



Transports
Canada

Transport
Canada

2001

vision sécurité routière

vers les routes
les plus sûres au monde

mise au point 1999

CCMTA • CCATM

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

Le CCATM est une organisation à but non lucratif qui regroupe des représentants des administrations provinciales, territoriales et fédérale du Canada. Par des consultations collectives, le CCATM prend des décisions d'ordre administratif et opérationnel concernant les permis de conduire, l'immatriculation des véhicules et le contrôle des transports automobiles, ainsi que la sécurité routière.

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,
2000

Publié en avril 2000

ISBN 0-662-84739-3
N° de catalogue : T45-1/2000F
TP 13347 F

vision sécurité routière 2001

Vision sécurité routière 2001 a pour objet de doter le Canada des routes les plus sûres au monde. Née d'un effort collectif qui a pris une forme officielle en 1996, Vision 2001 bénéficie de l'appui de tous les pouvoirs publics, de même que des intervenants clés des secteurs public et privé, et regroupe une large gamme d'initiatives mettant l'accent sur les usagers de la route, les réseaux routiers et les véhicules. Le but est:

- de sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière
- d'améliorer la communication et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière
- de renforcer les mesures d'application
- d'améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays.

L'adoption du programme Vision 2001 par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et le ralliement au programme de tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière en 1996 sont l'aboutissement d'une série d'initiatives sur la sécurité routière échelonnées sur plus de 30 ans.

Nous avons présenté Vision sécurité routière 2001 dans le rapport de l'an dernier. L'actuelle mise au point porte sur les interventions en matière de sécurité routière qui se sont révélées efficaces en 1999, tant au Canada que dans certains autres pays.



**pour communiquer avec Les représentants
du CCATM dans les provinces et territoires,
appelez les numéros suivants :**

**Alberta
Driver Safety & Research
Alberta Infrastructure
Tél. : (403) 427-6588**

**Colombie-Britannique
Traffic Safety Programs
Insurance Corporation of
British Columbia
Tél. : (250) 387-1049**

**Île-du-Prince-Édouard
Highway Safety Operations
Department of Transportation
& Public Works
Tél. : (902) 368-5211**

**Manitoba
Permis et Immatriculations
Ministère de Voirie et
Transport
Tél. : (204) 945-8194**

**Nouveau-Brunswick
Direction des véhicules
à moteur
Ministère des Transports
Tél. : (506) 453-3645**

**Nouvelle-Écosse
Road Safety Programs
Department of Business &
Consumer Services
Tél. : (902) 424-3323**

**Ontario
Direction de la sécurité des
usagers de la route
Ministère des Transports
Tél. : (416) 235-4050**

**Québec
Vice-présidence à
la sécurité routière
Société de l'assurance
automobile du Québec
Tél. : (418) 528-4095**

**Saskatchewan
Traffic Safety Program
Evaluation
SGI
Tél. : (306) 775-6182**

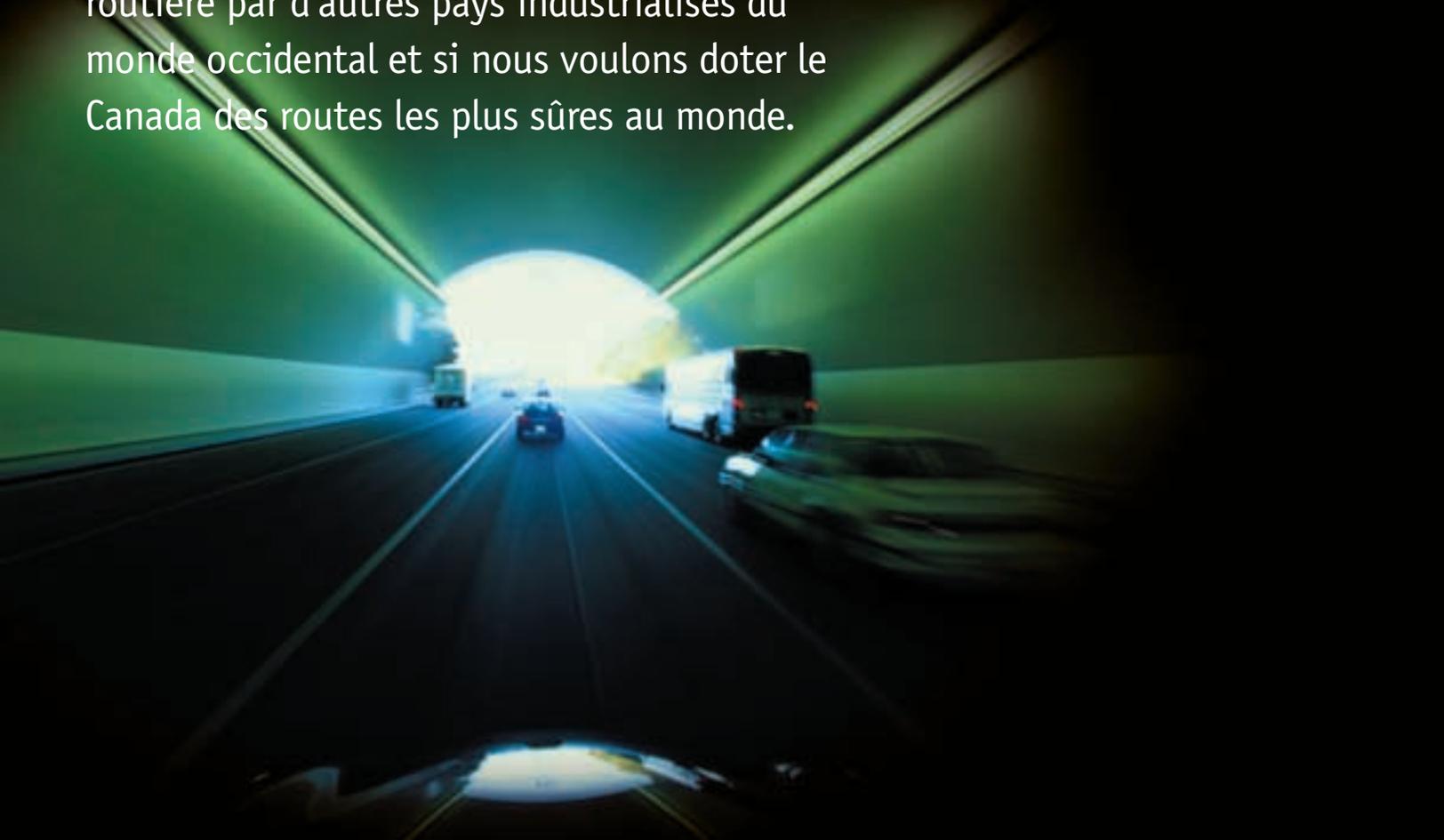
**Terre-Neuve
Highway Safety Programs
Department of Government
Services & Land
Tél. : (709) 729-2502**

