

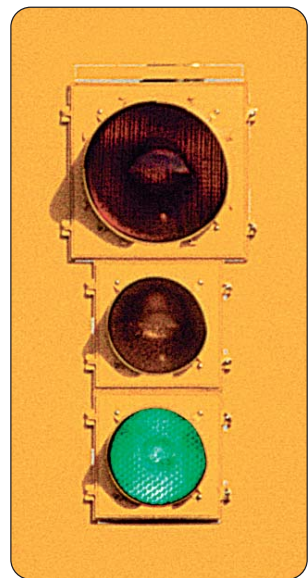
2005

RAPPORT ANNUEL

VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2010

Vers les routes les plus sûres au monde



Vision sécurité routière 2010 constitue la stratégie nationale en matière de sécurité routière du Canada. Elle vient succéder à notre première initiative nationale, Vision sécurité routière 2001, qui a été lancée officiellement en 1996. L'objectif de Vision sécurité routière 2010 est de faire en sorte que les routes du Canada soient les plus sûres du monde. Les objectifs stratégiques de cette initiative 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.

Tous les ordres de gouvernement, de même que plusieurs partenaires déterminants des secteurs public et privé, appuient le nouveau plan. Vision sécurité routière 2010 met l'accent sur l'importance des partenariats et a recours à un large éventail d'initiatives axées sur les usagers de la route, l'infrastructure et les véhicules motorisés.

L'adoption de Vision sécurité routière 2010 par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et l'appui officiel de ces objectifs convenus par tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière à l'automne 2000 ont fourni aux intervenants en matière de sécurité routière du Canada des objectifs en fonction desquels ils pourront élaborer de nouvelles stratégies et mesurer les efforts d'intervention. Les rapports annuels précédents sur Vision sécurité routière ont présenté le programme, décrit le plan d'action du Canada, revu les initiatives réussies de sécurité routière mises en œuvre au Canada et à l'échelle internationale et présenté les données de référence liées à des objectifs quantitatifs. Le présent rapport décrit les progrès réalisés dans les domaines visés par les améliorations à apporter dans le cadre de Vision sécurité routière 2010.



TOUR D'HORIZON

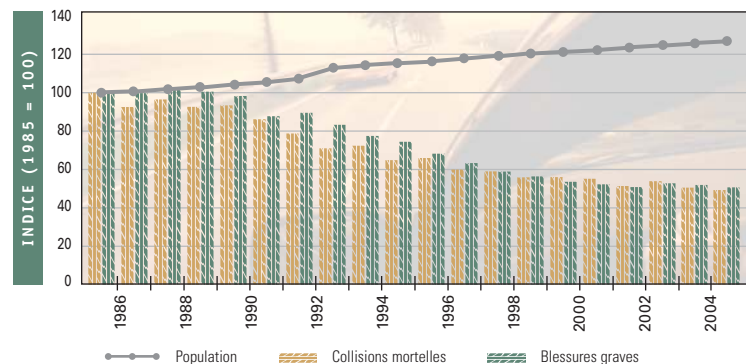


TRANSPORT ROUTIER : LA MOBILITÉ COÛTE CHER

Les Canadiens sont les gens qui se déplacent le plus au monde — 74 citoyens sur 100 âgés de 16 ans et plus possèdent un véhicule motorisé. On estime que chacun des 31,6 millions de Canadiens a parcouru en moyenne 16 000 kilomètres sur les routes du pays en 2004. Malheureusement, cette mobilité entraîne des coûts. En 2004, la dernière année pour laquelle des données sur les collisions de la route sont disponibles, 2 725 usagers de la route ont été tués et plus de 212 000 ont été blessés. Plus de 18 000 personnes blessées ont souffert de blessures graves qui ont nécessité un séjour à l'hôpital d'au moins 24 heures.

Si l'on considère l'ensemble des collisions liées au transport, le transport routier a fait un nombre de victimes et de blessés beaucoup trop élevé. Toutefois, des progrès considérables sont réalisés. L'an dernier, le bilan des décès causés par une collision de la route était aussi bas en 2004 qu'en 1952, une période où la population du Canada s'élevait à 14,5 millions d'habitants, et où les gens étaient considérablement moins mobiles. Il y avait 3,2 millions de véhicules et 3,6 millions de conducteurs titulaires d'un permis

Les routes canadiennes deviennent de plus en plus sûres malgré la croissance constante de la population ainsi que du nombre de véhicules et de conducteurs



sur nos routes en 1952. Aujourd'hui, le Canada compte 19,1 millions de véhicules et 21,7 millions de conducteurs. Donc, malgré le nombre sans cesse croissant de conducteurs et de véhicules — ainsi que de piétons, de motocyclistes et de cyclistes — qui partagent nos routes, le nombre de collisions a diminué graduellement. En réalité, au cours des 20 dernières années, le nombre de décès et de blessures graves a chuté de moitié par unité de population.

Malgré ces améliorations remarquables, le nombre de blessures et de décès causés par les collisions de la route continue de poser le plus important problème de sécurité en matière de transport au Canada. Les collisions de la route demeurent l'une des causes les plus importantes de décès chez les Canadiens, et une grande partie des victimes sont des jeunes. Ensemble, les victimes de collisions de la route comptent pour plus de 94 p. 100 des personnes tuées et 99 p. 100 des personnes gravement blessées dans un incident lié au transport. On estime que le coût annuel pour la société engendré par ces collisions de la route causant des blessures ou des dommages matériels se situe entre 11 et 27 milliards de dollars, selon la méthode de calcul utilisée.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

Bon nombre des pays les plus sûrs au monde réagissent souvent plus rapidement que le Canada devant les grands défis que pose la sécurité routière. Leurs initiatives en matière de sécurité routière relèvent d'un seul échelon du gouvernement, alors qu'au Canada, cette responsabilité est partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux.

Au total, 2 725 personnes ont été tuées et plus de 212 000 ont été blessées sur les routes du Canada en 2004. Mais, des progrès sont accomplis.



La taille importante du Canada et ses multiples ordres de gouvernement ont entraîné une approche multiniveaux à 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 pour l'ensemble du pays, de la recherche, de l'élaboration et de l'évaluation des programmes ainsi que 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 servant au transport interprovincial, en vertu de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*. 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.

L'octroi de permis et d'immatriculations, la collecte de données sur les collisions et les risques (comme le nombre de véhicules motorisés immatriculés), les activités de recherche, le développement, la mise en œuvre et l'évaluation de programmes de sécurité, la conception, la construction et l'entretien des routes, de même que l'application de la réglementation visant le transport routier relèvent des gouvernements provinciaux et territoriaux.

Parallèlement, 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 et de la prévention des blessures.

En plus des efforts concertés des différents ordres 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 différents ordres de gouvernement.



Source : Police provinciale de l'Ontario

LA VISION DES INTERVENANTS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU CANADA : DISPOSER DES ROUTES LES PLUS SÛRES DU MONDE

Comme bon nombre de pays industrialisés, le Canada a connu une croissance économique rapide pendant une période prolongée après la Seconde Guerre mondiale, l'immatriculation des véhicules augmentant en moyenne de 6 p. 100 chaque année, jusqu'au milieu des années 1970. En replaçant ce taux de croissance en contexte, cela signifie que le nombre d'immatriculations a augmenté en moyenne de 1,7 p. 100 par année, depuis le milieu des années 1970 jusqu'à aujourd'hui. Comme il fallait s'y attendre, le nombre de collisions mortelles a également augmenté de façon constante pendant l'après-guerre, en marge d'une mobilité en forte croissance, pour atteindre son sommet en 1973, soit 6 706.

Qu'est-ce qui a freiné cette augmentation des décès sur la route? L'adoption des lois contre la conduite en état d'ébriété en 1969, des plus importantes normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada au début des années 1970 et des lois obligeant le port de la ceinture de sécurité dans certaines provinces au milieu des années 1970. À cela se sont ajoutées l'amélioration des infrastructures routières et du réseau routier national de même que les campagnes de sensibilisation du public visant à réduire le nombre de collisions où l'alcool est en cause et à mettre l'accent sur les bienfaits du port de la ceinture de sécurité — toutes ces initiatives ont contribué à freiner la hausse du nombre de décès sur nos routes.



La croissance et l'évolution des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux de sécurité routière dans tous les territoires canadiens ont également joué un rôle à cet égard. Ces organismes ont lancé des initiatives de sensibilisation du public, des programmes de sécurité et des mesures d'application de la loi visant à modifier le comportement des usagers de la route, ce qui a entraîné une diminution soutenue du nombre de blessures et de décès attribuables à des collisions de la route.

Parallèlement, les experts en sécurité routière ont constaté qu'un problème persistait. En effet, leurs efforts d'intervention n'étaient pas aussi efficaces qu'ils le croyaient pour diminuer le nombre de décès et de blessures chez les usagers de la route « à risque élevé » que pour la majorité des automobilistes.

Par conséquent, les intervenants en matière de sécurité routière au Canada ont collaboré afin d'élaborer leurs deux premiers programmes nationaux visant à améliorer la sécurité routière. Le Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO), mis en place en 1989, cible le port accru de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue adéquats pour enfant; la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA), mise en place en 1990, vise quant à elle à réduire le nombre de cas d'alcool au volant. Ces programmes nationaux s'attaquent aux deux problèmes de sécurité routière les plus critiques au Canada. Cependant, le rythme auquel s'opèrent les améliorations demeure lent.

Afin d'accélérer les progrès, le CCATM a adopté sa première stratégie nationale en matière de sécurité routière en 1996, intitulée Vision sécurité routière 2001. Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a donné son aval à la stratégie au cours de la même année. L'objectif de Vision sécurité routière 2001 visait à faire en sorte que les routes du Canada soient les plus sûres du monde. Les 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, améliorer la collecte des données et la qualité de l'information sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays) ont été choisis afin de guider l'élaboration des stratégies nationales en matière de sécurité routière.

Les experts en sécurité routière ont estimé que le meilleur moyen de réduire le nombre de décès et de blessures consistait à cibler les usagers de la route à risque. À cet égard, la première Stratégie nationale de sécurité routière au Canada a été adoptée en 1996.



Le plan actuel de neuf ans comporte un objectif national ambitieux et des sous-objectifs généraux.

En plus d'offrir une vision ambitieuse et de définir quatre objectifs stratégiques, l'initiative intègre également les éléments principaux du PCPO et de la SRCFA et prolonge leur mandat jusqu'en 2001, date à laquelle devait prendre fin cette première stratégie nationale en matière de sécurité routière.

Au cours de l'échéancier de six ans de Vision sécurité routière 2001, de nombreuses initiatives ont été mises en œuvre à l'appui des quatre objectifs stratégiques, la nature et la portée de ces programmes variant selon les territoires. Dans l'ensemble, les résultats se sont révélés positifs. Entre 1996 et 2001, le nombre de décès a diminué de 10 p. 100, alors que le nombre de blessures graves a diminué de 16 p. 100. Le port de la ceinture de sécurité à l'échelle nationale dans les zones urbaines a augmenté légèrement, à 90 p. 100, et le pourcentage de décès chez les conducteurs en état d'ébriété a diminué de 42 à 36 p. 100.

VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010 : UN PLAN DE RELÈVE

La réussite de Vision sécurité routière 2001, mesurée en fonction de la diminution du nombre de décès et de blessures graves et d'un meilleur classement à l'échelle internationale en matière de sécurité routière, a incité le CCATM à établir un plan national de relèvement en matière de sécurité routière. Vision sécurité routière 2010 s'échelonne 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 du monde — et la nouvelle version conserve les quatre objectifs stratégiques initiaux, tout en établissant des objectifs plus rigoureux pour les programmes SRCFA et PCPO. À ces éléments, on a ajouté un objectif national

ambitieux et plusieurs sous-objectifs de grande portée 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 allant de 2002 à 2010, par rapport à la période de 1996 à 2001.

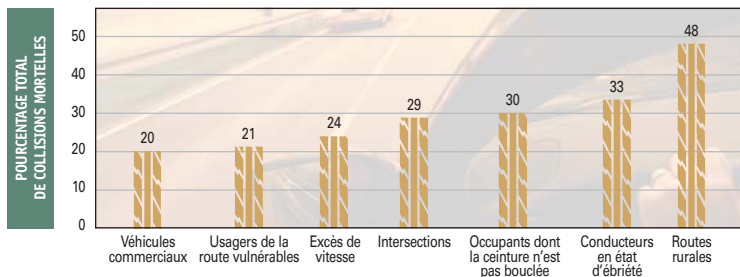
Les sous-objectifs sont les suivants :

- Port de la ceinture de sécurité et bon usage des dispositifs appropriés de retenue pour enfant 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 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 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 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 une collision.
- Diminution de 30 p. 100 du nombre d'usagers vulnérables (piétons, motocyclistes, cyclistes) tués ou gravement blessés.

De plus, l'un des sous-objectifs portait sur une diminution de 20 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions mettant en cause des conducteurs à risque. Ce sous-objectif a été révisé en 2005 et fera l'objet d'une discussion en profondeur plus loin dans ce rapport.

De toute évidence, les secteurs qui exigent une attention spéciale en vertu de Vision sécurité routière 2010 constituent les plus importants défis auxquels doivent faire face les défenseurs de la sécurité routière au Canada. Le graphique suivant illustre à quelle fréquence (en pourcentages) chacun des secteurs liés aux sous-objectifs ont été déterminés comme étant une cause d'une collision mortelle de 1996 à 2001.

Objectifs de Vision sécurité routière 2010 — Les principaux secteurs préoccupants en matière de sécurité routière : Pourcentage total de collisions mortelles de la route (moyenne de 1996 à 2001)



Secteur lié à un sous-objectif de VSR 2010

Nota : La plupart des collisions mortelles mettent en cause plus d'un facteur, ce qui entraîne un chevauchement considérable entre les sous-objectifs. C'est pourquoi le total des sous-objectifs est supérieur à 100 p. 100.

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 et territoriales et des milieux de la police, ainsi que d'intervenants du secteur non gouvernemental dont les activités concernent de près la sécurité routière. Parmi les groupes de travail, on compte le Groupe de travail sur le Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO 2010), le Groupe de travail sur la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA 2010), le Groupe de travail sur la gestion de la sécurité en matière de vitesse et d'intersections (GSMVI), le Groupe de travail sur les conducteurs à risque (CAR), le Groupe de travail sur les usagers vulnérables (UV) et le Groupe de travail sur la sécurité des routes rurales (SRR). Le Comité permanent sur la conformité et la réglementation (CPCR)

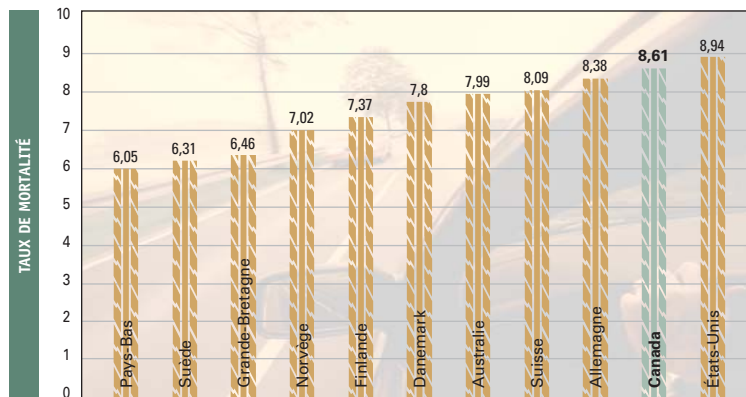


de CCATM a pris la responsabilité d'atteindre les objectifs liés au sous-objectif des véhicules commerciaux. Le CCATM prépare des rapports annuels sur les initiatives entreprises par ces groupes de travail, ainsi que sur les progrès en regard des objectifs, à l'intention du Conseil des ministres et des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

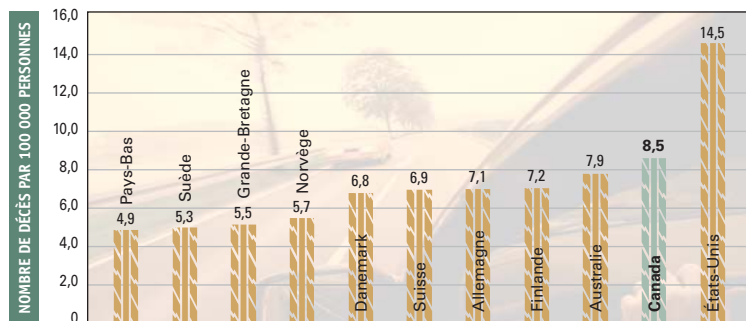




Taux de mortalité par milliards de kilomètres parcourus — Pays membres les mieux classés de l'OCDE (2004)



Nombre de décès à la suite de collisions de la route par 100 000 personnes — Pays membres les mieux classés de l'OCDE (2004)



COMPARAISONS INTERNATIONALES

Parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) dont les routes sont classées parmi les plus sûres, tous sauf un (Allemagne) ont mis en place des objectifs nationaux ambitieux en matière de sécurité routière. Ces objectifs visent à réduire le nombre de collisions mortelles, et dans certains cas, de collisions causant des blessures graves, de 20 à 50 p. 100, et ce, sur des périodes variant de 9 à 18 ans.

Plusieurs des principaux pays membres de l'OCDE ont des objectifs qui sont encore plus ambitieux que ceux du Canada, cherchant à atteindre une diminution du nombre de décès de 40 à 50 p. 100.

Par conséquent, il n'est pas surprenant que même si le Canada continue de réaliser des progrès graduels vers son objectif national de 30 p. 100 en ce qui concerne la diminution du nombre de décès et de blessures graves d'ici la fin de la décennie, le Canada continue de perdre du terrain par rapport aux autres pays membres de l'OCDE qui se retrouvent en tête.

Les comparaisons des données relatives à la sécurité routière présentées dans le premier graphique ci-contre, sont fondées sur le nombre de décès par milliard de kilomètres parcourus. Toutefois, ce ne sont pas tous les pays qui recueillent des données sur le kilométrage de façon régulière. Une autre mesure souvent utilisée pour comparer le degré de sécurité routière entre les pays est le nombre de décès à la suite d'une collision de la route par unité de population, et cet indicateur est accessible à tous les pays. Peu importe la mesure utilisée, le Canada s'est classé dixième en 2004 parmi les 30 pays membres de l'OCDE.

Plusieurs des pays chefs de file de l'OCDE préconisent des objectifs encore plus ambitieux que ceux du Canada.

Bien que le Canada réalise des progrès de façon graduelle, nous perdons du terrain par rapport aux autres pays mieux classés dans le monde.

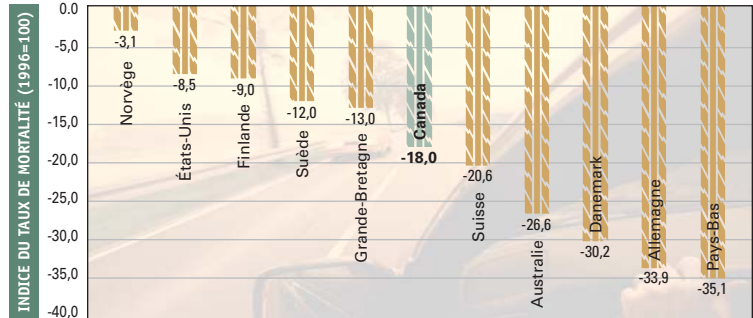
Le deuxième graphique montre les améliorations survenues entre 1996 et 2004, parmi les principaux pays membres de l'OCDE, selon le nombre de décès par unité de population de 100 000 habitants. L'aspect le plus notable qui ressort de ce graphique est que l'amélioration de la fiche de sécurité routière était plus marquée pour le Canada que pour de nombreux pays toujours chefs de file en la matière. L'année de référence de ce graphique, soit 1996, est l'année où la première stratégie nationale en matière de sécurité routière du Canada a été mise en place.

Ce graphique confirme que le Canada a réalisé des progrès considérables au cours de la dernière décennie, mais cela nous mène également à une question bien évidente : qu'ont fait pour réaliser ces améliorations les pays qui ont présenté des progrès considérablement plus importants que ceux du Canada pour la même période?

Bien qu'il n'y ait pas de réponse simple, la section qui suit permettra de faire la lumière sur certaines de leurs principales activités.

Les Pays-Bas ont resserré leurs mesures d'application de la loi en ce qui concerne les excès de vitesse par la mise en place de caméras de surveillance routière; une diminution des limites de vitesse de 100 à 80 km/h sur certaines autoroutes urbaines, de 50 à 30 km/h sur 50 p. 100 du réseau urbain et de 80 à 60 km/h sur bon nombre de voies d'accès rurales; l'adoption de nouveaux règlements (un taux d'alcoolémie de 20 mg % pour les nouveaux conducteurs) et une application accrue ciblant les piétons en état d'ébriété et les conducteurs dont les facultés sont affaiblies par l'alcool ou les drogues; l'introduction d'importants programmes d'amélioration des infrastructures (p. ex. des zones de 30 km/h, des vérifications de la sécurité

Évolution du taux de mortalité par 100 000 personnes — Pays membres les mieux classés de l'OCDE (2004 comparativement à 1996)



routière); l'introduction d'inspections annuelles obligatoires pour les véhicules de plus de trois ans; l'introduction de programmes pluriannuels d'exécution de la loi et de sensibilisation du public en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, la conduite en état d'ébriété et le port du casque chez les conducteurs de scooters (cyclomoteurs à faible puissance).

L'Allemagne utilise de plus en plus de caméras de surveillance routière et applique désormais des sanctions plus sévères aux conducteurs d'autobus et de camions qui ne respectent pas les limites de vitesse. Le pays a également repoussé les zones de 30 km/h jusqu'aux zones bâties; intégré des vérifications de la sécurité routière à la conception des réseaux routiers; mené des recherches visant à rendre plus sûrs les déplacements sur les routes rurales, particulièrement afin de réduire les risques associés au dépassement; construit de nombreuses voies de contournement afin de réduire la circulation en ville; développé le réseau d'autoroutes afin de réduire les déplacements sur les routes à deux voies; augmenté les sanctions visant les conducteurs qui utilisent leur téléphone cellulaire au volant; mis en place des campagnes de sensibilisation du public visant à accroître la responsabilité sociale de tous les usagers de la route à l'égard des autres usagers.

