

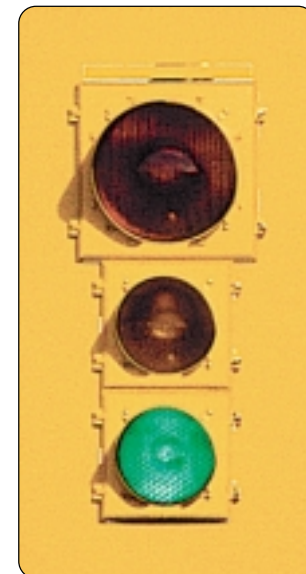
2002

RAPPORT ANNUEL

VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2010

Vers les routes les plus sûres au monde



CCATM • CCMTA
CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ
CANADIAN COUNCIL OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS

 Transports Canada Transport Canada

Canada^{🇨🇦}

L'adoption du programme Vision sécurité routière 2010 par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et l'approbation officielle de ses objectifs, énoncés par tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière à l'automne 2000, ont donné au milieu canadien de la sécurité routière des points de repère pour élaborer de nouvelles stratégies et évaluer des mesures d'intervention. Les rapports annuels précédents présentent le programme et le plan d'action du Canada et passent en revue les initiatives qui ont permis d'améliorer la sécurité routière au pays et à l'étranger. Le présent rapport donne un aperçu des points de repère utilisés pour établir l'objectif national et chacun des sous-objectifs.

Vision sécurité routière 2010 constitue le plan national du Canada en matière de sécurité routière et fait suite au premier programme national de sécurité routière – *Vision sécurité routière 2001* – lancé officiellement en 1996.

Vision 2010 a pour but de doter le Canada des routes les plus sûres au monde.

Le nouveau plan bénéficie de l'appui de tous les niveaux de gouvernement et de plusieurs partenaires clés des secteurs public et privé. Vision sécurité routière 2010 met l'accent sur les partenariats et sur tout un éventail d'initiatives axées sur les usagers de la route, les réseaux routiers et les véhicules automobiles.

Ses objectifs stratégiques sont les suivants :

- 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 •
- améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays •



TOUR D'HORIZON

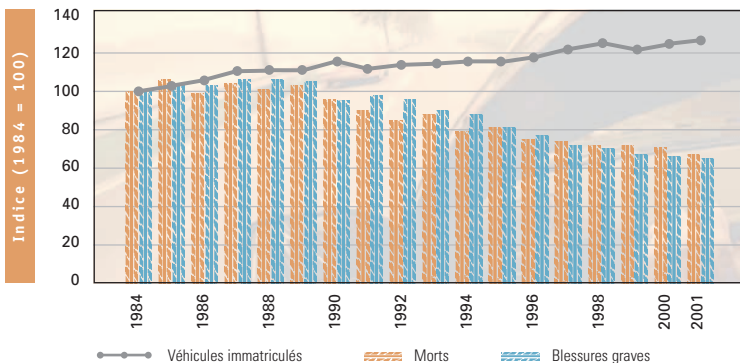


LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UN ENJEU CRITIQUE DES TRANSPORTS AU CANADA

Qu'on se le dise, les routes canadiennes sont de plus en plus sûres! Depuis 1984, le nombre de morts a diminué de 33 p. 100 et le nombre de blessés graves, de 35 p. 100 et ce, malgré une croissance démographique appréciable (26 p. 100), et une augmentation du nombre de détenteurs de permis de conduire (34 p. 100) et de véhicules immatriculés (26 p. 100). En 2001 (année la plus récente pour laquelle on dispose de données), le taux de mortalité était le plus bas en près de 50 ans.

Toutefois, malgré ces améliorations remarquables, le nombre de morts et de blessés sur la route est encore un grave problème pour la sécurité des transports au Canada. En 2001, 2 778 usagers de la route ont perdu la vie dans les collisions alors que près de 17 000 ont été gravement blessés (on considère qu'un usager est gravement blessé s'il est hospitalisé au moins 24 heures). Le nombre total de victimes de toute forme de blessure physique était de 224 000, soit plus de 600 par jour.

Malgré une augmentation régulière du nombre de véhicules en circulation, le nombre de morts et de blessés continue de baisser



Les collisions sont à l'origine de plus de 90 p. 100 de tous les décès liés aux transports. Chez les jeunes usagers (de 15 à 24 ans), les collisions sont responsables de deux fois plus de décès que les trois autres grandes causes de décès combinées (tumeurs, maladies de l'appareil circulatoire et maladies respiratoires). Le coût social de ces collisions est énorme : sur le plan économique seulement, on estime que les pertes se situent entre 10 et 25 milliards de dollars, selon la méthode de calcul utilisée.

FACTEURS GÉOPOLITIQUES

Compte tenu de l'immensité du pays, de sa faible densité démographique et de son climat parfois extrême, un système de transport routier sûr et efficace représente une nécessité vitale pour pratiquement tous les Canadiens.

Les pouvoirs publics fédéraux, provinciaux, territoriaux et municipaux se partagent la responsabilité des mesures prises pour améliorer la sécurité routière. La direction est assurée au niveau fédéral par Transports Canada, qui se charge de la collecte et de l'analyse des données sur les collisions dans l'ensemble du pays, de la recherche, de l'élaboration et de l'évaluation des programmes et de la transmission des connaissances. Transports Canada élabore également les normes de sécurité des véhicules automobiles, conformément à la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, ainsi que les règlements visant les camions et les autobus faisant du transport inter-provincial, en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*. Par l'entremise du ministère de la Justice, le gouvernement fédéral voit à l'application du *Code criminel* du Canada pour réprimer les habitudes de conduite dangereuses et la conduite avec facultés affaiblies.

En 2001, le bilan en pertes humaines était le plus bas en près de 50 ans.

La voirie, la délivrance des permis de conduire et des certificats d'immatriculation, le code de la route et l'inspection des véhicules relèvent directement des gouvernements provinciaux et territoriaux. La plupart des règles de la circulation routière sont énoncées dans la réglementation et les lois provinciales et territoriales. Les différents corps policiers partenaires voient à leur exécution en accomplissant des activités aussi diverses que l'inspection des camions et des autobus commerciaux, la promotion du port de la ceinture de sécurité et les campagnes de lutte contre la conduite en état d'ébriété. Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont également responsables d'initiatives visant à améliorer les habitudes de conduite, notamment les programmes axés sur les points d'inaptitude. Ils voient aussi à l'imposition de pénalités, notamment au moyen de programmes de suspension du permis de conduire, de saisie du véhicule et d'installation d'un dispositif antidémarrage en cas d'infraction pour conduite en état d'ébriété.

De plus, les gouvernements investissent dans la recherche et l'élaboration de nouveaux programmes de sécurité routière. Ils organisent des campagnes de sensibilisation et de marketing à l'échelle provinciale ou territoriale et travaillent en étroite collaboration avec les corps policiers, les organismes de sécurité et des groupes communautaires de bénévoles. Pour s'acquitter de leurs responsabilités sur le plan de la construction, de l'entretien et de l'amélioration de l'infrastructure routière et pour réduire les risques de collision, les gouvernements provinciaux et territoriaux misent sur la conception de routes plus sûres et la gestion plus efficace de la circulation routière.

Les municipalités participent de plus en plus directement à la sécurité routière. Ainsi, elles s'occupent de l'entretien des routes, des aspects techniques de la circulation,

des services policiers et de la prévention des blessures.

En plus des efforts concertés des différents niveaux de gouvernement, d'importants partenaires non gouvernementaux jouent un rôle déterminant dans la mise en œuvre fructueuse des initiatives en matière de sécurité routière, à l'échelle régionale et nationale.

Tous ces intervenants collaborent dans le cadre d'approches multidisciplinaires à plusieurs niveaux, afin de surmonter les problèmes liés à l'étendue du territoire et au chevauchement des différentes secteurs de compétence.



VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2001 : UN DÉFI MONDIAL POUR LE CANADA

Au début des années 1990, le Canada a mis sur pied deux programmes nationaux pour améliorer la sécurité de ses routes : le Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO), dont le but était d'inciter la population à porter la ceinture de sécurité et à attacher convenablement les enfants, et la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA), dont le but était de faire baisser la fréquence de l'alcool au volant. Or, malgré l'application de ces programmes et d'autres efforts d'un bout à l'autre du pays, les progrès réalisés en matière de sécurité routière ont ralenti. Pour relancer le taux d'amélioration, le CCATM a adopté en 1996 *Vision sécurité routière 2001*, que le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a avalisée la même année.



© Alcohol Countermeasure Systems

Vision sécurité routière 2001 avait pour but de doter le Canada des routes les plus sûres au monde. Quatre objectifs stratégiques – 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 dans l'ensemble du pays – ont été fixés pour aider les intervenants à élaborer des stratégies nationales en matière de sécurité routière.