**Territoires du Nord-Ouest
Motor Vehicle Division
Ministère des Transports
Tél. : (867) 920-8633**

**Yukon
Research & Regulatory Projects
Ministère des Services aux
agglomérations et du Transport
Tél. : (867) 667-5756**

La sécurité routière au Canada – Le problème est loin d'être résolu

Les collisions de véhicules automobiles demeurent responsables de plus de 90 p. 100 des décès liés aux transports. Nous possédons le savoir-faire requis pour réduire considérablement le nombre d'accidents mortels, mais il nous reste beaucoup à faire si nous ne voulons pas être distancés dans la voie de la sécurité routière par d'autres pays industrialisés du monde occidental et si nous voulons doter le Canada des routes les plus sûres au monde.





Les interventions en matière de sécurité routière au cours des 30 dernières années ont permis de réduire de moitié le nombre d'usagers de la route victimes d'un accident mortel au Canada. Toutefois, près de 3 000 personnes perdent encore la vie dans des collisions de véhicules automobiles chaque année.



Les accidents de la route à eux seuls coûtent chaque année des milliards de dollars au système de soins de santé.



Depuis l'adoption de Vision 2001, on assiste à un recul progressif du nombre de décès et de blessures causés par les accidents de la route.

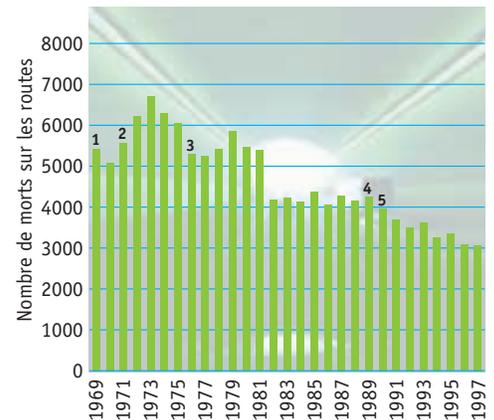
Si l'on ne peut nier que les routes canadiennes sont maintenant plus sûres qu'il y a 30 ans, les collisions de véhicules automobiles continuent de tuer près de 3 000 usagers de la route annuellement et d'en blesser environ 220 000, dont 18 000 sont hospitalisés.

Bien que ces tragédies aient diminué de moitié au cours de la période, alors que le nombre de véhicules en circulation a doublé, le coût social de ces pertes est extrêmement lourd. Premièrement, les collisions tuent généralement des gens dans la fleur de l'âge. Deuxièmement, les personnes accidentées coûtent au système de soins de santé des milliards de dollars annuellement.

Le défi du Canada en matière de sécurité routière est incomparable

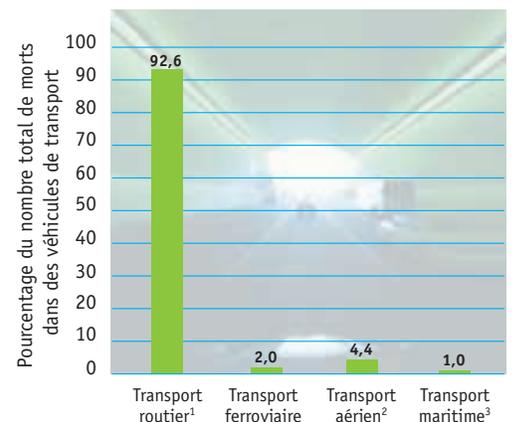
Le Canada occupe une position singulière parmi les pays industrialisés. Il est l'un des plus grands pays du monde, avec l'une des densités de population les plus faibles. Par conséquent, le transport automobile est l'un des moyens de transport les plus utilisés par les Canadiens. Bien des transports en commun que l'on trouve dans de nombreux pays plus petits et plus densément peuplés n'existent tout simplement pas au Canada. Cet état de choses, allié aux conditions climatiques extrêmes et au partage de la compétence en matière de sécurité routière entre les pouvoirs publics fédéraux, provinciaux et territoriaux, ajoute encore à l'ampleur du défi, que s'est donné notre pays de faire de son réseau routier le plus sûr du monde.