Le Danemark a resserré ses sanctions associées à l'excès de vitesse en ce qui a trait à la perte du permis de conduire (p. ex. les conducteurs qui dépassent de 60 p. 100 ou plus la limite de vitesse affichée perdent systématiquement leur permis de conduire); mis en place des programmes obligatoires de formation à la conduite automobile et de réadaptation pour tous les conducteurs reconnus coupables de conduite en état d'ébriété; construit de nombreux nouveaux ronds-points pour réduire la densité de trafic; mis en place des programmes d'éducation routière pour les enfants d'âge préscolaire et d'âge scolaire; mené de nombreuses campagnes sur la sécurité routière (p. ex. des campagnes axées sur le port de la ceinture de sécurité); amorcé des programmes d'inspection biannuels obligatoire pour tous les véhicules de plus de quatre ans; développé les analyses de points noirs, y compris sur les routes locales, afin de relever les sections de route à risque élevé; mis sur pied un système de points d'inaptitude qui cible particulièrement les personnes qui ne portent pas la ceinture de sécurité.



L'Australie a réduit sa tolérance aux excès de vitesse pour lesquelles des sanctions sont appliquées (p. ex. l'émission de contraventions, sur les routes où la limite est de 100 km/h, à des conducteurs qui se déplacent à 105 km/h au lieu de 110 km/h); eu recours aux appareils photo reliés au feu rouge ainsi qu'aux caméras de surveillance routière non fixes pour limiter les excès de vitesse et augmenté l'application de sanctions concernant les excès de vitesse; introduit une limite de vitesse par défaut de 50 km/h

dans les zones bâties, prolongé les zones de basse vitesse (en deçà de 60 km/h) vers les zones où il y a beaucoup de piétons; augmenté le financement réservé aux programmes d'analyse des points noirs; introduit les points d'inaptitude pour l'utilisation de téléphones cellulaires qui ne permettent pas la fonction mains libres dans certains territoires; eu recours à l'éthyloscopie aléatoire pour détecter la présence d'alcool chez les conducteurs; introduit l'éthyloscopie aléatoire pour les drogues comme le cannabis; resserré l'application des règlements et les programmes de sensibilisation du public visant à dissuader les gens de conduire en état d'ébriété.

La Suisse a réduit son taux d'alcoolémie à 50 mg %, alors qu'il était de 80 mg %; permis aux policiers de procéder à une éthyloscopie aléatoire sur les conducteurs avec facultés affaiblies; introduit l'immatriculation par étapes progressives pour les nouveaux conducteurs; exigé que les véhicules commerciaux de plus de 3,5 tonnes soient dotés de limiteurs de vitesse.

La Grande-Bretagne a poursuivi la mise en place des campagnes nationales de sécurité routière THINK; développé le programme pilote d'éducation des piétons à l'intention des enfants; augmenté le nombre de zones où la limite de vitesse permise est de 20 milles à l'heure, particulièrement aux abords des écoles; développé le programme d'utilisation de caméras de sécurité automatiques; combiné l'exécution de la loi à des campagnes intenses de sensibilisation du public afin de modifier les attitudes culturelles à l'égard de la conduite en état d'ébriété.

La Suède utilise de plus en plus les caméras de surveillance routière automatiques. Le pays a demandé une étude afin d'étudier la possibilité de demander que tous les nouveaux véhicules soient dotés d'un antidémarréur avec éthylomètre d'ici

2012; réservé des milliards de dollars au cours de la prochaine décennie afin de construire des glissières de sécurité qui seront installées sur la ligne de centre, de construire des intersections plus sécuritaires et des voies d'accotement sur les routes de campagne à deux voies pour réduire la possibilité de collisions frontales et de collisions ne mettant en cause qu'un seul véhicule; mis en place des campagnes de sensibilisation du public afin de souligner les risques accrus associés à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant; augmenté l'éducation en matière de sécurité routière dans les écoles; obligé le port du casque pour tous les cyclistes de moins de 15 ans.

La Finlande a réduit les limites de vitesse en hiver sur certaines routes rurales; introduit un règlement concernant l'utilisation d'anti-démarrateurs avec éthylomètre; mis en place une loi exigeant des médecins qu'ils informent les policiers des conducteurs inaptes; développé ses efforts d'exécution systématique de la loi concernant le non-respect des limites de vitesse; augmenté le nombre de programmes de sensibilisation du public en ce qui a trait à la sécurité routière, particulièrement chez les jeunes et les personnes âgées.

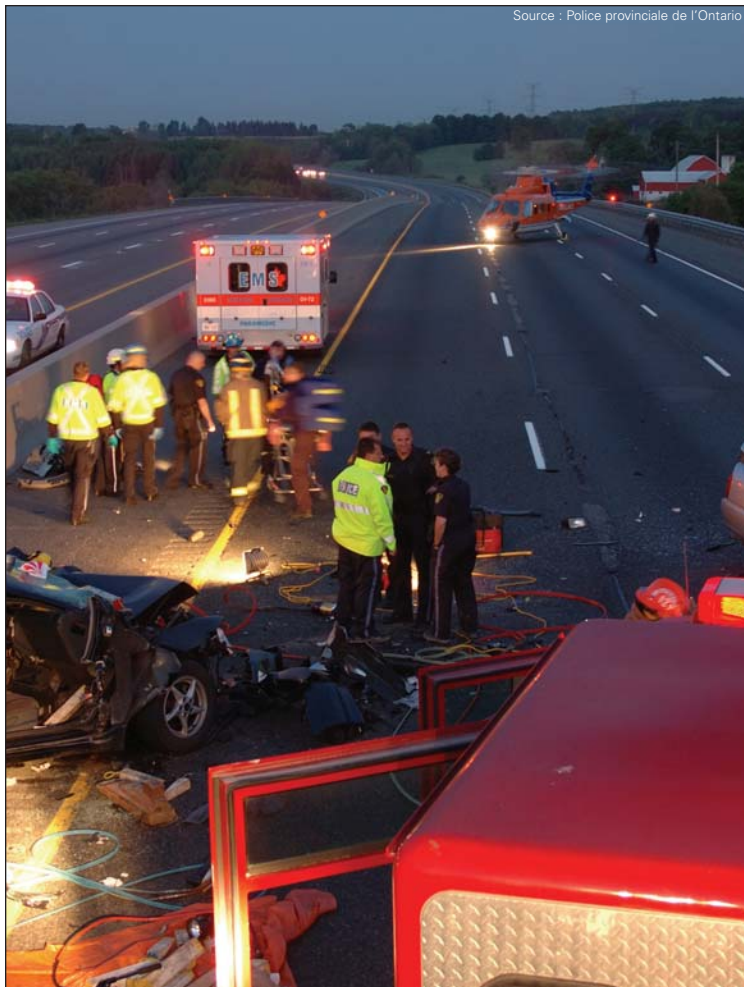
Les États-Unis ont élaboré un plan d'action détaillé visant à réduire le nombre de cas d'excès de vitesse; élaboré et appuyé les meilleures pratiques et la technologie s'étant avérées les plus efficaces pour sauver des vies; se sont concentrés sur l'amélioration des infrastructures routières pour éviter que les véhicules ne quittent la route (p. ex. une meilleure visibilité, des sections à surface ondulée, des voies d'accotement, des aires de sécurité et des barrières), sur les intersections (p. ex. une meilleure ingénierie et une meilleure application des règlements, des ronds-points) et sur les piétons (p. ex. des interventions axées sur la communauté et des solutions

TABLEAU 1

OBJECTIFS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE • PAYS MEMBRES LES MEUX CLASSÉS DE L'OCDE

PAYS	OBJECTIFS NATIONAUX
Pays-Bas	On prévoit 580 décès et 12 250 victimes hospitalisées d'ici 2020 comparativement à des chiffres moyens comparables pour la période de 2000 à 2002 (48 p. 100 moins de collisions mortelles et 35 p. 100 moins de victimes hospitalisées).
Danemark	On prévoit une réduction de 40 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés d'ici 2012 comparativement aux totaux de 1998.
Australie	On prévoit une réduction de 40 p. 100 du nombre de collisions mortelles chez les usagers de la route par 100 000 personnes d'ici 2010 comparativement au taux de 1999.
Suisse	On prévoit une réduction de 50 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés d'ici 2010 comparativement à des données comparables de l'an 2000.
Canada	On prévoit une réduction de 30 p. 100 du nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés de 2008 à 2010 comparativement à des données moyennes de 1996 à 2001.
Grande-Bretagne	On prévoit une réduction de 40 p. 100 du nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans des collisions de la route d'ici 2010 ainsi qu'une réduction de 50 p. 100 du nombre d'enfants (16 ans et moins) tués ou gravement blessés comparativement à la moyenne de 1994 à 1998.
Suède	On prévoit une chute de 50 p. 100 du nombre d'usagers de la route tués en 2007 comparativement à 1996.
Finlande	On prévoit 250 collisions mortelles ou moins d'ici 2010 (43 p. 100 moins de collisions mortelles comparativement à 1997).
États-Unis	On prévoit une réduction de 1,7 à 1,0 usager de la route tué par 100 millions de milles parcourus en 2008 comparativement à 1996, soit une réduction de 41 p. 100.
Norvège	On prévoit une réduction de 30 p. 100 du nombre de collisions mortelles ou de blessures graves d'ici 2015 comparativement aux totaux de 2004.