Le PCPO 2001 et la SRCFA 2001 ont repris les principaux éléments des programmes mis en place avant l'élaboration du programme *Vision sécurité routière*. L'objectif de PCPO 2001 était de convaincre 95 p. 100 des conducteurs et des passagers de véhicules utilitaires légers d'attacher leur ceinture, et en particulier d'accroître l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. De son côté, la SRCFA 2001 visait une réduction de 20 p. 100 du nombre de morts et de blessés imputables à un conducteur ivre.

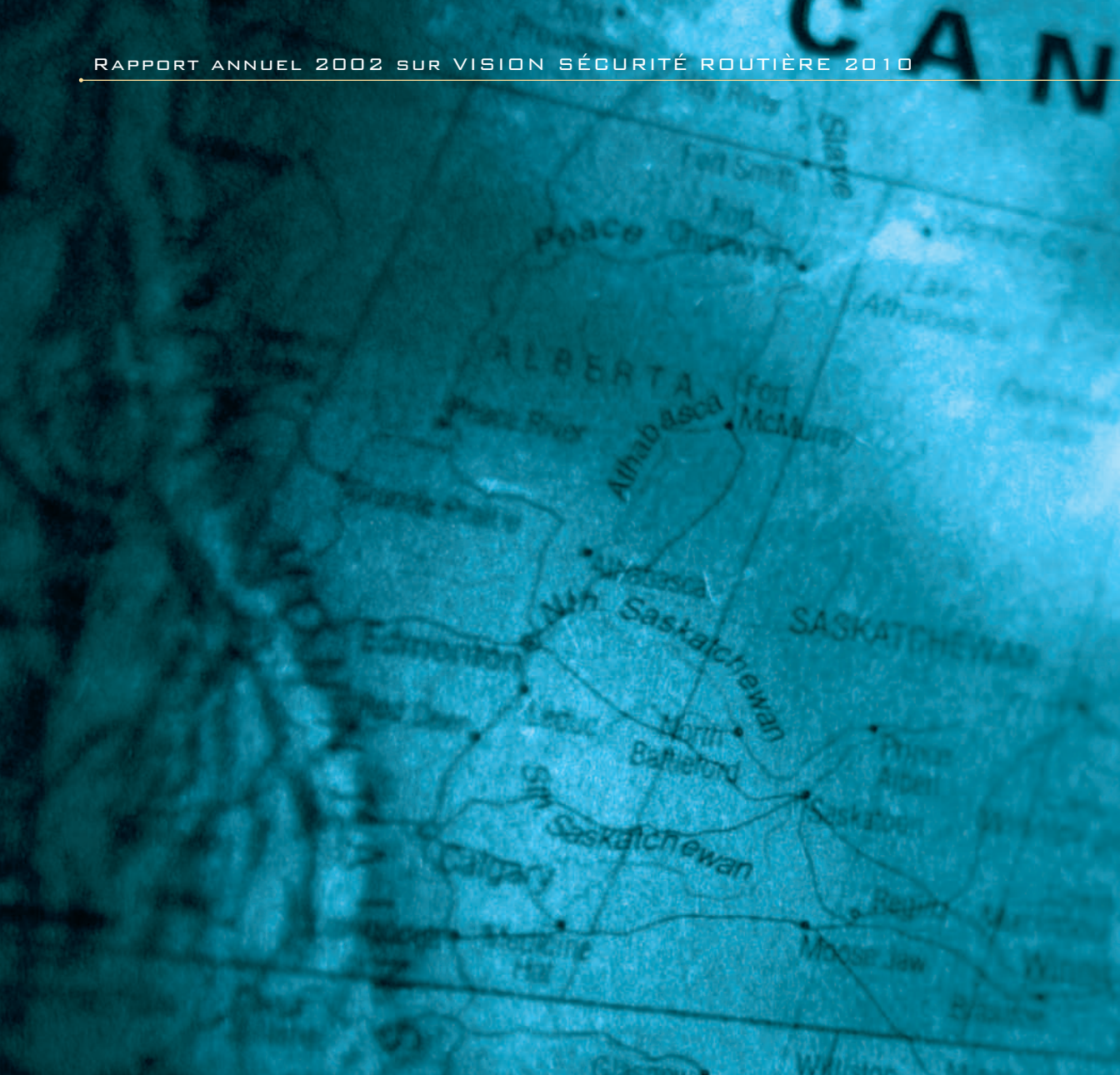
Pendant les six années du calendrier de *Vision 2001*, plusieurs initiatives ont été mises en œuvre à l'appui des quatre objectifs stratégiques du programme. La nature et la portée de ces initiatives varient selon la région.

Des campagnes sur la sécurité routière – portant sur la conduite en hiver, la sécurité dans les autobus scolaires, la conduite agressive, la désignation de zones de sécurité com-

munautaires, la sécurité des enfants dans les véhicules et les systèmes d'octroi du permis par étapes pour les conducteurs novices – ont aidé la population à prendre conscience des enjeux de la sécurité routière. Les organismes nationaux responsables des véhicules commerciaux (camions et autocars) ont travaillé conjointement pour renforcer et harmoniser leurs normes de sécurité. Les services de police d'un bout à l'autre du Canada ont organisé des campagnes de sensibilisation du public et d'application des règles, notamment l'Opération Impact, et ont mis en œuvre de nombreuses mesures d'application visant à décourager les comportements à risque.

Plusieurs mesures sévères ont été introduites pour lutter contre la conduite en état d'ébriété, entre autres l'allongement de la période de suspension du permis pour conduite en état d'ébriété, l'allongement de la période de cumul pour l'identification des récidivistes, la suspension immédiate du permis pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie d'au moins 80 mg p. 100, et l'interdiction permanente de conduire après la quatrième infraction. L'Enquête permanente sur les véhicules au Canada, qui est maintenant effectuée au nom de Transports Canada, recueille des données sur le kilométrage des véhicules ainsi que des données démographiques qui permettent aux chercheurs de cerner précisément les domaines présentant des problèmes et de recommander des solutions.

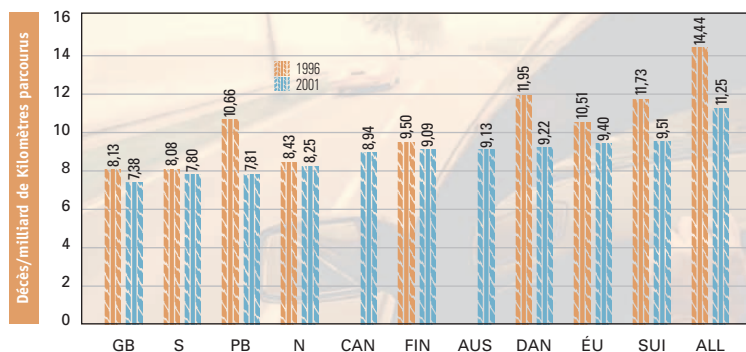
Globalement, entre 1996 et 2001 – c'est-à-dire pendant la période de mise en œuvre de *Vision sécurité routière 2001* –, le nombre de morts a diminué de 10 p. 100 et le nombre de blessés graves, de 16 p. 100. À l'échelle nationale, le port de la ceinture de sécurité a légèrement augmenté dans les zones à prédominance urbaine (pour atteindre 90 p. 100), et le pourcentage de conducteurs mortellement blessés alors qu'ils étaient en état d'ébriété est passé de 42 à 36 p. 100.



COMPARAISONS INTERNATIONALES

La première stratégie nationale du Canada en matière de sécurité routière a été couronnée de succès comme l'indique la diminution du nombre de décès et de blessures graves. Cependant il suffit d'examiner les pays qui affichent les meilleures performances pour s'apercevoir qu'eux aussi ont réalisé des progrès considérables. En 2001, le Canada se classait au cinquième rang des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) pour le nombre de décès par milliard de kilomètres parcourus, derrière la Grande-Bretagne, la Suède, les Pays-Bas et la Norvège. En fait, une comparaison similaire des taux de décès enregistrés en 1996 montre que les pays possédant les routes les plus sûres ont régulièrement progressé pendant la période de mise en œuvre de Vision sécurité routière 2001.

Les pays de l'OCDE affichant la meilleure performance sont toujours plus haut alors que les taux de collisions mortelles reculent progressivement



Nota : GB = Grande-Bretagne; S = Suède; PB = Pays-Bas; N = Norvège; CAN = Canada; FIN = Finlande; AUS = Australie; DAN = Danemark; ÉU = États-Unis; SUI = Suisse; et ALL = Allemagne; les données de 1996 ne sont pas disponibles pour le Canada et l'Australie.

Les faits ont montré qu'à elle seule, la Vision ne permettra pas au Canada d'atteindre son but d'avoir les routes les plus sûres au monde. Un examen des principaux éléments des programmes mis en œuvre dans les pays de l'OCDE qui se classent en tête (tableau 1) révèle que la plupart se sont fixé d'ambitieux objectifs quantitatifs en matière de sécurité routière.

