turquie	Aucun objectif spécifié.	Initiatives de promotion de la sécurité routière axées sur les mesures de conduite préventive : port de la ceinture de sécurité et utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour les enfants; sensibilisation des piétons; conduite nocturne; bon entretien des véhicules; vérification aléatoire sur la route (immatriculation des véhicules et vérification de la conduite avec facultés affaiblies).

Nota : Les pays membres de l'OCDE pour lesquels on ne disposait pas d'information sur les objectifs en matière de sécurité routière ou les initiatives menées dans le domaine à l'appui de l'amélioration de la sécurité routière ont été exclus de ce tableau.

A N N C E X E



OBJECTIF	DONNÉES DE RÉFÉRENCE (DONNÉES DE 1996-1997 ET DE 1998-1999)	AVANTAGES ESCOMPTÉS SI LES OBJECTIFS VISÉS SONT ATTEINTS
<b>Baisse de 30 % du nombre moyen d'usagers de la route tués et grièvement blessés entre 2008 et 2010 par rapport aux chiffres comparables de 1996-2001.</b>	Tués (données de 1996-1999) : 3 014; blessés graves (données de 1996-1999) 19 206.	* réduction de 904 du nombre d'usagers de la route tués et de 5 762 du nombre de blessés graves.
<b>Utilisation dans une proportion de 95 % de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants.</b>	Données de 1996-1999 : 89,1% des occupants de véhicules légers avaient bouclé leur ceinture et attaché les enfants.	Réduction de 115 du nombre d'occupants tués en 2010 si le port de la ceinture de sécurité passe graduellement à 95 %.
<b>Baisse de 40 % du nombre d'occupants tués ou grièvement blessés en raison de la non-utilisation de la ceinture.</b>	Données de 1996-1997 : tués : 906 Blessés graves : 2 921.	Réduction de 362 du nombre d'occupants tués et de 1 168 du nombre d'usagers grièvement blessés.
<b>Baisse de 40 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents liés à la consommation d'alcool.</b>	Données de 1997 (rapport SRCFA) tués : nombre estimatif de 1 071 usagers de la route tués dans des accidents liés à la consommation d'alcool - blessés graves : 3 613.	Réduction de 428 du nombre d'usagers de la route tués et de 1 445 du nombre d'occupants grièvement blessés.
<b>Réduction de 20 % du nombre de tués et de blessés graves dans des accidents survenus à des intersections ou attribuables à des excès de vitesse.</b>	Données de 1996-1997 : Liés aux intersections : Tués : 801 Blessés graves : 7 497 Excès de vitesse : Tués : 525 Blessés graves : 2 046.	Liés aux intersections : Réduction de 160 du nombre d'usagers de la route tués et de 1 499 du nombre d'occupants grièvement blessés; excès de vitesse : réduction de 105 du nombre d'usagers de la route tués et de 409 du nombre de personnes grièvement blessés.

\* En raison des chevauchements considérables entre les objectifs, les réductions du nombre de tués et de blessés précisées si l'objectif national de 30 % est atteint (réduction du nombre de tués de 904 et du nombre de blessés graves de 5 762) sont considérablement moins importantes que la somme des réductions précisées pour chaque objectif (soit une baisse du nombre de tués de la route de 2 110 et du nombre de blessés graves de 9 200).

OBJECTIF	DONNÉES DE RÉFÉRENCE (DONNÉES DE 1996-1997 ET DE 1998-1999)	AVANTAGES ESCOMPÉS SI LES OBJECTIFS VISÉS SONT ATTEINTS
<b>Réduction de 20 % du nombre de conducteurs qui commettent trois infractions à risque élevé en matière de conduite (deux si elles ont trait à l'alcool) dans un délai de deux ans.</b>	Les provinces et territoires doivent d'abord recenser leur population de conducteurs dangereux.	Les réductions estimatives reposeront sur l'information fournie par les provinces et territoires.
<b>Réduction de 20 % du nombre de jeunes conducteurs (âgés de 16 à 19 ans) tués ou grièvement blessés dans des accidents.</b>	Données de 1996-1997 pour toutes les provinces et tous les territoires : Motocyclistes et conducteurs de cyclomoteurs : tués : 14; blessés graves : 116; conducteurs d'automobiles : tués : 143; blessés graves : 1 018.	Réduction de 3 du nombre de conducteurs de motos et de cyclomoteurs tués et de 23 du nombre de conducteurs grièvement blessés; réduction de 29 du nombre d'automobilistes et de 204 du nombre de blessés graves.
<b>Baisse de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents mettant en cause des transporteurs commerciaux.</b>	Données de 1996-1997 : Tués : 610; Blessés graves : 1 795	Réduction de 122 du nombre d'usagers de la route tués et de 359 du nombre de blessés graves
<b>Diminution de 30 % du nombre de piétons, de motocyclistes et de cyclistes tués ou grièvement blessés.</b>	Données de 1996-1997 : Piétons : tués : 434 grièvement blessés : 2 133 Conducteurs de motocyclettes ou de cyclomoteurs : Tués : 123 grièvement blessés : 1 025 Cyclistes : Tués : 64 Blessés graves : 630	Réductions du nombre de tués et de blessés d'ici 2010 : Piétons : Tués : 130 Blessés graves : 640 Conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs : Tués : 37 Blessés graves : 308 Cyclistes : Tués : 19 Blessés graves : 189
<b>Baisse de 40 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés sur les routes rurales</b>	Données de 1996-1997 : Les routes rurales incluent les routes où la limite de vitesse affichée est de 80 ou 90 km/h Tués : 1 499 Blessés graves : 7 391	Diminution des tués et des blessés en 2010 : Tués : 600 Blessés graves : 2 956

Le présent rapport est l'œuvre de Paul Gutoskie de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada.

Les organismes qui suivent ont apporté leur précieux concours à la préparation de ce document :

- **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**
- Comité permanent sur la sécurité routière — recherche et politiques
- Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules
  - Comité permanent sur la conformité et la réglementation
- **Association canadienne des chefs de police**
  - **Association des transports du Canada**
    - Conseil des ingénieurs en chef
  - **Organismes de sécurité nationaux**

Un comité regroupant les organisations nationales vouées à la sécurité routière

**Pour plus de renseignements au sujet des programmes et des initiatives en matière de sécurité routière à l'échelle nationale, veuillez communiquer avec Transports Canada, sans frais au 1 800 333-0371 ou au (613) 998-8616 si vous téléphonez de la région d'Ottawa, ou envoyer par courrier électronique vos commentaires ou questions à [securiteroutiere@tc.gc.ca](mailto:securiteroutiere@tc.gc.ca). Vous pouvez également visiter le site Web de Transports Canada à [www.tc.gc.ca/securiteroutiere](http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere)**

Le contenu de cette publication peut être reproduit sans autorisation expresse pourvu qu'il soit fait mention de la source.

©Travaux publics et Services gouvernementaux, 2001