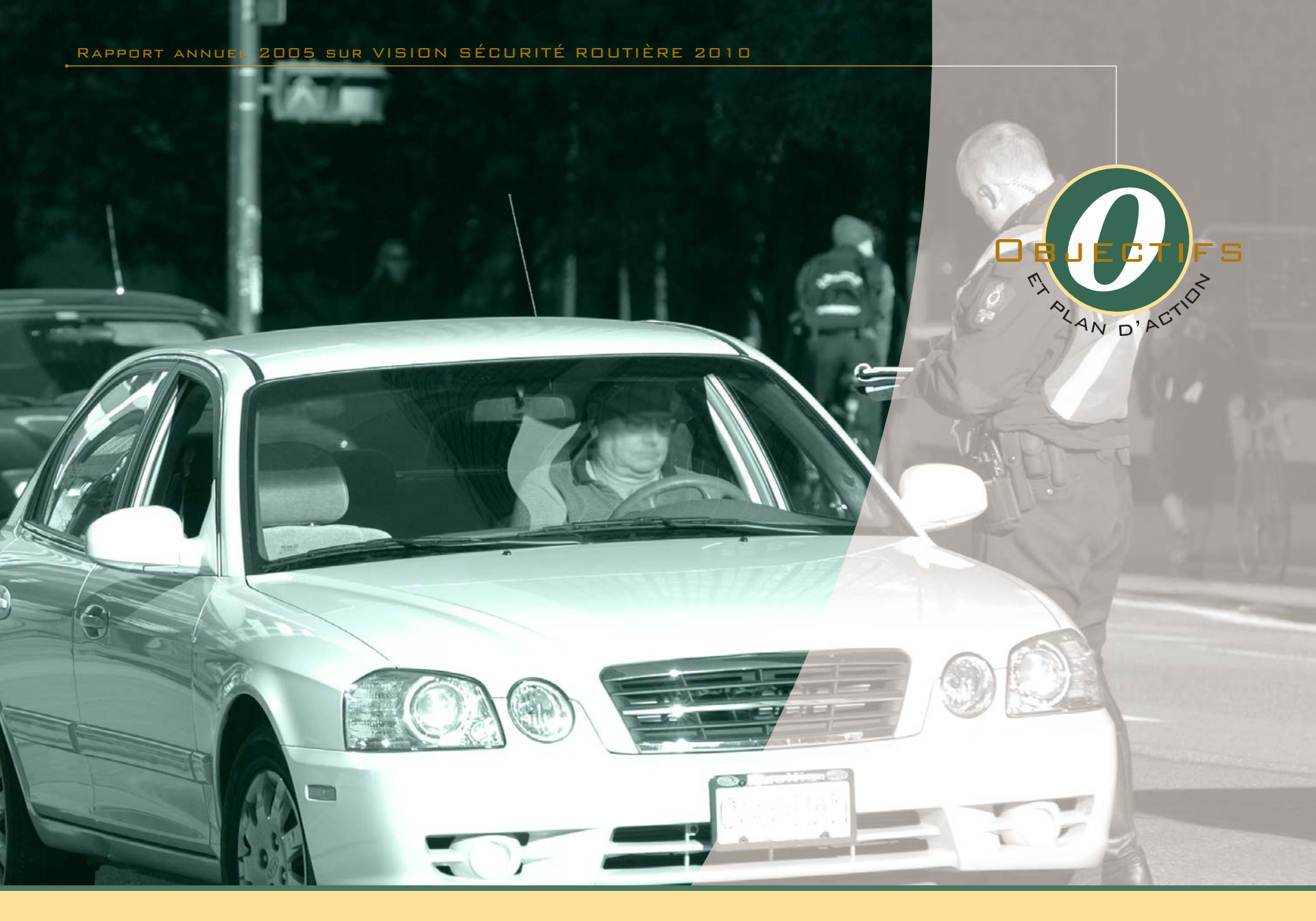
Nota : L'Allemagne ne s'est pas fixée un objectif quantitatif national en matière de sécurité routière.



liées à l'ingénierie des routes); ont développé des programmes de sensibilisation du public associés à la conduite en état d'ébriété et à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfant et de la ceinture de sécurité; ont développé l'application des règlements par les services policiers, de pair avec une campagne de sensibilisation du public, ciblant les conducteurs en état d'ébriété et les personnes ne portant pas la ceinture de sécurité.

La Norvège a amorcé une initiative visant à doubler le nombre de caméras de surveillance routière sur ses routes; réduit la limite de vitesse sur certaines sections de ses routes rurales de 80 km/h à 70 km/h; resserré l'application des règlements par les services policiers et adopté des amendes plus sévères pour certaines infractions au code de la route; mis en place un nouveau système de formation des conducteurs et d'octroi des permis et lancé un programme visant l'installation de barrières sur la ligne de centre sur les routes existantes à deux ou trois voies non divisées.

Malgré les progrès réalisés, il est évident que ces principaux pays membres de l'OCDE doivent continuer de déployer des efforts considérables pour atteindre les objectifs de leurs ambitieux plans nationaux de sécurité routière.



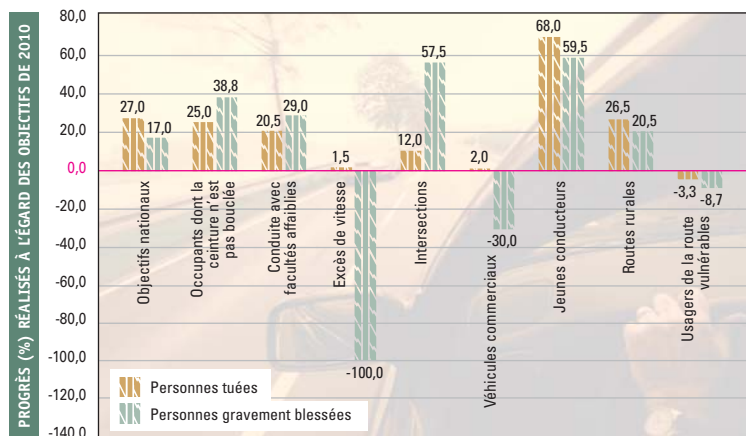
0
OBJECTIFS
ET PLAN D'ACTION

SOMMES-NOUS SUR LA BONNE VOIE POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE 2010?

Les progrès réalisés en regard des objectifs et des sous-objectifs nationaux en matière de sécurité routière au Canada sont mesurés en fonction du nombre moyen de blessures graves et de décès survenus au cours de la période de référence 1996-2001. Actuellement, il existe des données sur les collisions de la route pour une période de trois ans (2002-2004) que l'on peut utiliser à des fins de comparaison. Le graphique suivant montre les progrès réalisés en 2004, comparativement à la période 1996-2001.

Tel qu'il a été mentionné précédemment, les objectifs de Vision sécurité routière 2010 varient de 20 à 40 p. 100, selon le secteur ciblé. Les statistiques qui apparaissent dans ce graphique ont été normalisées, de sorte que l'amélioration — ou dans certains cas, l'absence de progrès — soit exprimée en pourcentage du changement qu'exige l'objectif.

Vision sécurité routière 2010 : Progrès réalisés à l'égard de l'objectif et des sous-objectifs nationaux (2004 comparativement à 1996-2001 [%])



Près du tiers de l'objectif national avait été atteint en 2004.

Ainsi, par exemple, le progrès de 27 p. 100 atteint en 2004 en ce qui concerne le nombre total de collisions mortelles indique que près du tiers des 30 p. 100 de l'objectif national avait été atteint à la fin de 2004.

Le graphique indique qu'il y a eu des progrès dans la plupart des zones problématiques visées par des objectifs. Cependant, le niveau d'amélioration varie considérablement.

La prochaine section du présent rapport porte sur l'objectif national et chacun des sous-objectifs de manière distincte. On y souligne également certaines des initiatives les plus remarquables entreprises par les autorités territoriales canadiennes (provinces/territoires) en 2005 pour contribuer à l'atteinte des objectifs précisés.

L'objectif national

Les initiatives entreprises par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux au cours des trois premières années suivant la mise en œuvre de la Stratégie

Les défenseurs de la sécurité routière au Canada doivent redoubler d'efforts pour atteindre les objectifs de Vision sécurité routière 2010 quant au nombre de collisions causant des décès ou des blessure graves.

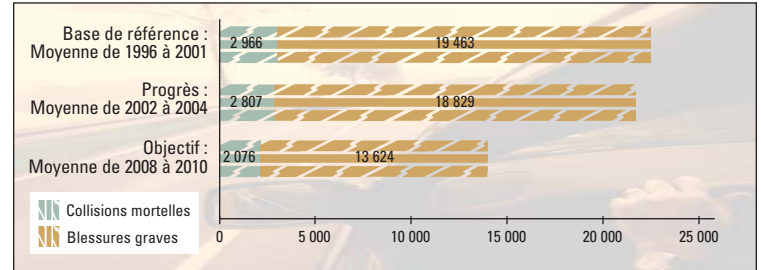
Le Programme canadien sur la protection des occupants du Canada ont permis de réaliser des progrès notables. Au cours de la période 2002-2004, on a observé 5,4 p. 100 moins de décès à la suite de collisions de la route qu'au cours de la période de référence 1996-2001. En 2004 seulement, il y a eu 8,1 p. 100 moins de décès qu'au cours de la période de référence. Cependant, les progrès réalisés quant au nombre d'usagers de la route gravement blessés lors de collisions (blessures qui nécessitent une hospitalisation d'au moins 24 heures) étaient plus modestes, à savoir une amélioration de 5,1 p. 100 en 2004 et une diminution de 3,3 p. 100 au cours de la période 2002-2004.

Les sous-objectifs

Utilisation des dispositifs de retenue des occupants : Vision sécurité routière 2010 a deux sous-objectifs visant à accroître l'utilisation des dispositifs de retenue des occupants.

Le Programme canadien sur la 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 taille et à leur poids. Transports Canada, en partenariat avec le CCATM, a mené des sondages annuels à l'échelle nationale sur le port de la ceinture de sécurité chez les occupants de véhicules légers. Ces sondages, qui alternent chaque année entre les régions urbaines et rurales, fournissent des résultats détaillés sur l'ensemble du pays, en fonction de descripteurs démographiques clés comme le groupe d'âge, le sexe et le type de véhicule occupé. Les plus récents sondages en région rurale (2004) et en région urbaine (2005) sur le port de la ceinture de sécurité ont révélé que le taux de port de la ceinture de sécurité s'élevait à 86,9 p. 100 dans les régions rurales et à 91,1 p. 100 dans les régions urbaines.

Les objectifs de Vision sécurité routière 2010 quant au nombre de collisions causant des décès ou des blessure graves



Lorsque les résultats de ces deux sondages sont pondérés et combinés, il ressort que 90,5 p. 100 de tous les occupants interrogés au cours de la période 2004-2005 bouclaient leur ceinture. Bien que les derniers sondages aient présenté des résultats encourageants, certains problèmes demeurent évidents. Des écarts remarquables dans le degré du port de la ceinture de sécurité sont toujours évidents quant au sexe (4,1 p. 100 de moins pour les hommes), au groupe d'âge (5,0 p. 100 de moins pour les conducteurs de 25 ans et moins par rapport aux conducteurs des autres groupes d'âge), au type de véhicule (7,1 p. 100 moins élevé chez les conducteurs de camionnettes que chez les conducteurs des autres véhicules légers) et à la position dans la voiture (5,9 p. 100 moins élevé pour les occupants de la banquette arrière que pour les occupants assis à l'avant de la voiture).

Transports Canada mène actuellement un sondage sur les taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant, en partenariat avec le Réseau de centres d'excellence pour l'automobile du XXI^e siècle.

Le fait d'accroître le taux d'utilisation de dispositifs de retenue des occupants à 95 p. 100 et plus devrait contribuer à réduire considérablement le nombre de décès et de blessures graves pendant la période visée par Vision sécurité routière 2010. Une étude réalisée par Transports Canada en 1997 indique qu'à chaque point de pourcentage gagné par rapport aux données de base (68 p. 100 en 1989) correspond à une diminution annuelle moyenne

de 23 morts et de 515 blessés¹. Le tableau 2 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 2

PRÉVISION DU NOMBRE DE VIES SAUVÉES ET DE BLESSURES GRAVES ÉVITÉES EN ATTEIGNANT L'OBJECTIF DU PCPO 2010

Taux de port de la ceinture de sécurité de 1996 à 2001	Prévision des vies additionnelles sauvées d'ici 2010 avec un taux de port de la ceinture de 95 %	Prévision des blessures graves évitées d'ici 2010 avec un taux de port de la ceinture de 95 %
89,4 %	715	1 377*

* En supposant que le niveau de blessures évitées était le même pour les occupants gravement blessés que pour tous les occupants blessés.
 ** Le nombre estimé de 715 vies sauvées et de 1 377 blessures graves évitées sont des totaux cumulatifs qui seraient atteints durant la période de 2002 à 2010 si l'objectif de 95 p. 100 d'utilisation de dispositifs de retenue se concrétise.