Pour atteindre leurs objectifs, ces pays continuent d'élaborer des initiatives innovatrices. La **Grande-Bretagne** a lancé THINK – une campagne de sensibilisation publique, en vigueur tout au long de l'année, qui porte entre autres sur la sécurité des enfants, les usagers vulnérables, la conduite en état d'ébriété, la ceinture de sécurité, les adolescents et la réduction de la vitesse. L'aspect le plus intéressant de cette campagne tient au fait qu'elle regroupe, dans une même initiative, de nombreux aspects de la sécurité routière afin de maximiser l'efficacité de son message global sur la sécurité routière.

L'objectif à long terme de la **Suède** – appelé Vision zéro – est de faire en sorte qu'il n'y ait ni mort ni blessé sur les routes suédoises. Son plan d'action actuel prévoit des mesures de sécurité spéciales pour les routes les plus dangereuses et des mouvements de circulation plus sûrs dans les zones bâties. Il met l'accent sur la responsabilité des usagers de la route, des conditions de circulation plus sûres pour les cyclistes et l'usage obligatoire de pneus cloutés l'hiver. Le plan impose une responsabilité accrue aux concepteurs des systèmes de circulation routière et il prévoit l'élaboration de différentes formules de financement pour la construction de nouvelles routes.

Pour réaliser leurs objectifs, les **Pays-Bas** misent sur une approche coordonnée. Leur programme prévoit un meilleur partage des coûts et des responsabilités entre les administrations nationales, provinciales et municipales et le secteur privé. Les objectifs nationaux ont été divisés en objectifs régionaux. Les activités spécifiques prévues à l'appui de ces efforts concertés comprennent notamment une modification du comportement de tous les usagers de la route, une amélioration de l'infrastructure routière et autoroutière, une meilleure formation en conduite automobile, une application plus rigoureuse des règles par les forces

En 2001,
le Canada s'est
classé au cinquième
rang parmi les pays de
l'OCDE pour le nombre
de collisions mortelles.

Les pays de l'OCDE dont les routes sont les plus sûres ont d'ambitieux objectifs à long terme.

policières et un renforcement de la « culture de la sécurité ».

Tout comme la Suède, la **Norvège** a adopté le concept de la Vision zéro. Elle prévoit améliorer la sécurité sur ses routes par plusieurs moyens : suppression des dangers aux abords des chaussées et amélioration des virages, installation de ralentisseurs sonores au milieu de la chaussée, amélioration des mesures d'exploitation hivernales (par exemple, meilleure signalisation, information immédiate sur l'état des routes) et audits plus fréquents de la sécurité routière. La Norvège a également pris des mesures pour contrôler le comportement des conducteurs; ainsi, la limite de vitesse a été abaissée sur les routes les plus dangereuses, l'utilisation de téléphones portatifs manuels est interdite au volant, le taux d'alcoolémie maximal est fixé à 20 mg p. 100 et les infractions routières sont sanctionnées par un plus grand nombre de points d'inaptitude. Les mesures d'application des règles portent sur des inspections plus fréquentes des véhicules commerciaux, une importance plus grande accordée au port de la ceinture, le contrôle de la conduite en état d'ébriété et des excès de vitesse et l'usage de dispositifs de mesure automatique de la vitesse. Sur le plan de la formation, les cours de conduite sont devenus obligatoires pour les nouveaux conducteurs, une formation améliorée est offerte aux détenteurs de permis, les cours de premiers soins sont obligatoires, et une meilleure formation est offerte aux motocyclistes. La Norvège met également plus l'accent sur la recherche et l'analyse pour accumuler les connaissances.

La **Finlande** a interdit l'utilisation des téléphones portatifs manuels au volant; elle étudie une loi qui obligera les cyclistes à porter un casque de protection et elle fait campagne pour convaincre les piétons de porter des vêtements réfléchissants après la tombée de la nuit.

L'**Australie** espère atteindre son objectif en continuant d'appliquer des mesures

TABLEAU 1

Objectifs de sécurité routière dans certains pays de l'OCDE	
PAYS	OBJECTIFS NATIONAUX
Grande-Bretagne	D'ici 2010, diminution de 40 p. 100 du nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans une collision et diminution de 50 p. 100 dans le cas des enfants (jusqu'à 16 ans).
Suède	Diminution de 50 p. 100 du nombre d'usagers tués, entre 1996 et 2007.
Pays-Bas	Diminution de 30 p. 100 du nombre de décès et de 25 p. 100 du nombre de blessés devant être hospitalisés, entre 1998 et 2010.
Norvège	Maximum de 200 usagers tués en 2012 (en 2001 = 275).
Canada	Diminution de 30 p. 100 du nombre moyen d'usagers tués ou gravement blessés, entre 1996-2001 et 2008-2010.
Finlande	Maximum de 250 usagers tués d'ici 2010 (en 2001 = 433).
Australie	Diminution de 40 p. 100 du nombre d'usagers tués par 10 000 habitants, entre 1999 et 2010.
Danemark	Diminution de 40 p. 100 du nombre d'usagers tués ou gravement blessés, entre 1998 et 2012.
États-Unis	Réduction de 20 p. 100 du nombre total d'usagers tués ou blessés entre 2000 et 2008, et réduction de 50 p. 100 du nombre de morts et de blessés dans des véhicules commerciaux, d'ici 2010.
Suisse	D'ici 2010, un maximum de 300 usagers tués et un maximum de 4 morts pour 100 000 habitants (en 2001 = 544 morts et 7,44 morts/100 000 habitants).
Allemagne	Aucun objectif.

éprouvées visant notamment la conduite en état d'ébriété, le respect des limites de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Des mesures plus récentes comprennent l'établissement des limites de vitesse en fonction de l'état des routes, la sensibilisation des conducteurs à la gestion de la fatigue et la promotion des systèmes de transport intelligents installés dans les véhicules.



Pour atteindre ses objectifs, le **Danemark** se concentre sur le génie routier. Ainsi, il a entrepris de repérer et d'éliminer systématiquement les « points gris et noirs » sur les routes, effectué des audits de sécurité pour toute nouvelle construction routière, soumis les audits de sécurité de certaines routes à des essais pilotes, lancé des campagnes d'éducation publique et amélioré la signalisation des zones de construction routière.

Les **États-Unis** concentrent leurs activités de mise en application sur l'augmentation du port de la ceinture et la diminution de la conduite en état d'ivresse. Le pays a cerné quatre nouveaux problèmes qui jouent un rôle déterminant dans les décès sur les routes : les sorties de route des véhicules individuels, les excès de vitesse, les intersections dangereuses et les collisions touchant des piétons ou des cyclistes. De nombreuses mesures visant les usagers et le génie de la circulation ont été mises en place pour aider à régler ces problèmes.

Les mesures prises par la **Suisse** en matière de sécurité routière sont axées sur le port de la ceinture de sécurité et du casque, la fluidité de la circulation (à l'aide de carrefours giratoires), l'amélioration des mesures d'application policière, la sensibilisation du public et des campagnes de prévention des collisions. Une loi, qui doit être adoptée sous peu, qui permettra d'abaisser le taux d'alcoolémie maximal à 50 mg p. 100, prévoit des sanctions plus sévères pour les récidivistes et permet aux policiers d'administrer un alcootest sans motif préalable. La Suisse a également adopté le concept de Vision zéro à long terme.

L'**Allemagne** n'a pas d'objectifs nationaux en matière de sécurité routière, mais elle a mené au cours des dernières années des campagnes qui lui ont permis de demeurer l'un des pays possédant les routes les plus sûres au monde. Les principales interventions sont axées sur la conduite en état d'ébriété, les jeunes conducteurs, les motocyclistes et les collisions sur les routes rurales.

Les efforts de ces pays pour améliorer la sécurité routière concernent-ils le Canada? Bien sûr, car si nous voulons atteindre notre objectif d'avoir les routes les plus sûres au monde, nous devons redoubler nos efforts.



Parce que les pays qui sont en tête continuent d'améliorer la sécurité de leurs routes, nous devons redoubler nos efforts si nous voulons nous hisser au premier rang.



VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010 : LA PROCHAINE ÉTAPE

Misant sur le succès de Vision sécurité routière 2001, le CCATM a décidé de mettre sur pied un nouveau programme national qui fait suite au premier. Vision sécurité routière 2010 porte sur une période de neuf ans, soit de 2002 à 2010. Le but n'a pas changé – doter le Canada des routes les plus sûres au monde – et la nouvelle version conserve les quatre objectifs stratégiques et établit des objectifs plus rigoureux pour les programmes SRCFA et PCPO. À ces éléments, on a ajouté un objectif national ambitieux et plusieurs sous-objectifs à large assise qui visent plusieurs problèmes n'ayant pas encore fait l'objet de mesures nationales.

L'objectif national est de réduire de 30 p. 100 le nombre moyen d'usagers tués ou gravement blessés pendant la période 2008-2010, par rapport à la période 1996-2001.