Effacité des principales interventions de sécurité sur le nombre d'accidents mortels de la circulation



1. Adoption de lois contre la conduite en état d'ébriété
2. Adoption d'importantes normes canadiennes sur la sécurité des véhicules automobiles
3. Adoption de lois rendant l'usage de la ceinture de sécurité obligatoire
4. Mise en œuvre du Programme canadien sur la protection des occupants
5. Adoption de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies

Nombre de morts selon le mode de transport – Moyennes 1994-1998



- ¹ Y compris les occupants de véhicules automobiles tués à un passage à niveau
- ² Comprend les aéronefs immatriculés au Canada et à l'étranger
- ³ À l'exception des morts survenues dans des embarcations de plaisance

vision 2001 – nous gagnons du terrain....

Depuis l'inauguration de Vision 2001 en 1996, le nombre de décès liés aux accidents de la route a diminué de 5 p. 100 et le nombre de blessés de 8 p. 100. Si l'on utilise la mesure internationale du nombre de décès par véhicule immatriculé, on constate que la sécurité routière au Canada s'est améliorée de près de 9 p. 100 au cours de la période visée.

...mais nous avons encore du chemin à faire.

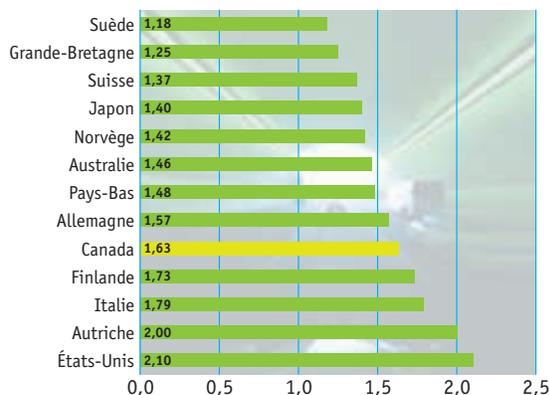
Même si, en 1998, le taux de mortalité a enregistré un recul impressionnant de 6,3 p. 100 par rapport au niveau de 1997, le Canada perd du terrain par rapport aux autres pays, dans le domaine de la sécurité routière. En 1998, nous sommes passés du 8^e au 9^e rang mondial parmi les pays les plus industrialisés (les 29 membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques [OCDE]). En dépit d'améliorations notables par rapport au taux de mortalité de l'année précédente, c'est la seconde année consécutive que le Canada recule par rapport aux autres pays. Cette situation s'explique par le fait que dans d'autres pays les mesures de sécurité routière ont été encore plus efficaces que chez nous.

Le placement des pays : a-t-on recours à une juste mesure?

Le critère utilisé pour comparer la performance en matière de sécurité routière des différents pays est le nombre de décès par véhicule automobile immatriculé.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas facile de comparer les statistiques en matière de sécurité routière entre les différents pays. En effet, les chiffres dépendent en grande partie de facteurs comme la taille du pays, l'infrastructure routière, l'utilisation des transports en commun, les conditions économiques, la densité de la population, le climat, la culture et les habitudes de déplacement. En raison de ces différences, effectuer des comparaisons internationales pourrait bien revenir à certains égards à comparer des pommes et des oranges. C'est pourquoi l'on a recours de manière généralisée à cette mesure simple qui est le seul indicateur de la sécurité routière qui soit facilement accessible dans la plupart des pays.

Taux de mortalité pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés (certains pays membres de l'OCDE – 1998)



Le critère utilisé pour comparer la performance en matière de sécurité routière de chacun des pays est le nombre de décès par véhicule automobile immatriculé.



En 1998, le Canada s'est classé au 9^e rang des 29 pays membres de l'OCDE dans le domaine de la sécurité routière.

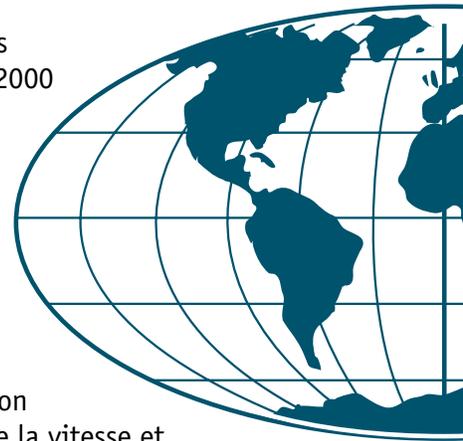


Les pays qui dépassent le Canada ont adopté des programmes rigoureux pour arrêter l'hémorragie.

Rigueur des programmes de sécurité mis en œuvre dans d'autres pays

Les pays qui affichent les meilleurs dossiers sur le plan de la sécurité ont pour la plupart adopté des objectifs rigoureux mais réalisables pour conserver ou améliorer leur rang parmi les chefs de file mondiaux de la sécurité routière.

- La **Suède** a lancé des campagnes ciblant les conducteurs dangereux; elle a renforcé la sécurité de l'environnement routier tant en région urbaine qu'en région rurale; elle a amélioré les services d'intervention d'urgence pour essayer de réaliser son objectif Vision zéro, but ultime selon lequel nul ne perdra la vie ou ne sera gravement blessé dans des collisions de véhicules automobiles.
- La **Grande-Bretagne** a déjà dépassé les objectifs qu'elle s'était fixés pour l'an 2000 concernant la réduction du nombre de décès et de personnes gravement blessées; elle a introduit des mesures pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies, lesquelles mettent l'accent non seulement sur l'alcool au volant mais également sur la consommation de médicaments ou de drogues et la fatigue; elle a amélioré son infrastructure routière; elle lutte contre la vitesse et a mis en œuvre des mesures pour accroître la présence des piétons et des cyclistes.
- La **Suisse** a eu recours à des campagnes d'éducation de la population en faveur de la ceinture de sécurité; elle a introduit un système d'obtention du permis par étapes à l'intention des apprentis conducteurs; elle a amélioré son infrastructure routière et la technologie; et elle a accru la surveillance policière à l'appui de son objectif de réduction du nombre de décès, qui est en bout de ligne une Vision zéro.
- Le **Japon** a eu recours à des améliorations de son infrastructure routière et de ses services d'intervention médicale d'urgence, de même qu'à une campagne d'éducation publique ciblée pour lui permettre d'atteindre l'objectif de réduction des décès qu'il s'est fixé pour l'an 2000.
- La **Norvège** a abaissé la limite de vitesse sur certaines routes dangereuses; elle a accru la surveillance policière et introduit le radar photo; enfin, elle s'est dotée d'un plan national des transports embrassant tous les modes de transport.
- Les **Pays-Bas** ont adopté un programme intitulé « Une sécurité routière durable » qui met en œuvre divers moyens, notamment l'adaptation du réseau routier aux limitations des capacités des