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 portaient pas de ceinture. Bien que les études sur l'utilisation de ces dispositifs à l'échelle nationale indiquent que 90,5 p. 100 des automobilistes dans les zones urbaines et rurales portent leur ceinture de sécurité, les données nationales les plus récentes sur les collisions révèlent que plus de 39 p. 100 de tous les occupants mortellement blessés et que près de 18 p. 100 des occupants gravement blessés ne portaient pas de ceinture au moment de la collision. Chez certains groupes d'âge, on a remarqué que l'on avait moins tendance à porter la ceinture de sécurité. Près de la moitié (48 p. 100) des occupants blessés mortellement âgés de 20 à 44 ans et 20 p. 100 de ceux de la même catégorie d'âge qui ont été gravement blessés n'étaient pas attachés avant la collision. Les décès et les blessures graves causés par l'absence de port de la ceinture de sécurité surviennent sur tout le réseau routier canadien. Cependant, les plus récentes données sur les collisions révèlent que 51 p. 100 des collisions mortelles mettant en cause des occupants non attachés sont survenues sur des routes rurales, non divisées, où les limites de vitesse varient entre 80 et 90 km/h,

alors que les nombres les plus importants de blessures graves chez les occupants ne portant pas la ceinture de sécurité ont été enregistrés dans des régions urbaines où les limites de vitesse sont de 70 km/h ou moins.

Dans l'ensemble, au cours de 2004, le nombre d'occupants non attachés qui ont été tués ou blessés gravement dans des collisions a diminué de 10 p. 100 et de 15,5 p. 100 respectivement par rapport aux totaux de la période de référence de 1996 à 2001.

Le Groupe de travail du PCPO 2010 est chargé de suivre les progrès réalisés et de recommander des stratégies permettant d'atteindre les sous-objectifs relatifs à l'utilisation des dispositifs de retenue chez les occupants. En collaboration avec les intervenants des autorités territoriales, ce Groupe de travail s'appuie sur les résultats des sondages nationaux annuels, et dans certains cas des sondages régionaux, pour élaborer des stratégies visant à encourager le port de la ceinture et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant à 95 p. 100 et plus. Les stratégies du PCPO 2010 sont axées sur des mesures législatives, des campagnes de sensibilisation et d'application de la loi et des projets d'éducation de la population et de publicité.

Voici certaines des activités reconnues qui ont été adoptées dans les territoires sélectionnés en 2005 pour appuyer les éléments fondamentaux de l'objectif du PCPO 2010 :

- mener des sondages sur le port de la ceinture de sécurité dans les régions où les taux provinciaux sont les moins élevés afin de déterminer et de cibler les groupes et les secteurs problématiques;

Au total, 90,5 p. 100 des gens portent la ceinture de sécurité.

Les jeunes hommes qui conduisent des camionnettes sont les personnes les moins susceptibles de porter la ceinture.

¹ Cette étude a permis d'estimer la diminution du nombre de personnes tuées et de blessées parmi les occupants de véhicules utilitaires légers qui résulte d'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 the National Occupant Restraint Program*, Transports Canada, TP13110E, 1997.

L'alcool est en cause dans environ 30 p. 100 des collisions mortelles sur la route.

La consommation de drogues est une préoccupation de plus en plus importante.

- mener un sondage et amorcer un projet pilote visant à accroître l'utilisation de l'utilisateurs adéquats de dispositifs de protection pour enfant chez les jeunes enfants;
- utiliser pleinement les simulateurs de renversement pour démontrer les conséquences de ne pas porter la ceinture de sécurité;
- offrir un cours de formation sur les sièges de sécurité pour enfant aux employés des grands magasins de vente au détail qui vendent des sièges de sécurité pour enfant;
- axer les campagnes d'éducation du public (p. ex. *Why Die Before You've Lived?*) sur les jeunes de 16 à 21 ans;
- distribuer une trousse d'information sur les dispositifs de retenue des occupants aux collectivités et aux organisations autochtones intéressées à accroître l'utilisation des sièges de sécurité pour enfant et de la ceinture de sécurité;
- adopter une loi pour accroître la sécurité des enfants et des jeunes (p. ex. exiger l'utilisation de sièges d'appoint pour les enfants de 18 à 35 kg, de moins de 145 cm ou de 8 ans et moins, y compris par l'application d'amendes et de points d'inaptitude);
 - éliminer les exemptions et augmenter les amendes et le nombre de points d'inaptitude pour la non-utilisation de la ceinture de sécurité;
 - introduire un programme offrant aux contrevenants la possibilité de suivre un programme d'éducation au lieu de payer une amende;
 - collaborer avec les organismes d'application de la loi afin d'accroître le port de la ceinture dans les régions rurales.

Des renseignements supplémentaires sur les activités réalisées dans les territoires à l'appui du sous-objectif du PCPO 2010 sont fournis sur le site Web du CCATM à : www.ccmta.ca.

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'usagers de la route mortellement ou gravement blessés dans des collisions où l'alcool est en cause.



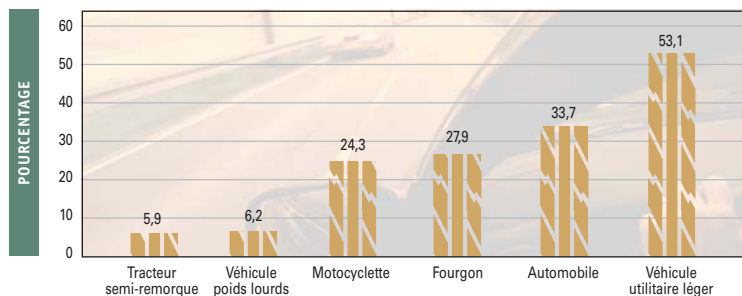
D'après les données des coroners pour 2004, compilées par la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, l'alcool était en cause dans environ 30 p. 100 des décès sur la route. Parmi les conducteurs mortellement blessés ayant fait l'objet d'une analyse alcoolométrique, près de 35 p. 100 avaient consommé de l'alcool. L'alcool était également en cause chez près de 17 p. 100 des conducteurs impliqués dans une collision ayant causé des blessures graves au cours de la même année. Même si ces statistiques nationales sont intolérablement élevées, la consommation d'alcool avant une collision est considérablement plus élevée pour certains segments de la population des usagers de la route. Parmi les conducteurs blessés mortellement, âgés entre 20 et 45 ans, l'alcool était en cause dans 41 à 46 p. 100 des collisions, selon le groupe d'âge donné. Parmi les piétons blessés mortellement, on indique que l'alcool était en cause pour plus de 60 p. 100 des collisions ayant fait des victimes âgées de 16 à 45 ans.

Malgré la fréquence élevée de la consommation d'alcool chez certains groupes d'âge de victimes, dans l'ensemble, il y a eu 8,2 p. 100 moins d'usagers de la route tués dans des collisions où l'alcool était en cause, de même que 11,6 p. 100 moins de conducteurs gravement blessés lors de collisions au cours de 2004 comparativement à la période de référence de 1996 à 2001.

La conduite avec facultés affaiblies ne se limite pas seulement à la consommation d'alcool. La consommation de drogues (légal ou non), autres que l'alcool, devient un facteur de plus en plus préoccupant chez les conducteurs blessés mortellement. Les

sondages annuels sur la consommation de drogues, menés par des coroners au cours de la période 2000-2003 pour le compte de la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada à la demande de Transports Canada et du CCATM, révèlent, qu'en moyenne, 25 p. 100 des conducteurs mortellement blessés avaient consommé de la drogue (illicite ou en vente libre), dans les territoires où l'on avait procédé à un nombre élevé de tests (plus de 70 p. 100 des conducteurs décédés avaient été testés).

Pourcentage de conducteurs blessés mortellement qui ont consommé de l'alcool avant d'être impliqués dans une collision, selon le type de véhicule qu'ils conduisaient (2004)



Source : Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada. Ces chiffres sont des pourcentages observés chez les conducteurs qui ont fait l'objet d'un alcootest.

Le Groupe de travail sur la SRCFA 2010, 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 SCRFA 2010 examine également l'influence des drogues autres que l'alcool, ainsi que la fatigue et la distraction liées à des activités comme l'utilisation d'un téléphone cellulaire.

Les activités entreprises dans divers territoires au Canada en 2005 à l'appui des éléments de la SCRFA 2010 comprennent :

- les initiatives de sensibilisation et d'éducation du public afin de faire la promotion de moyens de transport substitués pour les conducteurs ayant consommé de l'alcool;

- les campagnes sur l'alcool au volant, ciblant les jeunes ou les jeunes hommes, pour les sensibiliser aux conséquences de la conduite en état d'ébriété;
- la mise en œuvre d'initiatives de prévention des blessures, par exemple, *Prevent Alcohol and Risk-Related Trauma in Youth* (programme de prévention de la consommation d'alcool et des comportements à risque qui causent des traumatismes chez les jeunes), qui ciblent les adolescents et qui sont axées sur les blessures causées par la consommation d'alcool et la non-utilisation de la ceinture de sécurité;
- les programmes d'intervention en matière de sécurité routière pour les entreprises;
- les campagnes visant à sensibiliser les jeunes conducteurs aux effets sur la conduite de la consommation de marijuana;
- les services de raccompagnement comme Opération Nez rouge et Tolérance zéro qui encouragent le public à prévoir un retour à la maison plus sûr;
- les programmes d'application de la loi bien ciblés, visant la conduite en état d'ébriété pendant la période du temps des Fêtes;
- la coordination provinciale de programmes d'experts en reconnaissance de drogues;
- les vérifications routières s'échelonnant sur toute l'année, ciblant la conduite en état d'ébriété, sans avertissement préalable par les médias;
- l'introduction d'un programme obligatoire d'évaluation et de réhabilitation et d'un programme d'antidémarrreur avec éthylomètre;
- l'introduction de sanctions plus sévères, dès la première condamnation pour conduite en état d'ébriété;
- la révision des nouvelles mesures d'immatriculation des véhicules permettant de réduire l'incidence de la récidive

Les services policiers participent aux initiatives d'éducation du public et d'application de la loi dans les régions rurales et ce, partout au pays.

en ce qui concerne la conduite en état d'ébriété;

- les recherches visant à définir les résultats du système judiciaire qui produisent les meilleurs effets sur l'incidence de la récidive en ce qui a trait aux collisions de la route et à la conduite avec facultés affaiblies;
- l'élaboration d'une stratégie (suspension à court terme de permis) destinée aux conducteurs ayant un faible taux d'alcoolémie dans le sang.

Dès 2004, onze autorités territoriales canadiennes disposaient de programmes administratifs de suspension des permis afin de freiner l'alcool au volant, tandis que dix d'entre elles disposaient de programmes d'évaluation et de réhabilitation pour les conducteurs accusés de conduite en état d'ébriété. De plus, neuf provinces et territoires avaient recours à la mise en fourrière des véhicules pour dissuader les conducteurs de conduire en état d'ébriété, alors que huit autorités territoriales avaient mis en place des programmes d'antidémarrage avec éthylomètre afin de prévenir la récidive chez les conducteurs accusés de conduite en état d'ébriété.

Ensemble, ces activités, de même que de nombreuses autres, ont contribué à réduire le nombre de collisions avec blessures mortelles ou graves où l'alcool est en cause.