Les sous-objectifs sont les suivants :

- Port de la ceinture de sécurité et bon usage des dispositifs appropriés de retenue pour enfants par 95 p. 100 des occupants.
- Diminution de 40 p. 100 du nombre d'occupants tués ou gravement blessés alors qu'ils ne portaient pas de ceinture de sécurité.
- Diminution de 40 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions impliquant un conducteur en état d'ébriété.
- Diminution de 40 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés sur les routes rurales (c'est-à-dire les routes où la vitesse est limitée à 80-90 km/h).
- Diminution de 20 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions causées par un excès de vitesse ou le non-respect d'une intersection.
- Diminution de 20 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions impliquant un véhicule commercial.
- Diminution de 20 p. 100 du nombre de jeunes conducteurs ou de jeunes passagers (16 à 19 ans) tués ou gravement blessés dans des collisions.
- Diminution de 30 p. 100 du nombre d'usagers vulnérables (piétons, motocyclistes, cyclistes) tués ou gravement blessés.
- Diminution de 20 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués et gravement blessés dans des collisions impliquant des conducteurs à risque.

En 2002, un cadre de responsabilité a été établi pour la nouvelle vision. Les sous-objectifs ont été confiés à des groupes de travail, qui sont chargés, sous les auspices du CCATM, de concevoir et de mettre en œuvre des initiatives en vue de leur réalisation. Ces groupes de travail sont formés de représentants des administrations fédérale et provinciales/territoriales et des milieux de la police, ainsi que d'intervenants du secteur non gouvernemental dont les activités concernent de près la sécurité routière. Chaque année, le CCATM présente un rapport périodique au Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, lequel relève du Conseil des ministres.

DONNÉES DE BASE ET OBJECTIFS POUR 2010

La période allant de 1996 à 2001 – qui correspond au calendrier de mise en œuvre du plan initial, Vision 2001 – constitue la période de référence des objectifs et sous-objectifs de Vision sécurité routière 2010. Les données moyennes sur le nombre de tués et de blessés graves lors d'une collision pendant cette période serviront de points de comparaison pour mesurer le succès des objectifs de la nouvelle Vision. Ces objectifs sont présentés sous forme de diminutions moyennes du nombre de morts et de blessés graves pendant la période 2008-2010, plutôt que comme nombre total de morts et de blessés en 2010, afin de fournir une indication plus fiable des améliorations survenues pendant la décennie. Le tableau 2 présente les données de base et les chiffres cibles de l'objectif national et de chacun des sous-objectifs quantitatifs pour lesquels les données de base sont disponibles.

Comme le montre le tableau 2, les sous-objectifs laissent sous-entendre une

Pour atteindre notre objectif national, le nombre de morts annuel doit baisser de près de 900 et le nombre de blessés graves, d'environ 5 500 d'ici 2010.

diminution substantielle du nombre de morts et de blessés graves. Il existe toutefois de nombreux chevauchements dans les sous-objectifs, de sorte que si, par exemple, on relève une diminution marquée du nombre d'occupants tués alors qu'ils ne portaient pas de ceinture, on observera probablement une diminution secondaire du nombre de morts parmi les jeunes conducteurs, du nombre de décès liés à l'alcool, etc.

L'objectif national

Pendant la période 1996-2001, 2 966 personnes par an en moyenne ont trouvé la mort sur la route, tandis que 18 244 ont été gravement blessées. L'objectif national de Vision 2010 correspond à des diminutions d'environ 900 usagers tués par an et près de 5 500 blessés graves (nécessitant une hospitalisation d'au moins 24 heures).

Les sous-objectifs

Utilisation des dispositifs de retenue : Deux objectifs de Vision 2010 visent à accroître l'utilisation des dispositifs de retenue. Le Programme canadien de protection des occupants 2010 veut faire passer à 95 p. 100 la proportion d'occupants de véhicules qui bouclent leur ceinture et la proportion d'enfants attachés convenablement dans des dispositifs appropriés à leur poids et à leur taille. L'objectif a légèrement changé par rapport à Vision 2001 : le niveau élevé de port de la ceinture vise maintenant tous les occupants de véhicules automobiles, et non plus seulement les occupants de véhicules utilitaires légers.

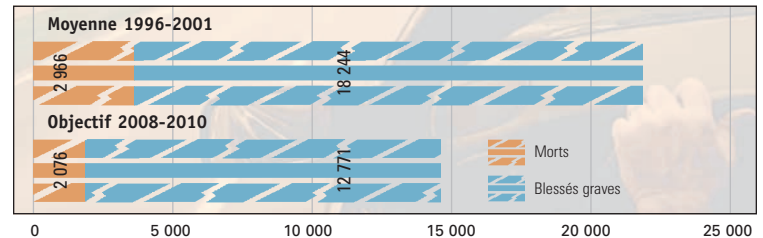
Une étude réalisée par Transports Canada indique qu'à chaque point de pourcentage gagné par rapport aux données de base (68 p. 100 en 1989) correspond une diminution annuelle moyenne de 23 morts et de 515 blessés¹.

TABLEAU 2

Données de base et objectifs cibles (objectif national et sous-objectifs)	MORTS		BLESSÉS GRAVES	
	1996-2001	2008-2010	1996-2001	2008-2010
	DONNÉES DE BASE	OBJECTIF	DONNÉES DE BASE	OBJECTIF
Objectif national	2 966	2 076	18 244	12 771
Sous-objectifs				
Occupants sans ceinture de sécurité	887	532	2 903	1 742
Consommation d'alcool	33%*	19,8%	18,7%**	11,2%
Vitesse	499	399	1 772	1 418
Intersections	808	646	7 225	5 780
Routes rurales	1 410	848	6 567	3 940
Véhicules commerciaux	571	457	1 707	1 366
Jeunes conduct./passagers	166	133	1 117	894
Usagers de la route vulnérables	610	427	3 434	2 404
Conducteurs à risque (Voir note)				

* Estimation du pourcentage d'usagers tués au cours de la période 1996-2001 dans des collisions survenues sur des routes publiques impliquant un conducteur ayant consommé de l'alcool. ** Estimation du pourcentage de conducteurs ayant consommé de l'alcool impliqués dans des collisions graves, survenues sur des routes publiques au cours de la période 1996-2001. Ce pourcentage ne comprend pas les conducteurs de la C.-B., du Yukon et des T.N.-O. Nota : Les données de base relatives aux conducteurs à risque (CR) seront fournies lorsque les provinces/territoires auront identifié les victimes de collisions répondant aux critères de CR.

Si nous atteignons ou dépassons les objectifs de Vision sécurité routière 2010, nous aurons sauvé 2 100 vies et évité 13 000 blessés graves



1 Cette étude estime la diminution du nombre de tués et de blessés parmi les occupants de véhicules utilitaires légers obtenue grâce à une augmentation du port de la ceinture entre 1990 et 1995. D.E. Stewart et coll., *Estimation Methodologies for Assessing Effectiveness of Seat Belt Restraint Systems and National Occupant Restraint Program*, Transports Canada, TP13110E, 1997.

De même, le tableau 3 présente les diminutions du nombre de morts et de blessés obtenues grâce à une augmentation graduelle de l'utilisation des dispositifs de retenue, en comparant les données de base actuelles à l'objectif du programme PCPO 2010 (taux d'utilisation de 95 p. 100 en 2010).

TABLEAU 3

Estimations du nombre de vies sauvées et de blessés graves évités si l'objectif du programme PCPO 2010 est atteint	
Taux d'utilisation moyen de la ceinture de sécurité, 1996-2001	89,4%
Nombre estimatif de vies sauvées d'ici 2010 si le taux d'utilisation de la ceinture passe à 95 %	715
Nombre estimatif de blessés graves évités d'ici 2010 si le taux d'utilisation de la ceinture passe à 95 %	1 377*

* On présume que la gravité des blessures évitées est la même pour les occupants gravement blessés et les autres occupants blessés.

Le deuxième sous-objectif portant sur les dispositifs de retenue vise à encourager l'utilisation de ces dispositifs afin de faire baisser de 40 p. 100 le nombre d'occupants mortellement ou gravement blessés alors qu'ils ne portent pas de ceinture. Bien que les études sur l'utilisation de ces dispositifs à l'échelle nationale indiquent qu'environ 90 p. 100 des automobilistes dans les zones urbaines, et quelque 85 p. 100 dans les zones rurales, portent leur ceinture de sécurité, les données nationales sur les collisions révèlent qu'environ 40 p. 100 de tous les occupants mortellement blessés et près de 20 p. 100 des occupants gravement blessés ne portaient pas de ceinture au moment de la collision. Par ailleurs, quoique la grande majorité des blessures surviennent sur des routes rurales à chaussée unique, où la vitesse est limitée à 80-90 km/h, la non-utilisation de la ceinture parmi les occupants mortellement ou gravement blessés est aussi fréquente, en pourcentage, dans les zones urbaines que dans les zones rurales.