usagers de la route; l'installation dans les véhicules de dispositifs facilitant la conduite; l'information et l'éducation des usagers de la route; et des campagnes qui mettent l'accent sur l'alcool au volant, la non-utilisation de la ceinture de sécurité et les excès de vitesse.

- L'**Australie** vise à atteindre son ambitieux objectif qui est de réduire de moitié son taux de mortalité routière d'ici à 2010 en abaissant les limites de vitesse sur les voies urbaines qui ne sont pas des routes importantes; en améliorant les méthodes de surveillance des conducteurs; en ciblant les récidivistes de la conduite en état d'ébriété et en dotant tous les véhicules neufs de détecteurs permettant de déceler le non-bouclage des ceintures de sécurité et de bloquer le démarrage du véhicule.

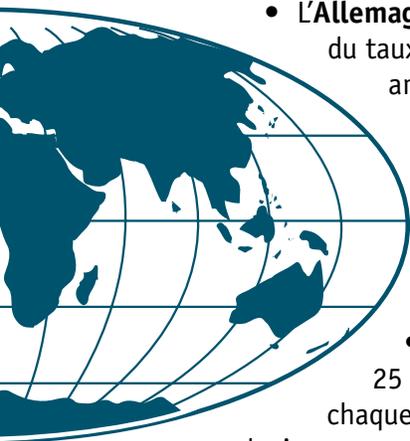
- L'**Allemagne** a abaissé à 50 mg % la limite officielle du taux d'alcool dans le sang; elle a nettement amélioré son infrastructure routière et travaille à l'adoption d'un plan national des transports.

Les pays qui talonnent de près le Canada se sont également fixé des objectifs d'amélioration de la sécurité routière :

- D'ici 2005, la **Finlande** compte réduire de 25 p. 100 le nombre de morts enregistrées chaque année sur les routes. Elle a pour cela adopté plusieurs programmes qui visent à freiner l'accroissement de la circulation; à améliorer la sécurité routière dans les régions bâties; à améliorer l'interaction entre les usagers de la route et à réduire l'alcool au volant, la sortie de route des véhicules et les collisions frontales.
- L'**Autriche** espère réduire de 40 p. 100 le nombre annuel de décès causés par des accidents de la route et de 20 p. 100 le nombre de blessures d'ici à 2005, en abaissant la limite de vitesse sur les routes rurales, en augmentant la sévérité des sanctions pour non-utilisation de la ceinture de sécurité, en abaissant à 50 mg % la limite officielle du taux d'alcool dans le sang pour l'ensemble des conducteurs et à zéro pour les conducteurs novices, et en améliorant les pistes cyclables et les zones de sécurité réservées aux piétons.
- Les **États-Unis** espèrent faire passer le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue d'enfant à 90 p. 100 d'ici 2005 en renforçant les mesures d'application et en lançant des campagnes de sensibilisation. Pendant le même période, ils comptent abaisser le nombre de morts liées à l'alcool au volant de 35 p. 100 grâce à des programmes de rayonnement menés à l'échelle nationale et dans les collectivités. Ils prévoient en outre élargir l'initiative de la sécurité des collectivités grâce à un vaste maillage et à des partenariats à l'échelon des collectivités locales.



D'autres pays, qui suivent maintenant le Canada de près, ont aussi pris des mesures globales pour améliorer la sécurité de leurs routes.





Le taux de mortalité a diminué régulièrement au Canada, en dépit du nombre croissant de véhicules automobiles en circulation.



Vision 2001 cible deux catégories d'usagers de la route : ceux qui ne bouclent pas leur ceinture et ceux qui conduisent après avoir consommé de l'alcool. Les objectifs sont de parvenir d'ici à 2001 à un taux de 95 p. 100 de personnes portant la ceinture de sécurité et à une réduction de 20 p. 100 le nombre de décès et d'accidents graves imputables à l'alcool au volant.

vision 2001 à l'œuvre

Depuis l'adoption de Vision 2001, les différents pouvoirs publics, du gouvernement fédéral jusqu'aux municipalités, ont adopté une pléthore d'initiatives en matière de sécurité routière. La plupart des efforts ont été axés sur les principaux problèmes de sécurité, soit la non-utilisation de la ceinture de sécurité et l'alcool au volant, et, dans une moindre mesure, sur les usagers de la route les plus vulnérables comme les piétons.

Vision 2001 repose sur deux grands axes d'intervention à l'échelle nationale, à savoir le **Programme canadien sur la protection des occupants 2001**,

dont l'objectif est de convaincre 95 p. 100 de la population de porter la ceinture de sécurité et d'attacher convenablement les enfants d'ici à 2001; et la **Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001**, dont l'objectif est de réduire de 20 p. 100 le nombre de décès et d'accidents graves liés à la consommation d'alcool en 2001, comparativement aux résultats moyens de la période de référence allant de 1990 à 1995. Ces programmes cadres embrassent certaines des initiatives décrites dans les pages suivantes.