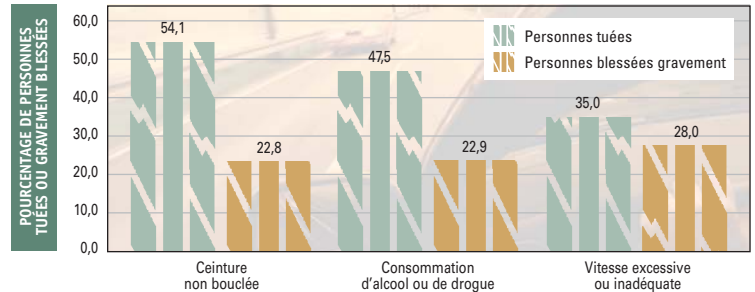
On trouvera sur le site Web du CCATM des renseignements plus détaillés sur les activités menées à l'appui des sous-objectifs de la SRCFA 2010, ainsi que sur l'ampleur du problème de l'alcool au volant sur le site Web du CCATM à : www.ccmta.ca.

Sécurité sur les routes rurales :
L'objectif de Vision sécurité routière 2010 en ce qui concerne les routes rurales

est d'abaisser de 40 p. 100 le nombre d'usagers de la route mortellement ou gravement blessés dans des collisions par rapport à la période de référence.

Près de la moitié (47 p. 100) de tous les usagers de la route tués lors d'une collision, et le tiers des personnes gravement blessées, sont des victimes de collisions survenues sur des routes rurales non divisées où les limites de vitesse affichées sont de 80 à 90 km/h. Bon nombre de ces victimes avaient, sur la route, un comportement à risque élevé. Les données les plus récentes sur les collisions (2004) montrent que plus de la moitié des conducteurs tués dans une collision survenue en milieu rural, et près de 23 p. 100 de ceux qui ont été gravement blessés, où un seul véhicule est en cause ne portaient pas leur ceinture de sécurité. Des vitesses excessives ou inadéquates ainsi que la présence d'alcool ou de drogue sont fréquemment mentionnées comme étant en cause lors de collisions sur les routes rurales.

Conducteurs tués ou gravement blessés dans des collisions mettant en cause un seul véhicule sur les routes rurales (2004)



Malgré que des progrès aient été réalisés sur les routes rurales (il y a eu 10,6 p. 100 moins de décès et 8,2 p. 100 moins de blessures graves en 2004 comparativement à la période de 1996 à 2001), beaucoup plus d'efforts doivent être consacrés à l'atteinte de l'objectif de réduction de 40 p. 100 du nombre de collisions ayant des conséquences graves d'ici 2010. Le Groupe de travail sur la sécurité des routes rurales du CCATM a complété récemment un rapport sur les tendances en matière de collision, et a recommandé des stratégies afin de réduire le plus grand nombre de décès et de blessures graves sur les routes rurales.



Le Groupe de travail élabore actuellement un sondage, dont l'objectif principal est de définir et de présenter les initiatives régionales fructueuses qui pourraient être mises en œuvre à l'échelle nationale.

Les services policiers de partout au Canada, particulièrement ceux qui fournissent des services contractuels aux communautés rurales (la Gendarmerie royale du Canada, la police provinciale de l'Ontario et la Sûreté du Québec) participent activement aux initiatives d'éducation du public et d'application de la loi dans les régions rurales, visant à accroître le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de retenue appropriés pour enfant, et à dissuader les gens de conduire en état d'ébriété, à réduire les excès de vitesse et à inciter le respect des feux de circulation. Chaque printemps et chaque automne, ces services policiers se joignent aux services policiers des villes et des municipalités du Canada pour promouvoir la sécurité sur les routes dans le cadre de la Semaine de la sécurité routière au Canada en mai, et d'Opération impact, en octobre.

Voici certaines des activités importantes entreprises afin d'améliorer la sécurité sur les routes rurales en 2005 :

- la recherche sur le recours aux conducteurs désignés dans les régions rurales, et la recherche sur la façon d'utiliser les ressources communautaires pour renforcer les mesures de prévention de l'alcool au volant;

- l'élaboration d'une stratégie afin de gérer les conflits entre l'homme et la faune (p. ex. les orignaux et les chevreuils);
- les campagnes sur l'utilisation des dispositifs de protection pour enfant et de la ceinture de sécurité dans les communautés rurales;
- les campagnes sur l'utilisation de dispositifs de retenue des occupants chez les Autochtones, visant à accroître l'utilisation de ces dispositifs dans les réserves et à l'extérieur de celles-ci;
- les démonstrations de simulateur de renversement et de coussins gonflables dans les foires rurales et autres événements;
- l'amélioration de la signalisation;
- la construction d'un rond-point à la jonction de deux autoroutes rurales provinciales.

Collisions liées à la vitesse et aux intersections : Le sous-objectif de Vision sécurité routière 2010 consiste à réduire de 20 p. 100 le nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions où la vitesse et les intersections sont en cause.

En 2004, pratiquement le même nombre de Canadiens ont été tués dans des collisions survenues à une intersection que dans des collisions sur les routes publiques impliquant des conducteurs en état d'ébriété. Les données sur les collisions démontrent également que les intersections étaient des endroits particulièrement dangereux pour les personnes âgées. Les usagers de la route âgés de 65 ans et plus comptaient pour 29 p. 100 de tous les décès survenus à une intersection et pour 35 p. 100 des décès survenus à une intersection située dans une zone urbaine. Une victime sur six tuée dans une collision survenue à une intersection en 2004 était un piéton.

En 2004, pratiquement le même nombre de Canadiens ont été tués dans des collisions survenues à une intersection que dans des collisions sur des routes publiques impliquant des conducteurs en état d'ébriété.

En Australie et aux Pays-Bas, des efforts soutenus visant à réduire l'excès de vitesse ont contribué à des réductions importantes du nombre de décès et de blessures graves.

La vitesse excessive et une vitesse inadéquate pour les conditions routières ont été citées comme un facteur contribuant à plus de 20 p. 100 de toutes les collisions mortelles pour la même année. Parmi les conducteurs tués dans des collisions où un seul véhicule est impliqué, la vitesse était en cause dans 30 p. 100 des cas chez les victimes de 16 à 24 ans et dans plus de 27 p. 100 des cas chez les victimes de 16 à 44 ans.

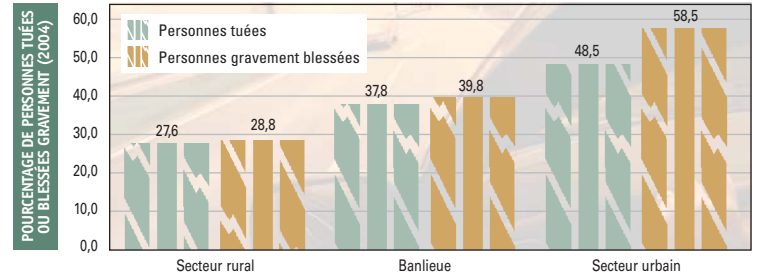
La gestion de la vitesse est une question litigieuse, tant pour les services policiers que pour les automobilistes. Les conducteurs ont depuis longtemps perçu l'application de limites de vitesse comme une vache à lait qui remplit les coffres du gouvernement. Cependant, des efforts importants ont été déployés pour réduire la vitesse — par l'éducation du public, une application accrue des règlements, des sanctions plus sévères et une tolérance zéro — dans des pays comme l'Australie et les Pays-Bas, et ces mesures ont contribué à d'importantes réductions du nombre de décès et de blessures graves au cours de la dernière décennie.

Le Groupe de travail sur la gestion de la sécurité en matière de vitesse et d'intersections est chargé de mettre au point des initiatives à l'appui de cet objectif. Le Groupe de travail recommande quatre stratégies principales : l'éducation et la sensibilisation, la recherche, les normes concernant l'infrastructure routière et l'application des lois. Les autorités territoriales pourront appliquer ces stratégies afin de réduire le nombre de décès et de blessures graves survenus dans des collisions aux intersections ou dans celles causées par un excès de vitesse.

Les initiatives entreprises dans divers territoires au cours de 2005 à l'appui des stratégies principales présentées par le Groupe de travail sont les suivantes :

- la législation visant à réduire la vitesse dans les zones de construction ou au

Les conflits de circulation aux intersections sur les routes non divisées du Canada entraînent souvent des tragédies



moment de dépasser des véhicules d'urgence ou des remorqueuses, et des sanctions plus rigoureuses pour les contrevenants;

- des campagnes d'éducation et de sensibilisation multimédia et des activités parallèles d'application de la loi axées sur les nouvelles lois en matière de limites de vitesse;
- la recherche sur les priorités en vue d'une campagne de marketing social visant l'excès de vitesse, particulièrement chez les hommes de 20 à 25 ans, à qui s'adresserait la campagne;
- des sanctions plus rigoureuses (amendes, points d'inaptitude et suspension de permis) pour les excès de vitesse;
- des systèmes de limite de vitesse variable et des signaux affichant un message afin de réduire les limites de vitesse en fonction de critères particuliers (mauvaises conditions routières, conditions météorologiques ou état de la circulation);
- l'utilisation de lecteurs de vitesse électroniques afin d'accroître la sensibilisation en ce qui concerne la vitesse à respecter dans les zones où la limite de vitesse est moins élevée, comme aux abords des écoles;
- des campagnes d'application de la loi par les services policiers ciblant la conduite agressive et les vitesses non sécuritaires par rapport aux conditions routières;
- le développement des programmes d'appareils photo reliés au feu rouge afin d'accroître la sécurité aux intersections;
- l'installation de ronds-points et de dos d'âne pour ralentir le trafic;
- la diffusion de renseignements multimédia (CD) offrant aux nouveaux conducteurs

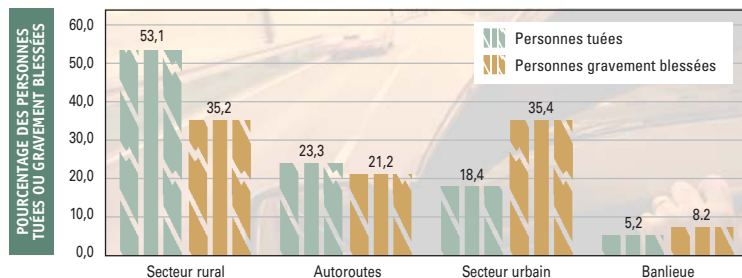
des conseils pour les aider à faire face à des situations qui surviennent souvent aux intersections;

- l'installation de sections à surface ondulée aux intersections à risque élevé.

Malgré toutes ces initiatives, peu de progrès ont été réalisés à ce jour quant à la réalisation de l'objectif relatif à la vitesse. Le nombre de décès où l'excès de vitesse était en cause a diminué de seulement 3,8 p. 100 en 2004 par rapport à la période de référence, alors que le nombre de blessures graves a en fait augmenté de 22,3 p. 100. De légers progrès sont manifestes quant au nombre d'usagers de la route tués dans des collisions aux intersections (une diminution de 2,7 p. 100), alors qu'il y a eu une diminution considérable du nombre de victimes gravement blessées dans des collisions aux intersections (en baisse de 11,5 p. 100).