Le Groupe de travail du PCPO 2010 du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, est chargé de suivre les progrès accomplis et de recommander des stratégies permettant d'atteindre les sous-objectifs relatifs à l'utilisation des dispositifs de retenue chez les occupants. Les principales initiatives du programme sont axées sur l'élaboration de stratégies visant à encourager le port de la ceinture et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, des mesures législatives, des campagnes de sensibilisation et d'application, et des projets d'éducation de la population et de publicité.

Certaines régions ont effectué des sondages dans des localités choisies, afin de connaître les taux d'utilisation de la ceinture et des dispositifs de retenue pour enfants. Au Québec par exemple, une enquête a été réalisée en 2002 sur le port de la ceinture de sécurité la nuit. Les résultats, qui seront publiés en 2003, devraient fournir une information intéressante car cette étude examine l'utilisation des dispositifs de retenue aux heures où les risques sont les plus élevés.

Tous les territoires et provinces ont mené des campagnes d'éducation publique et de publicité pour inciter la population à utiliser les dispositifs de retenue. Certains ont éliminé ou modifié les exemptions du port de la ceinture et mis en place ou renforcé les sanctions – amendes ou points d'inaptitude – appliquées en cas de non-utilisation de la ceinture ou des dispositifs de retenue pour enfants. Au Québec, les critères régissant l'utilisation du siège d'appoint pour les enfants sont fondés sur la hauteur du siège, alors que l'Ontario a adopté une loi obligeant les conducteurs à s'assurer que les enfants utilisent un siège d'appoint approprié à leur poids et à leur taille.

Les forces de police de la plupart des régions mènent des campagnes saisonnières d'application et de sensibilisation sur le port de la ceinture. Chaque automne, une campagne nationale, Opération Impact, insiste sur l'importance de boucler sa ceinture. L'utilisation croissante des dispositifs de retenue, notamment dans les régions rurales, est également un des éléments de la Semaine nationale de la sécurité routière. Au printemps 2003, les services de la GRC et d'autres forces policières ont participé à une campagne de sensibilisation des automobilistes et d'application des règles relatives à l'utilisation des dispositifs de retenue.

En 2002, Transports Canada a réalisé la première enquête nationale sur le port de la ceinture dans les régions rurales.

La non-utilisation de la ceinture constitue un problème particulièrement marqué chez les jeunes occupants de camionnettes roulant sur des routes rurales.

La consommation d'alcool est répandue chez les conducteurs tués sur les routes canadiennes, toutes catégories d'âge confondues.

Si l'étude a constaté un taux d'utilisation global de 85 p. 100, qui est encourageant, elle a aussi mis en lumière plusieurs problèmes, notamment des taux d'utilisation préoccupants chez les occupants de camionnettes de sexe masculin (environ 77 p. 100), et chez les conducteurs âgés de 25 ans et moins (légèrement inférieur à 70 p. 100). Pour accroître le port de la ceinture, Transports Canada évalue actuellement des moyens de retarder le démarrage du véhicule si le conducteur ne porte pas sa ceinture (par exemple, un dispositif retardant l'embrayage).

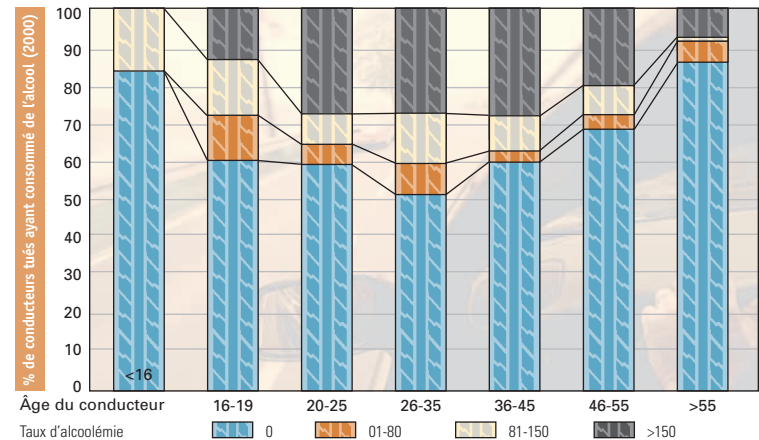
La Coalition canadienne pour la sécurité des enfants à bord des véhicules, qui regroupe des professionnels de la sécurité routière des secteurs public et privé, a mis au point à l'intention des personnes qui s'occupent d'enfants un programme qui fait ressortir l'importance d'utiliser le bon dispositif de retenue. Ambulance Saint-Jean Canada forme et certifie les instructeurs chargés de la prestation de ce programme, tandis que DaimlerChrysler a accepté de parrainer le processus de certification et d'offrir chez ses concessionnaires ses propres séances d'information sur l'utilisation des dispositifs de retenue d'enfants.

Conduite avec facultés affaiblies : Le sous-objectif de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2010 vise une diminution de 40 p. 100 du pourcentage d'utilisateurs de la route mortellement ou gravement blessés dans des collisions où l'alcool est en cause. Les données des médecins légistes sur l'année 2000 montrent que l'alcool était un facteur dans quelque 30 p. 100 des décès sur la route. Parmi les conducteurs mortellement blessés dont la consommation d'alcool a été vérifiée, 36 p. 100 avaient consommé de l'alcool. La Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada estime qu'en 2000, 19 p. 100 des conducteurs impliqués dans une collision grave avaient consommé de l'alcool.

Le Groupe de travail de la SRCFA 2010 du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui doit recommander des stratégies permettant d'atteindre le sous-objectif et surveiller l'évolution du dossier, a cerné six éléments clés pour l'élaboration des mesures d'intervention : éducation et sensibilisation, application, mesures législatives, promotion en matière de santé, liens inter-organismes, et recherche. La Stratégie examine également l'influence des drogues autres que l'alcool sur les facultés des conducteurs, ainsi que la fatigue et la distraction liées à des activités comme l'utilisation d'un téléphone cellulaire.

Consommation d'alcool et conséquences catastrophiques chez les conducteurs de tous âges

Source : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada.



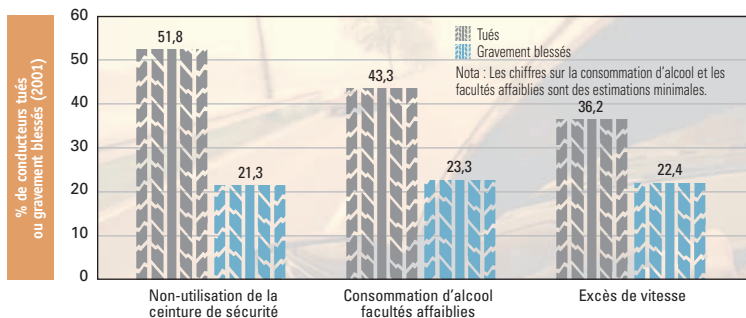
En 2002, les provinces et territoires ont mis en œuvre diverses activités à l'appui des éléments de la SRCFA 2010, notamment tout un éventail de campagnes d'éducation et de sensibilisation du public, visant en particulier à informer les jeunes conducteurs de leurs responsabilités; des mesures sélectives d'application des règles de la circulation (par exemple, Checkstop, RIDE, Roadwatch, CounterAttack); l'introduction des suspensions administratives du permis de conduire et de suspensions plus longues pour les récidivistes; la mise en fourrière du véhicule et l'installation de dispositifs antidémarrage; des programmes de réhabilitation obligatoires et de formation ou de traitement avant le

rétablissement du permis; la création de comités interorganismes chargés d'évaluer l'incidence de la conduite avec facultés affaiblies et d'élaborer des mesures d'application et des stratégies de prévention; des recherches sur la fréquence de la consommation de drogues chez les conducteurs; et l'évaluation des mesures de répression de la conduite en état d'ébriété.

On trouvera sur le site Web du CCATM des renseignements plus détaillés sur les activités menées à l'appui des sous-objectifs du PCPO 2010 et de la SRCFA 2010, ainsi que des données sur les conducteurs à risque, les jeunes conducteurs, le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections (www.ccmta.ca/french/publicationandreports/publicationandreports-reportcentre.html).

Sécurité des routes rurales : L'objectif est d'abaisser de 40 p. 100 le nombre d'usagers de la route mortellement ou gravement blessés dans des collisions dans les régions rurales. Environ la moitié des usagers tués et près de 40 p. 100 des usagers gravement blessés sont victimes de collisions survenues sur des routes rurales à chaussée unique où la vitesse est limitée à 80-90 km/h. Les causes sont souvent liées à la consommation d'alcool, à la non-utilisation de la ceinture, à une vitesse excessive ou inappropriée. Les données les plus récentes sur les collisions montrent que plus de la moitié des conducteurs tués dans une collision survenue en milieu rural où un seul véhicule est en cause ne portaient pas

Les conducteurs tués ou gravement blessés en région rurale, dans une collision où un seul véhicule est en cause, ont souvent un comportement à risque



leur ceinture de sécurité. L'Enquête nationale réalisée en 2002 par Transports Canada sur le port de la ceinture en région rurale a conclu que le taux d'utilisation de la ceinture est particulièrement faible chez les jeunes occupants de camionnettes âgés de 25 ans ou moins.