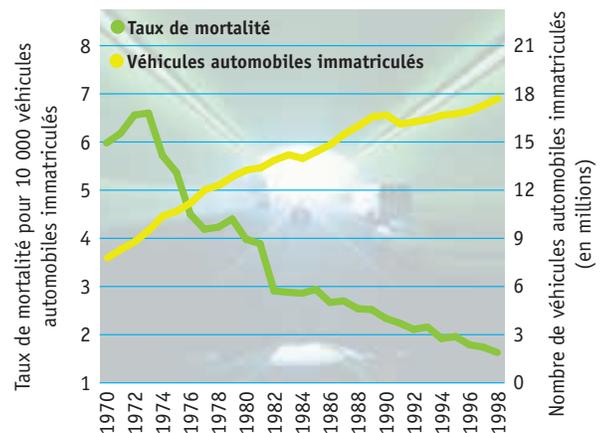
Parmi les autres initiatives couronnées de succès, à l'échelle des régions ou des collectivités, mentionnons celles qui visent à décourager la vitesse dans les zones urbaines où elle est limitée; à assurer la sécurité des autobus scolaires; à améliorer la conduite en hiver; à éviter la congestion au moment des fêtes; et à protéger cyclistes et piétons.

Certaines des initiatives les plus remarquables mises au point ou adoptées en 1999 à l'appui des quatre volets de la Vision sont définies ci-après.

1. Sensibilisation accrue de la population à la sécurité routière

Pour sensibiliser dès leur jeune âge les enfants à la sécurité routière, Transports Canada et ses partenaires ont produit et distribuent une vidéo de promotion de la sécurité qui explique comment utiliser correctement les dispositifs de protection pour enfants. **En voiture 1-2-3-4** comprend des segments autonomes qui expliquent aux parents et aux enfants âgés de 12 ans ou moins les quatre étapes de la sécurité

Taux de mortalité dans les collisions et nombre d'immatriculations de véhicules – Canada, 1970-1998



des enfants en voiture. La vidéo montre comment et quand on doit faire usage des sièges pour bébé orientés vers l'arrière, des sièges pour enfant orientés vers l'avant, des sièges d'appoint et des ceintures de sécurité pour protéger les enfants au cours des déplacements en automobile. Un guide pratique comportant des renseignements sur la façon d'installer et d'utiliser les systèmes de protection pour enfants est également intégré.

Plusieurs provinces ont adopté un programme s'adressant aux conducteurs novices, qui leur permet d'apprendre à conduire graduellement dans des situations à faible risque. Intitulé **système d'octroi du permis par étapes**, ce programme a été lancé en 1994 par une province canadienne. Six provinces, dont la population représente plus de 80 p. 100 de l'ensemble du pays exigent maintenant des conducteurs novices qu'ils participent au programme.

Les éléments du programme varient légèrement d'une province à l'autre, mais l'on exige, de façon générale, que l'apprenti conducteur suive un programme d'obtention du permis en deux étapes, assorti de restrictions dans un premier temps, et passe un ou plusieurs examens de conduite avant d'être titulaire d'un permis de conduire en bonne et due forme. Le programme s'applique à tous les nouveaux conducteurs de voitures particulières et de motos.

La première étape de ce système dure généralement de 6 à 12 mois. Les conditions imposées peuvent être notamment de conduire uniquement une voiture particulière; d'être accompagné à l'avant d'un titulaire de permis de conduire comptant un nombre minimal d'années d'expérience; de conduire avec un taux nul d'alcool dans le sang; de respecter une interdiction de conduire la nuit; et de ne pas conduire sur les routes à chaussée séparée ou sur les autoroutes urbaines.

Au cours de la seconde étape, les restrictions se font moins nombreuses. Les conducteurs peuvent être tenus de conduire uniquement une voiture particulière et de conduire avec un taux nul d'alcool dans le sang. Pour obtenir leur permis de conduire en bonne et due forme, les apprentis conducteurs peuvent être tenus de passer leur examen de conduite de la seconde étape dans un délai maximum, qui peut aller jusqu'à cinq ans. Autrement, il leur faudra reprendre le programme depuis le début.

Les nouveaux conducteurs peuvent être également contraints de conserver un dossier sans infraction pendant toute la durée du programme d'octroi du permis par étapes ou être obligés de suivre un cours de conduite préventive.

Les études d'évaluation préliminaires réalisées dans certaines provinces ayant adopté cette formule ont révélé que le programme est extrêmement efficace. Le recul des taux de collision chez les conducteurs novices se situe entre 19 et 31 p. 100. Dans une province, on a observé une



Fait déplorable, près de 30 p. 100 des jeunes enfants (de la naissance à 4 ans) tués dans des voitures particulières auraient pu avoir la vie sauve s'ils avaient été convenablement attachés.



Les programmes d'octroi du permis par étapes aident les conducteurs novices à acquérir peu à peu les aptitudes requises pour conduire un véhicule automobile dans des situations à faible risque.



Près de la moitié des conducteurs ne portant pas la ceinture de sécurité qui ont trouvé la mort dans un accident de voiture ont été éjectés de leur véhicule. Au cours de l'Opération Impact, les agents de police de première ligne ont aidé le public à comprendre que la ceinture de sécurité sauve des vies.



Le dixième des automobilistes qui refusent de boucler leur ceinture représentent 40 p. 100 de tous les décès et 21 p. 100 de toutes les blessures graves sur la route.