Sécurité des véhicules commerciaux : Les véhicules commerciaux demeurent le mode de transport de marchandises dominant tant à l'intérieur du Canada qu'entre le Canada et les États-Unis. Les camions gros porteurs se déplacent en moyenne sur une

Usagers de la routes tués ou blessés gravement dans des collisions mettant en cause des véhicules commerciaux, par classe de véhicule (2004)



distance six fois plus élevée chaque année que le véhicule de tourisme moyen. En 2004, l'activité des véhicules commerciaux, telle que mesurée en fonction du nombre de kilomètres parcourus chaque année, a augmenté de 6,7 p. 100 au cours de la période de référence 1996-2001.

La présence accrue de gros véhicules commerciaux sur nos routes a une incidence. En 2004, les collisions impliquant de gros véhicules (dont le poids brut s'élève à 4 536 kg ou plus) étaient responsables de 21 p. 100 de l'ensemble des collisions mortelles et de 10 p. 100 du nombre d'usagers de la route gravement blessés. Plus de la moitié de ces décès sont survenus sur des routes rurales où la limite de vitesse affichée était de 80 à 90 km/h. Cependant, près d'une victime sur cinq a été tuée dans une collision survenue sur les routes urbaines où la limite de vitesse affichée était de 60 km/h ou moins. Les routes rurales et les routes urbaines sont tout aussi dangereuses pour les usagers de la route qui ont subi de graves blessures lors d'une collision avec un véhicule commercial.

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.

À l'appui de cet objectif, voici certaines des initiatives prises dans quelques territoires, sous les auspices du Comité permanent sur la conformité et la réglementation du CCATM :

- combiner le dossier de respect du code de la route des transporteurs en ce qui a trait aux infractions, aux inspections et aux antécédents de collision, en un chiffre unique de cote de sécurité routière qui représente le risque d'un transporteur;



On commence à constater les répercussions du nombre accru de véhicules commerciaux sur la route.

Les jeunes conducteurs risquent sept fois plus que les automobilistes en général de mourir dans une collision de la route (en fonction des distances parcourues).

- élaborer des documents d'interprétation et de la documentation de formation pour la reformulation du règlement provincial ou territorial sur les heures de service, qui entre en vigueur en janvier 2007;
- financer la recherche sur l'élaboration d'un programme de gestion de la fatigue à l'échelle de l'Amérique du Nord à l'intention de l'industrie du transport et y participer;
- mettre en œuvre de nouvelles normes d'arrimage des charges et d'inspection par rapport aux nouveaux protocoles;
- adopter la nouvelle norme d'inspection quotidienne des véhicules;
- élaborer des cours de formation pour les conducteurs de véhicules commerciaux ainsi que pour le personnel d'application de la loi à cet égard;
- mener des campagnes d'application de la loi axées sur les véhicules commerciaux, ciblant le port de la ceinture de sécurité, les inspections mécaniques et les heures de service;
- augmenter le nombre de véhicules de patrouille pour effectuer des inspections supplémentaires;
- entreprendre des campagnes-éclair au hasard axées sur la sécurité des camions;
- offrir des inspections gratuites des systèmes de freinage automatiques aux camionneurs;
- promouvoir les initiatives comme Partagez la chaussée et Avoid My Blind Spots pour éduquer les automobilistes et les conducteurs de véhicules commerciaux quant à l'importance de partager la route de manière sécuritaire et au danger des angles morts aux abords des véhicules commerciaux.

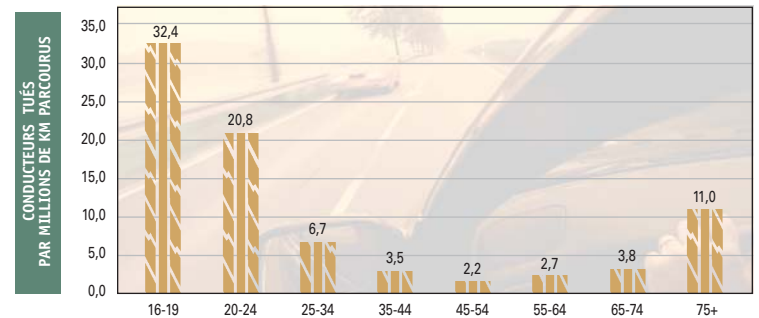
À ce jour, ces efforts ont permis de stabiliser le nombre d'usagers de la route tués chaque année dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux. Cependant, aucun progrès n'a été réalisé vers l'atteinte de l'objectif, à savoir une diminution de 20 p. 100 du nombre de décès et de

blessures graves. En 2004, le nombre de décès est demeuré pratiquement le même (0,4 p. 100 de moins que pour la période de référence) et le nombre de blessures graves a augmenté de 6 p. 100 au cours de la période de référence.

Jeunes conducteurs : Les jeunes conducteurs et les jeunes passagers (16 à 19 ans) sont constamment surreprésentés dans les statistiques sur les victimes de collisions. Ils représentent environ 5 p. 100 du nombre de titulaires de permis et de passagers, et ils représentent 10 p. 100 des conducteurs mortellement blessés et environ 13 p. 100 des conducteurs gravement blessés. Le risque de mortalité au kilomètre parcouru est sept fois plus élevé chez les jeunes conducteurs que pour le reste des automobilistes. Malgré de nombreuses restrictions, y compris un niveau de tolérance zéro quant à la consommation d'alcool, et ce pour tous les régimes d'octroi du permis par étapes au pays, plus du tiers des jeunes conducteurs mortellement blessés dans une collision avaient les facultés affaiblies. L'excès de vitesse et la conduite trop rapide par rapport aux conditions routières sont des facteurs en cause dans près de la moitié des cas où des infractions au code de la route ont été observées, lors de collisions dont ont été victimes de jeunes conducteurs mortellement blessés.

Le sous-objectif de Vision sécurité routière 2010 vise une réduction de 20 p. 100 du nombre de morts et de blessés graves dans ces collisions.

Les jeunes conducteurs âgés de 16 à 19 ans affichent des taux de mortalité beaucoup plus élevés que ceux de l'ensemble des conducteurs

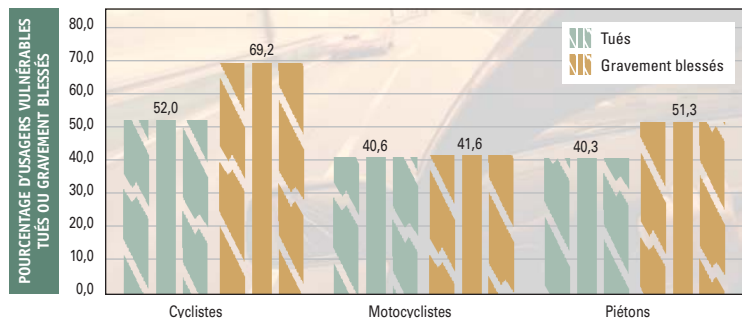


Nota : Comprend les conducteurs de véhicules utilitaires légers tués dans des collisions en 2004.

Voici des exemples d'initiatives mises en œuvre en 2005 afin de réduire le nombre de décès et de blessures graves chez les jeunes conducteurs :

- la mise en œuvre de régimes d'octroi du permis par étapes dans deux territoires, ce qui porte à onze le nombre d'autorités territoriales canadiennes qui demandent aux jeunes ou aux nouveaux conducteurs de respecter un certain nombre de restrictions avant d'obtenir le droit de conduire sans restriction;
- l'élaboration de nouvelles brochures qui soulignent les conditions et les restrictions imposées à l'apprenant et les étapes probatoires du régime d'octroi du permis par étapes;
- la révision des dernières recherches et des meilleures pratiques de partout dans le monde;
- la mise en œuvre de restrictions plus rigoureuses dans les territoires où il existe déjà des régimes d'octroi de permis par étapes;
- l'élaboration de longues campagnes de sensibilisation du public ciblant les jeunes, axées sur les dangers et les conséquences pour les jeunes conducteurs et les autres personnes qui conduisent à des vitesses non sécuritaires, qui conduisent en état d'ébriété et qui ne portent pas la ceinture de sécurité;
- des événements de sensibilisation dans les écoles secondaires axés sur les dangers de l'alcool au volant lors des célébrations de l'obtention du diplôme;
- la recherche sur la prise de risques et les aptitudes à la conduite chez les nouveaux conducteurs.

Les intersections sont des lieux particulièrement dangereux pour les usagers de la route vulnérables



Dès 2004, les initiatives entreprises par les intervenants afin d'améliorer la sécurité des jeunes conducteurs et passagers ont été relativement fructueuses. Le nombre de décès sur la route (diminution de 13,6 p. 100) et de blessures graves (diminution de 11,9 p. 100) dans ce groupe d'âge de conducteurs a diminué considérablement par rapport aux statistiques comparables pour la période de référence 1996-2001.

Usagers de la route vulnérables : Ensemble, les usagers de la route vulnérables (piétons, motocyclistes et cyclistes) représentent environ 20 p. 100 du nombre total de décès et de blessures graves sur nos routes chaque année. Ce groupe comprend plusieurs sous-groupes à risque élevé. Parmi les piétons mortellement blessés, les personnes âgées (65 ans ou plus) sont surreprésentées. Parmi les piétons gravement blessés, ce sont les jeunes (15 ans et moins) qui sont surreprésentés. Toutefois, parmi ceux qui ont fait l'objet d'un alcootest, 40 p. 100 avaient consommé de l'alcool et la plupart de ces personnes avaient un taux d'alcoolémie de plus de 80 mg %. Le nombre de motocyclistes tués dans des collisions était de près de 32 p. 100 plus élevé en 2004 que pendant la période de référence 1996-2001. Un fort pourcentage des collisions graves mettant en cause des usagers de la route vulnérables découlant de conflits de circulation survenus aux intersections indique clairement que les automobilistes et les usagers de la route vulnérables doivent être extrêmement vigilants à ces endroits achalandés.

Le Groupe de travail sur les usagers de la route vulnérables du CCATM a été formé en 2005 en vue d'élaborer des stratégies qui pourraient être adoptées dans chaque territoire ou à l'échelle nationale à l'appui de l'atteinte de l'objectif de Vision sécurité routière 2010, à savoir une diminution de 30 p. 100 du nombre d'usagers de la route vulnérables

Les usagers de la route vulnérables doivent être particulièrement vigilants aux intersections.

Les conducteurs à risque comptent pour 3,5 p. 100 des automobilistes, pour 12 p. 100 des décès et 8 p. 100 des blessures graves.

blessés mortellement ou gravement.

Des initiatives de recherche, d'éducation et de sensibilisation, d'application de la loi et de développement des infrastructures routières ont été menées dans certains territoires en 2005, en vue de rendre les routes et les rues plus sécuritaires pour les usagers de la route vulnérables. Parmi ces initiatives, on compte :

- une nouvelle loi qui impose des amendes plus sévères aux automobilistes qui ne ralentissent pas lorsqu'ils dépassent des véhicules d'urgence arrêtés sur le bord de la route alors que les gyrophares fonctionnent ou lorsqu'ils conduisent dans des zones de construction où des travailleurs sont présents;
- des campagnes multimédia d'information et de sensibilisation introduisant les changements apportés à la loi;
- la suspension du permis de conduire pour les récidivistes qui conduisent trop rapidement dans les zones scolaires et aux traverses de piétons;
- des exigences plus rigoureuses pour l'obtention de permis de conduire en ce qui concerne les conducteurs de scooters ou de cyclomoteurs;
 - des cours sur la sécurité à motocyclette offerts dans les communautés en retrait des villes;
 - des campagnes de promotion du port du casque de vélo, des règles à respecter sur la route en vélo, des renseignements en matière de sécurité et sur le comportement sécuritaire à adopter sur la route pour les cyclistes;
 - des campagnes de sensibilisation à l'intention des piétons et des conducteurs, rappelant à chaque usager de la route ses responsabilités;
 - des présentations sur la sécurité des piétons, ciblant à la fois les personnes âgées et les jeunes enfants;

- des campagnes d'éducation et d'application de la loi bien ciblées, où l'on donne des contraventions aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons qui n'observent pas le code de la route;
- l'installation d'indicateurs audibles aux feux de circulation dans certains endroits urbains;
- des vérifications aux intersections urbaines afin de déceler les problèmes de sécurité existants ou éventuels, particulièrement en ce qui concerne les piétons et les cyclistes;
- l'élaboration de normes et de lignes directrices que les municipalités peuvent intégrer à leurs plans de développement de l'infrastructure routière.