C'est pourquoi les groupes de travail du PCPO 2010 et de la SRCFA 2010 se sont chargés d'élaborer conjointement des initiatives à l'appui de ce sous-objectif. Transports Canada examine actuellement les tendances ressortant des données sur les collisions graves survenues sur les routes rurales et prépare des recommandations sur les stratégies qui permettraient d'améliorer la sécurité sur ces routes. Les stratégies envisagées visent sept domaines : (1) meilleure identification des problèmes obtenue grâce à l'analyse des points noirs et aux audits de la sécurité routière; (2) programmes de gestion de la vitesse, assurant une application uniforme des limites de vitesse dans des conditions similaires, et programmes d'application ciblée; (3) systèmes de gestion des traumatismes (par exemple, services médicaux d'urgence, postes d'appel le long de la route et localisateurs GPS installés dans les véhicules); (4) conception et exploitation améliorées des routes (par exemple, éclairage des intersections, dispositifs de contrôle de la circulation et voies de dépassement); (5) élaboration de stratégies d'application et campagnes d'éducation du public (par exemple, sondages sur le port de la ceinture et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants dans les régions rurales, activités de sensibilisation, programmes d'application des règles relatives à la conduite avec facultés affaiblies en milieu rural); (6) systèmes de transport intelligents (par exemple, panneaux d'affichage de la vitesse visant à influencer le conducteur, avertissement avant les intersections et systèmes de bord); et (7) amélioration des données (par exemple, utilisation accrue des systèmes d'information géographique).

Les routes rurales sont souvent fatales aux conducteurs qui adoptent une conduite à risque.

La GRC a intégré les objectifs de Vision sécurité routière 2010 à ses plans d'activités dans les provinces et territoires où elle assure des services de police. Les zones qu'elle régit sont pour la plupart des régions rurales et, dans chaque territoire où elle est présente, la GRC élabore des indicateurs de référence à l'appui des sous-objectifs du programme axés plus particulièrement sur les routes rurales. À cette fin, elle a examiné les données sur les collisions graves survenues pendant la période 1996-2001 et a pris la mesure des grands problèmes que posent les routes rurales en matière de sécurité, ce qui l'a convaincue de la nécessité d'une notification exhaustive et précise des données sur les collisions. Les renseignements sur les collisions et les données disponibles sur l'exposition aux risques (relevé quotidien du nombre de véhicules en circulation ou nombre de kilomètres de routes primaires sous contrôle policier, par exemple) doivent être analysés afin de mettre au point des indicateurs fondés sur les risques, qui serviront en bout de ligne à déterminer les besoins en ressources dans les régions désignées.

D'autres services policiers examinent leurs services de contrôle de la circulation, en vue d'adopter, en tout ou en partie, les éléments de Vision sécurité routière 2010 dans leurs plans d'activités.

Diverses initiatives ont été prises dans les localités rurales de plusieurs provinces et territoires – inspections de véhicules automobiles, éducation du public, campagnes sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et le port de la ceinture de sécurité, et alerte à la présence d'animaux. Une étude récente de Transports Canada estime à quelque 45 000 par an le nombre de collisions impliquant de grands animaux comme l'orignal ou le cerf. Une région a installé des ralentisseurs sonores continus et des bandes réfléchissantes sur certains segments de son réseau routier.

Collisions liées à la vitesse et aux intersections : D'après des données récentes sur les collisions, environ 17 p. 100 des décès enregistrés annuellement surviennent dans des accidents causés par une vitesse excessive ou inappropriée, alors que quelque 25 p. 100 surviennent à une intersection. Les carrefours urbains, c'est-à-dire entre des rues où la vitesse est limitée à 60 km/h, sont particulièrement dangereux. On attribue aux intersections en milieu urbain 47 p. 100 des décès et 57 p. 100 des cas de blessures graves au cours des collisions survenues à des intersections.

Le sous-objectif vise une réduction de 20 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions de cette nature. Le Groupe de travail sur la gestion de la sécurité en matière de vitesse et d'intersections du CCATM est chargé de mettre au point des initiatives à l'appui de cet objectif. En 2002, il a effectué une enquête qui a révélé que plusieurs provinces et territoires avaient mené des activités pour aider la population à mieux comprendre les enjeux touchant la vitesse.

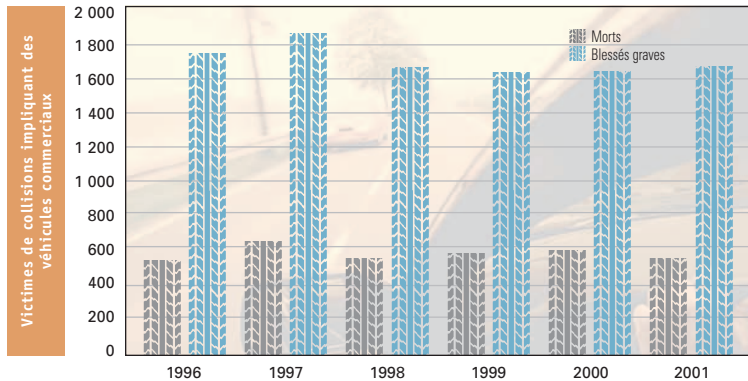
Par exemple, des recherches ont été entreprises pour étudier les motivations déterminant les habitudes de conduite dangereuses. Des campagnes d'éducation de la population ont amené les conducteurs à prendre conscience des risques de ce type de comportement. Les services policiers ont mené des campagnes d'application des règles visant la conduite agressive, les excès de vitesse et le non-respect de la signalisation routière. Dans certaines régions, on utilise l'affichage numérique de la vitesse activée par le véhicule en conjonction avec des mesures d'application policières pour réprimer les excès de vitesse. Certaines régions se servent de cinémomètres photographiques pour dissuader les conducteurs de rouler à une vitesse excessive dans les zones à risque, notamment à proximité des écoles, des aires de jeux et des chantiers de construction.

Des initiatives novatrices en matière d'éducation ont porté sur la sécurité des personnes âgées aux carrefours, les programmes des passeurs routiers pour les jeunes ou les adultes, et des messages de sensibilisation s'adressant aux piétons et aux automobilistes. Le non-respect des feux de circulation à un croisement constitue un problème croissant, que certaines provinces ont cherché à régler en installant des caméras aux intersections à risque et très fréquentées. Des études sur l'incidence de ces programmes sur le nombre de collisions seront terminées à la fin de 2003. Certaines provinces ont amélioré leur signalisation routière, la configuration des feux de circulation et les voies de circulation aux intersections dangereuses pour améliorer la sécurité.

Sécurité des véhicules commerciaux : Bien que les quantités de produits transportés par route augmentent constamment, la proportion de collisions impliquant des véhicules commerciaux est stable depuis plusieurs années. Les collisions dans lesquelles des véhicules commerciaux sont en cause provoquent en moyenne chaque année 20 p. 100 des décès et 10 p. 100 des blessures graves. Dans le cas des collisions mortelles, le conducteur de l'autre véhicule est plus souvent en tort. En revanche, dans les collisions à l'origine de blessures graves, les responsabilités sont également partagées entre les conducteurs de véhicules commerciaux et les conducteurs d'autres véhicules. Pour faire baisser le nombre considérable de victimes, Vision sécurité routière 2010 vise une réduction de 20 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux.

Des initiatives prises l'an dernier à l'appui de ce sous-objectif méritent d'être mentionnées : l'approbation de deux normes révisées du *Code canadien de sécurité*, qui régissent l'exploitation sécuritaire des véhicules utilitaires. Les ministres des Transports à l'échelle fédérale, provinciale et territoriale ont en effet avalisé une proposition modifiant la

Le nombre de morts et de blessés graves dans des collisions impliquant des transporteurs commerciaux est demeuré relativement stable malgré une augmentation régulière des quantités de biens transportés sur la route



Norme sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire. La norme révisée réduit de 12,5 p. 100 le nombre d'heures de travail pour une journée et de 18,8 p. 100 le nombre maximal d'heures de conduite pour une journée, alors qu'elle allonge de 25 p. 100 la période de repos journalier.

Le règlement fédéral proposé (relatif aux heures de service des transporteurs interprovinciaux) a été publié dans la *Gazette du Canada* en février 2003.

Les ministres ont également reconnu qu'il y aurait lieu d'effectuer d'autres recherches sur la gestion de la fatigue. Les gouvernements du Québec et de l'Alberta, ainsi que Transports Canada (par l'entremise de son Centre de développement des transports) administrent actuellement plusieurs projets pilotes dans ce domaine.