Une base de données en ligne élaborée entièrement par des policiers fait connaître les mesures de sécurité routière qui portent fruit.

diminution de 24 p. 100 des accidents provoquant des décès ou des blessures graves, alors que dans une autre le nombre de décès a diminué de 28 p. 100 et celui des blessures de 10 p. 100 parmi les conducteurs débutants.

La Nouvelle-Zélande et l'Australie ont introduit un programme d'obtention par étapes du permis de conduire. La Suisse introduit actuellement le programme à l'intention des nouveaux conducteurs.

L'Opération Impact est une initiative nationale de la circulation d'une durée d'une journée, parrainée par l'Association canadienne des Chefs de police (ACCP). Alors que l'initiative a commencé en 1990, plus de 220 services de police y participent actuellement. Dans le cadre de l'Opération Impact de 1999, les services de police municipaux, provinciaux et nationaux ont organisé une opération-éclair d'une

journée au cours de laquelle ils ont arrêté près de 350 000 automobilistes pour vérifier le port de la ceinture de sécurité et, dans certains cas, administrer un alcootest.

Type de victime	Occupants sans ceinture (% moyen 1993-1996)	Occupants sans ceinture (% 1997)
Conducteurs tués	40,2	37,3
Conducteurs gravement blessés	18,2	16,5
Passagers tués	41,4	41,0
Passagers gravement blessés	25,8	23,9
Enfants tués (0-4 ans)	31,7	29,3
Enfants gravement blessés	24,5	15,7

Le principal objectif est de permettre aux agents de police de première ligne d'informer la population des risques liés à la non-utilisation de la ceinture de sécurité et à la conduite en état d'ébriété. Dans plusieurs provinces ou territoires, l'Opération Impact donne le coup d'envoi à des campagnes plus étendues de sensibilisation et d'application des mesures de sécurité, ciblant les

personnes qui ne bouclent pas leur ceinture. En préparation, on fournit aux agents de police des dépliants fort utiles sur le risque qu'ils remettent aux automobilistes. En 1999, le principal message s'appuyait sur une étude récente indiquant que 40 p. 100 de tous les occupants mortellement blessés dans un accident d'automobile ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

En 1999, l'ACCP a également produit une vidéo télévisée à l'échelle nationale intitulée *Dernière l'insigne*, qui décrit les objectifs de l'Opération Impact ainsi que les principaux messages. Cette initiative a bénéficié d'une couverture médiatique d'envergure à l'échelle locale et nationale.

Transports Canada, en partenariat avec l'Association canadienne des Chefs de police et d'autres organismes publics, a créé une **Base de données sur les pratiques exemplaires en matière de sécurité routière** accessible en ligne. Cette base, que l'on peut consulter à partir de la page Web sur la sécurité routière de Transports Canada (www.tc.gc.ca/securiteroutiere), renferme un large éventail de stratégies efficaces en matière de

sécurité routière adoptées par les municipalités, toutes élaborées par des policiers de première ligne. Ces stratégies permettent aux policiers du Canada et à d'autres intervenants de la sécurité routière d'avoir facilement accès à des techniques éprouvées de résolution de problèmes.

2. Améliorer la communication, la coopération et la collaboration

La gendarmerie royale du Canada (GRC), avec l'aide de Transports Canada et en partenariat avec des organismes régionaux ainsi qu'avec



des organismes du transport et de la santé de la province de l'Alberta, participe à une étude pilote intitulée le **Projet de police communautaire.**

Le principal objectif de l'initiative est d'élaborer, de mettre en œuvre et d'évaluer un protocole de police communautaire

qui améliorera la qualité des mesures d'application du code de la route. S'il donne satisfaction, ce projet sera repris dans d'autres régions.

En 1998, comme préambule en vue du projet, la GRC a établi un nouvel énoncé de mission – « améliorer la sécurité du public sur nos routes ». Les agents de première ligne participant à l'étude ont reçu une formation spéciale concernant la nature et les conséquences de la conduite dangereuse, et ils connaissent l'utilité des données sur les collisions de véhicules automobiles pour la résolution des problèmes et l'évaluation du rendement.

Une enquête sur le port de la ceinture de sécurité en milieu rural a été menée dans le cadre du projet pilote. Tant la GRC que des bénévoles de la collectivité ont participé à l'établissement des données de référence requises pour planifier des programmes efficaces afin d'accroître le port de la ceinture de sécurité.

Le Projet de police communautaire pourrait bien changer les méthodes de travail de la police dans les collectivités : le processus de collecte des données est en cours de révision; on a mis sur pied des groupes de discussion réunissant des agents de police de première ligne et d'autres intervenants de la sécurité routière; on a restructuré les ressources en vue d'une application plus ciblée des règlements; et l'on travaille à l'élaboration de modules de formation et de mesure du rendement. Ce projet devrait permettre aux services de police et aux intervenants de la sécurité routière de cerner et de résoudre les



Le projet de police communautaire de l'Alberta pourrait bien changer la façon dont les collectivités et la police travaillent à la résolution des problèmes de sécurité routière.



Le Code canadien de sécurité constitue la pierre angulaire de la sécurité des autocars et des camions au Canada. Les changements récents proposés pour le Code ont une incidence sur l'arrimage des cargaisons, les heures de service des chauffeurs et la cotation des transporteurs en matière de sécurité.

problèmes de sécurité routière en conformité avec les priorités des collectivités, et de travailler en partenariat.

Les provinces et territoires appliquent les 15 normes du **Code canadien de**

sécurité (CCS), qui constitue le texte de référence national pour la sécurité des camions et des autobus.