Ces initiatives ont contribué à des réductions modestes du nombre de décès et de blessures graves chez les piétons et les cyclistes en 2004, par rapport aux chiffres de la période de référence. Cependant, l'augmentation importante du nombre de décès et de blessures graves chez les motocyclistes a entraîné une légère augmentation du nombre de décès (de 1,0 p. 100) et de blessures graves (de 2,6 p. 100) chez les usagers de la route vulnérables en 2004, par rapport à la période 1996-2001.

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 équivalents à 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.

Vision sécurité routière 2010 vise une diminution de 20 p. 100 du nombre d'usagers mortellement ou gravement blessés dans des collisions mettant en cause des conducteurs à risque. Le Groupe de travail sur les conducteurs à risque du CCATM a récemment uniformisé la définition des conducteurs à risque, afin de faciliter l'identification de ces individus dans les bases de données de tous les territoires. Cette définition comprend les conducteurs impliqués dans trois événements distincts ou plus (une infraction au code de la route, une première condamnation au criminel pour conduite avec facultés affaiblies ou une collision) sur une période de deux ans; les conducteurs déclarés coupables d'une première infraction pour avoir refusé de se soumettre à un alcootest et les récidivistes qui ont fait l'objet de deux déclarations de culpabilité ou plus au criminel sur une période de cinq ans (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). Toutefois, la plupart des autorités territoriales n'ont pas été en mesure de repérer les conducteurs à risque avec leurs systèmes d'information existants. Par conséquent, le nouveau sous-objectif visant ce groupe cible est que tous les systèmes d'information des autorités territoriales sur les conducteurs et les collisions soient, d'ici 2010, en mesure de déterminer qui sont les conducteurs à risque.

Les autorités territoriales cherchent maintenant à se servir de cette définition pour évaluer le nombre de conducteurs à risque dans leur territoire 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 des interventions ciblées, dont l'échange de données entre différentes autorités territoriales pour identifier les conducteurs à risque.



Source: Police provinciale de l'Ontario

Certaines autorités territoriales mènent actuellement des initiatives de recherche, d'éducation du public, de marketing, ainsi que des initiatives législatives, de sensibilisation et d'application de la loi en vue de diminuer ces comportements à risque. Parmi les activités de recherche, on compte la surveillance de l'efficacité des programmes ciblant

la conduite agressive dans d'autres territoires, et l'octroi de subventions aux groupes communautaires pour la mise en place d'initiatives locales pour lutter contre les comportements agressifs et dangereux.

Des campagnes d'éducation du public et de marketing visaient à sensibiliser les automobilistes à propos des dangers que pose la vitesse excessive dans des conditions de conduite hivernales et à informer les conducteurs de moins de 25 ans des conséquences d'un comportement agressif ou dangereux au volant.

Les lois adoptées dans certains territoires prévoient des sanctions plus rigoureuses (périodes d'emprisonnement plus longues) à l'intention de ceux qui ne paient pas de contraventions pour avoir conduit sans assurance; des sentences plus sévères (amendes, temps d'emprisonnement, suspension du permis) sont prévues pour les accusations associées à une collision mortelle, l'augmentation des amendes ou la suspension du permis pour des vitesses excessives et des restrictions plus rigoureuses en ce qui concerne les passagers quant aux heures de conduite en fin de soirée pour les conducteurs qui suivent des programmes d'obtention de permis par étapes.

Les efforts d'application de la loi et de sensibilisation du public visent les personnes qui ne portent pas la ceinture de sécurité, aux conducteurs qui font des excès de vitesse et aux conducteurs qui consomment de l'alcool au volant, et ce, dans le cadre du Programme d'application sélective — circulation (PASC). À cela s'ajoutent l'offre de programmes de sensibilisation axés sur les jeunes conducteurs et passagers afin de les informer des dangers et des sanctions associés aux courses de rue et à l'excès de vitesse, et le lancement d'une campagne d'application de la loi annuelle qui cible particulièrement les courses de rue.

Et ce n'est pas tout...

En plus des stratégies élaborées et exécutées 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. 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. On travaille également à la recherche sur les distractions du conducteur, en étudiant des méthodologies permettant d'évaluer la sécurité des systèmes de navigation ainsi que l'utilisation du téléphone cellulaire et des systèmes de divertissement éducatif au volant. On effectue des recherches sur l'efficacité de l'adaptation intelligente de la vitesse, sur le verrouillage de la ceinture de sécurité lié au bras de vitesse, sur les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité et sur les capteurs passifs d'alcool qui généreraient une demande de test d'alcoolémie. Transports Canada finance également la recherche visant à identifier les problèmes aux intersections rurales ainsi que des contre-mesures faciles et peu coûteuses à mettre en œuvre.

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 coussins gonflables latéraux, les dispositifs électroniques de contrôle de la stabilité, les systèmes de retenue équipés de ceinture à retenue progressive, les



Source: Police provinciale de l'Ontario

systèmes de notification automatique des collisions, les coussins gonflables adaptables à la taille de l'occupant et les régulateurs de vitesse adaptatifs.

L'Association des transports du Canada est à préparer une synthèse des renseignements concernant la conception, le fonctionnement et la sécurité des ronds-points en Amérique du Nord. Cette synthèse servira de guide aux autorités chargées de la sécurité routière et à l'élaboration éventuelle d'un guide sur les ronds-points au Canada.

Bon nombre d'autorités territoriales ont mis sur pied des comités consultatifs, des conseils ou des plans d'action en matière de sécurité routière pour aider les agences provinciales à déployer des efforts d'intervention concertés à l'appui des sous-objectifs de Vision sécurité routière 2010. Les initiatives d'éducation du public et d'application de la loi axées sur la communauté, menées par les services policiers — comme 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 de la sécurité routière au Canada, qui a lieu en mai pendant la semaine précédant la fin de semaine 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.

Des initiatives relatives à la recherche, à la législation et à l'industrie font progresser la cause de la sécurité routière.

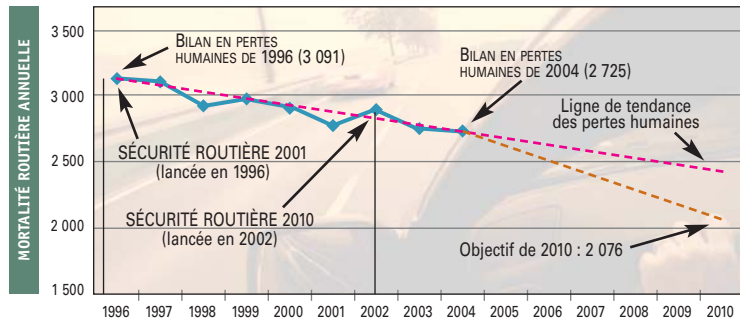
Horizon 2010

Les intervenants canadiens en matière de sécurité routière disposent d'un plan national de sécurité routière s'échelonnant sur neuf ans pour les aider à atteindre une diminution de 30 p. 100 du nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés au cours de la période de 2008 à 2010, par rapport aux statistiques moyennes de la période de référence 1996-2001. Bien que cet objectif semble ambitieux, il est important de noter que la plupart des pays les plus sécuritaires au monde disposent d'objectifs encore plus ambitieux en matière de sécurité routière.

Les données nationales les plus récentes disponibles concernant les collisions de la route au pays (pour 2002-2004) révèlent que des progrès ont été réalisés. Toutefois, le graphique suivant, qui prévoit le nombre de décès en 2010 en fonction des chiffres actuels, indique clairement que d'importants efforts doivent être consentis afin d'atteindre l'objectif de diminution du nombre de décès.

Un examen de mi-mandat du plan national de sécurité routière du Canada est en cours, afin d'évaluer les progrès réalisés jusqu'ici, de souligner les aspects où les plus grands efforts seront nécessaires et de déterminer l'expertise et les ressources nécessaires pour permettre au Canada d'atteindre ses objectifs. On prévoit mettre un rapport final à la disposition des intéressés à l'automne 2007.

Projections à propos de la mortalité routière au Canada d'ici 2010



Cependant, pour que Vision sécurité routière 2010 soit couronnée de succès, nous devons faire plus à l'appui de ces 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 les secteurs ciblés touchant les usagers vulnérables, les victimes de collisions où la vitesse est en cause ou survenues à une intersection, le port de la ceinture de sécurité, l'alcool au volant et les victimes de collisions survenues sur les routes rurales.

Il est indispensable de renforcer les partenariats en place. Il se peut que les politiciens doivent prendre des décisions résolues — par exemple, adopter des lois permettant des sanctions plus sévères en ce qui concerne les comportements dangereux — afin de démontrer aux citoyens qu'ils ne prennent pas les choses à la légère.

Notre désir d'avoir les routes les plus sûres au monde constitue un objectif à long terme pour le Canada. Les Canadiens peuvent atteindre les objectifs quantitatifs de Vision sécurité routière 2010 si tous les partenaires qui participent à cette initiative poursuivent leurs efforts, si nos agences gouvernementales chargées de la sécurité routière appuient fortement les objectifs et s'engagent à les atteindre et, le plus important de tout, si nous respectons tous les règles de la sécurité routière.

Nous devons profiter de l'élan qui se présente. Il faut beaucoup de travail pour en arriver aux routes les plus sûres du monde, mais cela en vaut la peine.

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 • Société d'assurance publique du Manitoba
Téléphone : 204-985-0999

NOUVEAU-BRUNSWICK

Direction des véhicules à moteur • Ministère de la Sécurité publique
Téléphone : 506-453-2410

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Traffic Safety Programs • Department of Government Services
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

Economic Development and Transportation • Téléphone : 867-360-4615

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 Division • Department of Transportation
and Public Works • Téléphone : 902-368-5219

QUÉBEC

Société de l'assurance automobile du Québec
Téléphone : 418-528-3600

SASKATCHEWAN

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

YUKON

Department of Highways and Public Works
Téléphone : 867-667-8835

TRANSPORTS CANADA

Programmes de la 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 CCATM (www.ccmta.ca) est un organisme à but non lucratif composé de représentants des gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral du Canada. Grâce à un processus de consultation collective, l'organisme prend des décisions sur les questions administratives et opérationnelles ayant trait à l'octroi des permis, à l'immatriculation des véhicules ainsi qu'au contrôle des transports routiers et de la sécurité routière.



VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010