Les ministres ont en outre approuvé la norme du *Code canadien de sécurité* sur la cote de sécurité des transporteurs routiers. Cette norme oblige les provinces et territoires à « noter » les compagnies de transport par autocar et les entreprises de camionnage en fonction de plusieurs indicateurs de rendement en matière de sécurité, entre autres les collisions et les infractions au code de la route. On recommande d'utiliser cette norme révisée pour modifier les règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux. Le règlement fédéral proposé a été publié dans la *Gazette du Canada* en mai 2003.

Le CCATM procède actuellement à la révision des normes nationales d'arrimage des charges et d'inspection des véhicules qui sont de service. On prépare aussi une campagne nationale de sensibilisation du public qui alertera les conducteurs de véhicules de tourisme aux dangers que présentent les angles morts autour des poids lourds. Les angles

Une journée de travail plus courte et une meilleure surveillance de la performance des transporteurs routiers en matière de sécurité permettront d'améliorer la sécurité des transports commerciaux.

Le risque de mortalité au kilomètre parcouru est cinq fois plus élevé chez les jeunes conducteurs, âgés de 16 à 19 ans, que parmi le reste des automobilistes.

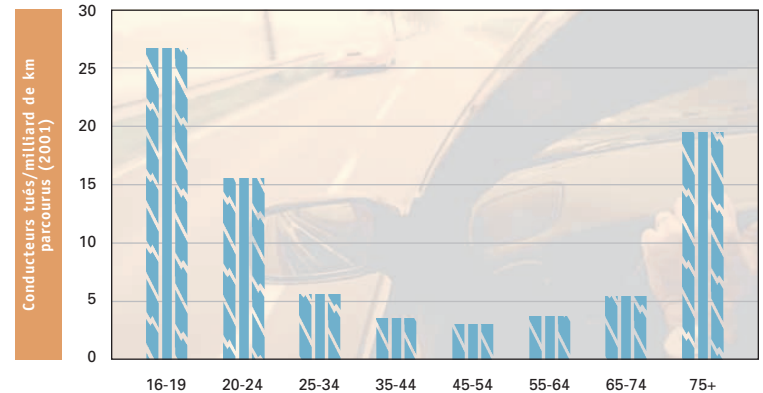
morts sont les espaces dans lesquels le chauffeur du camion n'a effectivement aucune visibilité. Plusieurs provinces et territoires se sont dotés d'un personnel supplémentaire de mise en application, qui identifiera les véhicules commerciaux dangereux lors d'inspections routières. En outre, certaines régions sont en train de mettre sur pied des programmes de formation complets à l'intention des nouveaux conducteurs ou d'améliorer les programmes existants afin de renforcer la sécurité des véhicules commerciaux.

Jeunes conducteurs : Les jeunes conducteurs et les jeunes passagers (16-19 ans) sont constamment surreprésentés dans les statistiques sur les victimes de collisions : alors qu'ils représentent environ 5 p. 100 du nombre de détenteurs de permis, ils représentent 10 p. 100 des conducteurs mortellement blessés et environ 13 p. 100 des conducteurs gravement blessés. Pour ce groupe, le sous-objectif de Vision 2010 vise une réduction de 20 p. 100 du nombre de morts et de blessés graves dans les collisions.

À cette fin, la principale initiative est la mise en œuvre de régimes d'octroi du permis par étapes, actuellement en place dans neuf provinces ou territoires représentant plus de 90 p. 100 des jeunes conducteurs ou des conducteurs novices du Canada. D'après les évaluations effectuées, les restrictions inhérentes à ces régimes – notamment l'interdiction de conduire la nuit, l'imposition d'un taux d'alcoolémie nul et l'obligation d'être accompagné d'un adulte détenteur de permis – ont déjà donné des résultats. L'Ontario évalue actuellement l'incidence de ces régimes sur la diminution du nombre de collisions parmi les jeunes conducteurs et les motocyclistes pendant les cinq années suivant l'introduction du programme (1995-1999).

Bien que les régimes d'octroi du permis par étapes aient porté fruit, il reste que deux tiers des jeunes conducteurs mor-

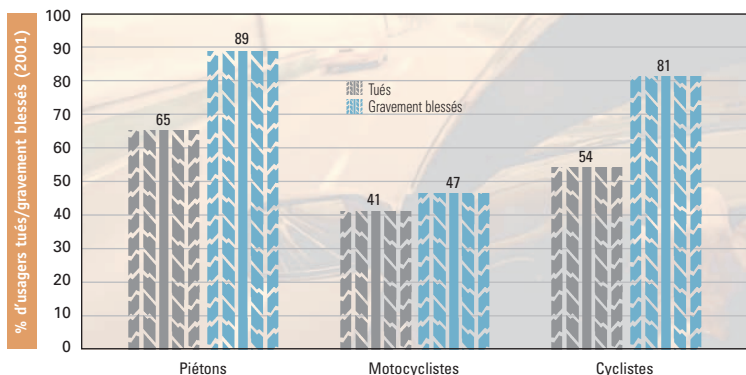
Les jeunes conducteurs ont le plus de chances d'être tués



tellement ou gravement blessés sont des jeunes de 18 et 19 ans qui ont probablement suivi ces programmes. Pour faire baisser le nombre de collisions imputables aux jeunes conducteurs, plusieurs régions ont donc décidé d'ajouter à ces programmes des campagnes d'éducation et d'application des règles, qui mettent l'accent sur le caractère socialement inacceptable et les conséquences de la conduite à risque.

Usagers vulnérables : Vision sécurité routière 2010 prévoit une diminution de 30 p. 100 du nombre de morts et de blessés graves parmi les usagers de la route vulnérables (piétons, motocyclistes et cyclistes). Ce groupe comprend plusieurs sous-groupes à risque. Parmi les piétons mortellement blessés, les personnes âgées (65 ans ou plus) sont surreprésentées. Or, on prévoit que ce groupe d'âge connaîtra une forte croissance au cours des 30 prochaines années. Parmi les piétons gravement blessés, ce sont les jeunes (15 ans ou moins) qui sont surreprésentés. Sur l'ensemble des piétons mortellement blessés, 25 p. 100 avaient consommé de l'alcool avant d'être heurtés et la plupart avait un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg p. 100. Le nombre de motocyclistes tués dans des collisions a augmenté de plus de 25 p. 100 depuis 1996. Collectivement, les usagers vulnérables représentent environ 20 p. 100 des morts et des blessés graves dans les collisions.

La majorité des usagers vulnérables tués ou gravement blessés sont victimes de collisions survenues dans des rues urbaines (≤ 60 km/h)



Il n'y a actuellement aucune initiative nationale visant la sécurité des usagers vulnérables. Toutefois, plusieurs provinces et territoires ont entrepris des activités de recherche, d'éducation et de sensibilisation de la population, d'application des règles et des travaux touchant l'infrastructure routière.

En ce qui a trait à la recherche, on effectue notamment une analyse exhaustive des collisions dans lesquelles des piétons et des cyclistes sont touchés, afin de mieux en comprendre les causes et de définir d'éventuelles mesures correctives sur le plan du génie routier. Les intervenants de différentes régions examinent les lignes directrices en matière de conception de l'infrastructure routière, pour aider tant les automobilistes que les usagers vulnérables, mènent des enquêtes sur le port du casque chez les cyclistes, et effectuent des évaluations comparatives du comportement des piétons et du comportement des automobilistes à leur égard.

En collaboration avec les services policiers, plusieurs régions ont mis sur pied des programmes d'éducation et de sensibilisation s'adressant aux piétons et aux cyclistes. Dans certains territoires et provinces, la sécurité des usagers vulnérables a été inscrite aux programmes scolaires, la population a été encouragée à adopter des pratiques

sécuritaires à bicyclette et à porter un casque, et des lois ont été promulguées pour imposer le port du casque en vélo.

En matière d'application des règles, les activités policières se sont concentrées sur la traversée illégale de la chaussée par les piétons et les cyclistes à certaines intersections contrôlées, le port du casque par les cyclistes et l'application de sanctions plus sévères pour les automobilistes qui ne respectent pas les passeurs scolaires.

L'infrastructure routière a bénéficié d'améliorations, notamment le remplacement des passages pour piétons dotés de feux de circulation, l'installation de voies de circulation pour les cyclistes sur les rues urbaines et l'élaboration de politiques de modération de la circulation.

Conducteurs à risque : Vision sécurité routière 2010 vise une diminution de 20 p. 100 du nombre d'usagers mortellement ou gravement blessés dans des collisions impliquant des conducteurs à risque. Sont considérés comme des conducteurs à risque les automobilistes qui adoptent (et souvent cumulent) les comportements les plus dangereux – notamment la non-utilisation de la ceinture de sécurité, la conduite en état d'ébriété, les excès de vitesse et le non-respect des feux de circulation ou des panneaux d'arrêt. Les recherches ont montré que si les comportements à risque sont le fait de 3 à 4 p. 100 des conducteurs, ces derniers sont en cause dans environ 12 p. 100 des collisions mortelles et dans 8 p. 100 des collisions causant des blessures graves.