Alors que les activités de camionnage ont progressé régulièrement au cours des cinq dernières années, les taux de décès et de blessures graves dans des accidents où des camions sont en cause sont demeurés relativement constants à 18 p. 100 et à 8 p. 100 respectivement. En 1997, cependant, année la plus récente pour laquelle on possède des données, le nombre de décès a enregistré une hausse de 22 p. 100 et celui des blessures graves a augmenté de 10 p. 100.

On prévoit que la sécurité du transport par véhicule commercial sera encore renforcée par les changements apportés récemment ou envisagés à plusieurs normes du *Code canadien de sécurité* :

- Une nouvelle norme nord-américaine visant l'arrimage des cargaisons sera adoptée, dans le but de réduire l'incidence du déplacement ou de la chute de chargements.
- On envisage d'apporter des révisions aux éléments de base des heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux. Au moment de l'approbation finale de la norme révisée du *Code*, des changements aux règlements fédéraux et provinciaux ou territoriaux seront envisagés.
- On prévoit d'apporter des modifications à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, dans le but d'ajouter notamment des dispositions sur l'aptitude en matière de sécurité par suite de la nouvelle norme du *Code* – Cotation de sécurité –, qui instaure un système de cotes. Tout transporteur par camion ou par autobus aura une cote correspondant à l'évaluation de sa performance sur le plan de la sécurité. On révisé également la norme complémentaire du *Code* se rapportant aux vérifications des installations, soit l'examen des pratiques de sécurité et de la tenue de livre des transporteurs routiers.

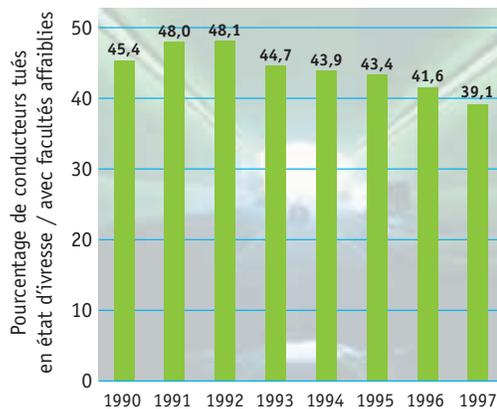
3. Renforcement des mesures d'application

Les principaux objectifs des organismes responsables de la sécurité routière des différentes régions du Canada demeurent les mêmes : augmentation du port de la ceinture de sécurité, réduction de l'incidence de l'alcool au volant et application de mesures dissuasives contre ceux qui font de la vitesse ou qui brûlent les feux rouges.

Parmi les mesures notables introduites ou appliquées de façon plus systématique dans les provinces ou territoires en 1999, mentionnons la

suspension administrative du permis de conduire. On a recours à ce genre de suspension pour les conducteurs qui sont accusés (mais pas encore reconnus coupables) d'avoir conduit un véhicule avec un taux d'alcool dans le sang dépassant la limite autorisée. La suspension prend effet immédiatement et dure jusqu'à trois mois, selon la compétence territoriale.

Malgré les nombreux programmes en place, la conduite en état d'ivresse régresse lentement



Les autres initiatives de lutte contre la conduite avec facultés affaiblies sont les suivantes :

- retenue immédiate du véhicule dans le cas de chauffeurs pris en flagrant délit de conduite avec une suspension de permis;
- formation spécialisée des policiers dans le cadre d'un programme de reconnaissance des drogues, qui leur permettra de déterminer quels chauffeurs ne sont pas en pleine possession de leurs moyens en raison de la drogue.

Certaines provinces et territoires ont également introduit des caméras aux carrefours achalandés pour repérer les chauffeurs qui brûlent les feux rouges. D'autres découragent la vitesse en ayant recours à des radars photos et accroissent la visibilité



de la police dans les zones urbaines de sécurité ou sur les routes où un grand nombre de collisions graves se sont produites.



Les organismes responsables de la sécurité routière ciblent les conducteurs dangereux ou à haut risque – ceux qui n'attachent pas leur ceinture, qui conduisent en état d'ébriété, qui font de la vitesse ou qui brûlent des feux rouges.



Près des trois quart des chauffeurs non attachés qui perdent la vie ou sont gravement blessés dans un accident de nuit avaient également consommé de l'alcool ou n'étaient pas en pleine possession de leurs moyens. Il existe un lien entre les différents comportements à haut risque au volant.



L'Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés aidera les décideurs à avoir une meilleure connaissance des catégories de véhicules en circulation, des personnes qui les conduisent, des distances parcourues et des marchandises transportées.



Les pouvoirs publics et les principaux intervenants en matière de sécurité routière ont formé un partenariat pour évaluer STARS – système électronique de collecte de données sur les collisions de véhicules.

En 1999, le Comité permanent de la Chambre des communes sur la justice et les droits de la personne a tenu des audiences publiques dans tout le Canada et diffusé un rapport formulant plusieurs recommandations destinées à dissuader encore davantage les conducteurs de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool. Nombre des principales recommandations ont par la suite été adoptées dans la législation. Les peines prévues par le **Code criminel** pour la conduite avec facultés affaiblies seront plus sévères et, en cas de conduite avec facultés affaiblies ayant entraîné la mort, la peine maximale pourra être l'emprisonnement à perpétuité.

4. Amélioration de la collecte et de la qualité des données

En 1999, Statistique Canada a mené, au nom de Transports Canada, la première **Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés**, dans le but d'établir des estimations annuelles de la circulation routière au pays. L'Enquête, qui sera reprise tous les ans, comprend 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 transportées par les véhicules commerciaux.

On utilisera les données de l'Enquête pour surveiller les changements survenant avec le temps dans l'utilisation des véhicules, de même que pour surveiller la façon dont l'utilisation des véhicules a une incidence sur la sécurité, la consommation de carburant et l'environnement. Les résultats de l'Enquête fourniront également des indicateurs sur la gestion du risque, qui faciliteront l'élaboration de mesures et de politiques plus judicieuses en matière de sécurité. À partir des données nationales sur le kilométrage des véhicules qui n'étaient jusqu'ici pas disponibles, on pourra également effectuer des comparaisons plus exactes de la sécurité routière d'une province à l'autre et entre les pays.



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

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. L'adoption de STARS améliorerait l'efficacité, la qualité et la rapidité de collecte des données sur les collisions et faciliterait l'échange de données pour l'élaboration de programmes nationaux de sécurité routière.

Les chercheurs s'efforcent continuellement d'améliorer la sécurité des véhicules automobiles en élaborant de nouveaux **règlements sur la sécurité** ou en révisant les règlements en vigueur.



Les normes canadiennes et américaines font en sorte que la plupart des modèles les plus récents de véhicules sont équipés de coussins gonflables pour le siège avant, entièrement repensés en vue d'une force

de gonflage moindre. Les chercheurs de Transports Canada travaillent également en collaboration avec les autorités américaines et européennes à mettre au point une procédure d'essai de l'impact latéral qui ferait appel à un mannequin instrumenté accepté partout dans le monde.

L'évolution rapide du parc automobile canadien qui comprend à l'heure actuelle un plus grand nombre de véhicules tout terrain a été à l'origine de nouvelles recherches visant à déterminer le comportement de ces véhicules plus gros en cas de collision avec des voitures de plus petite taille.

L'amélioration de l'infrastructure routière fait partie intégrante de l'équation de la sécurité routière. En 1999, on a procédé à la révision du **Guide canadien de conception géométrique** des routes pour intégrer des éléments de sécurité dans la conception de la route et prévoir de nouveaux panneaux de signalisation ainsi que des marques sur l'asphalte.

Le sous-comité sur la sécurité routière nouvellement créé, qui relève de l'Association des transports du Canada, met actuellement l'accent sur l'élaboration de lignes directrices nationales visant les **vérifications de la sécurité routière** et l'aménagement de **zones d'alerte** continues sur l'épaulement routier – deux mesures de sécurité peu coûteuses visant l'infrastructure.



De plus en plus, les pays forment des partenariats pour élaborer ou réviser à l'échelle de la planète les règlements sur la sécurité des véhicules automobiles.



Deux mesures de sécurité peu coûteuses sont envisagées : l'élaboration de lignes directrices nationales pour les vérifications de la sécurité routière et l'aménagement de zones d'alerte continue sur l'épaulement routier.



La sécurité routière des Canadiens s'améliore, mais il faut accélérer le rythme du changement, si nous voulons dépasser nos homologues sur la scène internationale.



Le succès de Vision 2001 réside dans la poursuite de la coopération et dans le maintien de la détermination des chefs de file de la sécurité routière au Canada.

Les vérifications de la sécurité routière reposent sur l'application des principes de sécurité à la conception de nouvelles routes ou à la modification des routes déjà aménagées en vue de réduire le risque de collision ou de diminuer leur gravité lorsqu'elles se produisent. Les procédures de vérification de la sécurité sont utilisées depuis plusieurs années avec succès en Grande-Bretagne, au Danemark, en Australie et en Nouvelle-Zélande. Le modèle national pour l'application régulière des procédures de vérification de la sécurité devrait être disponible au Canada dès son approbation.

On appelle zones d'alerte les zones striées ou ondulées sur l'épaulement routier qui produisent une série de vibrations et un bruit destinés à prévenir les conducteurs qu'ils quittent la chaussée. Ces zones d'alerte, qui ont été installées sur certaines voies au Canada, se sont révélées peu coûteuses et extrêmement efficaces aux États-Unis pour réduire les accidents provoqués par la sortie de route des véhicules.

orientations futures

Les initiatives de Vision sécurité routière 2001 sont à l'origine d'une amélioration de la performance du Canada au chapitre de la sécurité routière. Toutefois, notre pays continue d'être aux prises avec un défi de taille face aux autres champions mondiaux de la sécurité routière, étant donné que leur niveau de sécurité continue de s'améliorer encore plus rapidement que le nôtre.

Des efforts sur plusieurs fronts sont nécessaires si l'on veut que le Canada atteigne en bout de ligne son objectif, celui d'avoir les routes les plus sûres au monde. La réussite passe par une sensibilisation accrue, un renforcement de la coopération et de la détermination des responsables de la sécurité routière et une meilleure acceptation par la population des initiatives nouvelles ou déjà en place visant les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

L'an 2001 approche à grand pas. D'après les améliorations de la sécurité obtenues depuis l'adoption de Vision 2001, il se pourrait que le Canada ne parvienne pas à atteindre son objectif d'ici à 2001. Le Canada n'est pas un cas isolé. Dans le passé, plusieurs pays européens ont également établi des objectifs ambitieux qu'ils ne sont pas parvenus à atteindre dans le délai qu'ils s'étaient initialement fixé. Ils ont cependant connu plus de succès avec les efforts ciblés amorcés par la suite. Les intervenants de la sécurité routière au Canada définissent à l'heure actuelle les objectifs pour après 2001 afin que le Canada continue d'améliorer sa performance dans le but d'offrir aux usagers les routes les plus sûres au monde.

pour communiquer avec nous

Pour nous communiquer vos commentaires ou vous renseigner sur les programmes en place dans votre région, téléphonez à Transports Canada en composant sans frais le **1-800-333-0371** ou écrivez à l'adresse électronique **roadsafetywebmail@tc.gc.ca**.