Le Groupe de travail sur les conducteurs à risque (CR) du CCATM a récemment uniformisé la définition des conducteurs à risque, afin de faciliter l'identification de ces individus dans les bases de données des provinces et des territoires. Cette définition comprend : les conducteurs impliqués dans trois

Les intersections urbaines sont particulièrement dangereuses.

événements distincts ou plus (infraction aux règlements de la circulation, infraction au Code criminel ou collision à déclaration obligatoire) sur une période de deux ans; les conducteurs qui refusent de se soumettre à un alcootest; les récidivistes (dont ceux qui ont pris le volant alors qu'ils étaient sous le coup d'une interdiction de conduire ou d'une suspension de permis).

Les provinces et territoires cherchent maintenant à se servir de cette définition pour évaluer le nombre de conducteurs à risque dans leur aire de compétence et savoir dans quelle proportion des collisions ces conducteurs sont en cause. Une fois que ces conducteurs auront été identifiés, le Groupe de travail prévoit élaborer un ensemble de mesures de répression, dont l'échange de données entre différentes aires de compétence.

Pour lutter contre les comportements à risque, plusieurs régions ont mis en œuvre des projets de recherche, des campagnes d'éducation et de publicité, des mesures législatives, et des mesures d'application des règles et de sensibilisation. Les recherches comprennent notamment une étude pilote sur une suspension de 24 heures du permis de conduire, une étude de l'incidence de l'engorgement de la circulation sur le stress et les comportements agressifs au volant, et la création d'un atelier d'étude du comportement à risque des conducteurs de véhicules commerciaux.

Des campagnes multimédias d'éducation de la population sont menées pour lutter contre les comportements agressifs et dangereux ainsi que l'alcool au volant. Différentes régions ont adopté des lois permettant à la police de mettre en fourrière, automatiquement et pour 48 heures, les véhicules se livrant à la course dans la rue. Certaines ont prolongé la période de cumul des infractions liées à l'alcool, qui est passée de cinq à dix ans.

Plusieurs régions ont mis sur pied des programmes d'application ciblée qui visent les infractions dangereuses des véhicules en mouvement – excès de vitesse, talonnage, changement de voie dangereux, non-respect des dispositifs de contrôle de la circulation et course sur la voie publique.

Autres activités

En plus des stratégies élaborées et exécutées en collaboration par les différents ordres de gouvernement et les organismes clés des secteurs public et privé sous les auspices du CCATM, d'autres activités importantes ont été mises en œuvre par les intervenants en matière de sécurité routière afin d'améliorer la sécurité sur les routes canadiennes.

Transports Canada travaille sans relâche à l'instauration de nouvelles règles qui rendront les véhicules plus sécuritaires. Ainsi, une règle régissant les dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs (permettant d'attacher plus fermement les sièges d'enfant aux véhicules) est entrée en vigueur récemment. Des travaux sont en cours actuellement sur des règles visant la protection des occupants contre les chocs frontaux et latéraux, dont devraient bénéficier de nombreuses victimes de collisions graves de ce type.



De son côté, l'industrie automobile améliore volontairement ses technologies actuelles et met au point de nouvelles technologies novatrices afin d'équiper les véhicules de meilleurs moyens d'évitement des collisions et d'améliorer la protection des occupants. Mentionnons à ce titre les systèmes de retenue équipés de ceintures à retenue progressive, les systèmes de notification automatique des collisions, les sacs gonflables adaptables à la taille de l'occupant, les dispositifs de contrôle de la pression des pneus, les systèmes de vision infrarouge de nuit et les régulateurs de vitesse adaptatifs.

L'Association des transports du Canada vient de publier plusieurs rapports dans lesquels elle préconise de tenir compte d'éléments explicites en matière de sécurité dans la conception des routes. La mise au point de lignes directrices révisées sur la tenue des audits de sécurité routière et de techniques de construction qui améliorent la sécurité des routes (par exemple, l'installation de ralentisseurs sonores et de voies de dépassement sur les routes à deux voies) permettra d'améliorer la sécurité de l'infrastructure routière.

Des initiatives d'application des règles et de sensibilisation de la population par les services de police – telles l'Opération Impact, qui a lieu chaque année au mois d'octobre pendant la fin de semaine de l'Action de grâce, et la Semaine nationale de la sécurité routière, qui a lieu en mai pendant la semaine précédant le week-end de la fête de la Reine – ont permis, tant aux organismes d'application des règles qu'à la population, de mieux comprendre les questions touchant la sécurité routière.

L'horizon 2010

Le Canada s'est fixé des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière. Et c'est nécessaire, si nous voulons atteindre notre but d'avoir les routes les plus sûres au monde.

L'objectif national global de Vision sécurité routière 2010 vise une diminution de 30 p. 100 du nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés pendant la période 2008-2010 par rapport à la période 1996-2001. Pendant les neuf années qui ont immédiatement précédé l'adoption de Vision 2010 et de ses objectifs, le nombre de morts et de blessés graves a diminué d'environ 23 p. 100 et 29 p. 100, respectivement. Ces améliorations récentes montrent clairement que les objectifs de Vision 2010 sont réalisables.

Cependant, pour que Vision 2010 soit couronnée de succès, nous devons faire plus à l'appui de ses quatre objectifs stratégiques. Nous devons profiter de cet élan pour mettre en œuvre d'un bout à l'autre du pays des stratégies concertées dans des domaines cibles tels que le port de la ceinture, l'alcool au volant, les routes rurales et les usagers vulnérables. Il est indispensable de renforcer les partenariats en place et d'en créer de nouveaux. Une récente enquête nationale a constaté que moins de 5 p. 100 des Canadiens avaient entendu parler du programme Vision sécurité routière 2010. Transports Canada et plusieurs provinces et territoires ont donc formé de nouveaux partenariats avec des organisations de la santé et des municipalités choisies afin de mettre la population au courant de la Vision et de ses objectifs.

Si nous poursuivons nos efforts avec tous les partenaires qui participent à cette initiative et que nous persuadons tous les Canadiens d'agir à nos côtés, nous pourrions concrétiser notre vision et avoir les routes les plus sûres au monde. Nous avons beaucoup à faire, mais le jeu en vaut la chandelle. Des routes plus sûres profiteront à tous.



Organisme sans but lucratif regroupant des représentants des administrations fédérale, provinciales et territoriales du Canada, le CCATM (www.ccmta.ca) met en œuvre un processus de concertation pour statuer sur des questions administratives et opérationnelles touchant les permis, l'immatriculation et le contrôle des transports automobiles et de la sécurité routière.

POUR PARLER AVEC UN REPRÉSENTANT DU CCATM, VEUILLEZ TÉLÉPHONER AUX SERVICES SUIVANTS :

ALBERTA

Driver Safety, Research and Traffic Safety Initiatives Alberta
Transportation • Téléphone : (403) 427-8901

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Traffic Safety Programs • Insurance Corporation of British Columbia
Téléphone : (866) 661-6651

MANITOBA

Permis et Immatriculations • Ministère des Transports et des Services
gouvernementaux • Téléphone : (204) 945-8194

NOUVEAU-BRUNSWICK

Direction des véhicules à moteur • Ministère de la Sécurité publique
Téléphone : (506) 444-2339

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Highway Safety Programs • Department of Government Services
and Land • Téléphone : (709) 729-2519

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Road Licensing and Safety • Department of Transportation
Téléphone : (867) 873-7406

NOUVELLE-ÉCOSSE

Road Safety Programs • Service Nova Scotia and Municipal Relations
Téléphone : (902) 424-3323

NUNAVUT

Community Government and Transportation • Téléphone : (867) 360-4614

ONTARIO

Direction de la sensibilisation et des politiques en matière de sécurité
Ministère des Transports • Téléphone : (416) 235-4050

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Highway Safety Operations • Department of Transportation
and Public Works • Téléphone : (902) 368-5211

QUÉBEC

Vice-présidence à la sécurité routière • Société de l'assurance
automobile du Québec • Téléphone : (418) 528-3600

SASKATCHEWAN

Traffic Safety Program Evaluation • Saskatchewan Government
Insurance • Téléphone : (306) 775-6182

YUKON

Research and Regulatory Projects • Department of Community and
Transportation Services • Téléphone : (867) 667-5756

TRANSPORTS CANADA

Programmes de sécurité routière • Direction générale de la sécurité
routière et de la réglementation automobile
Téléphone : (613) 998-1991

CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ

2323, boulevard Saint-Laurent, Ottawa ON • Téléphone : (613) 736-1003

Le texte de la présente publication peut être reproduit sans autorisation pourvu que la source soit citée.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Ministre des Transports, février 2004

ISBN 0-662-89532-0 • Catalogue No.: T45-1-2002-1F • TP 13347 F



VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010