



L'OBSERVATOIRE DE
L'ADMINISTRATION
PUBLIQUE
ENAP

LA RECHERCHE

CONTRACTUELLE

UNE ÉQUIPE AU CŒUR DE LA CONNAISSANCE

Étude comparative des stratégies
d'intervention adoptées par
les administrations les plus
performantes en matière
de sécurité routière

Revue de littérature et analyse sommaire

Présentée au
Ministère des Transports
16 novembre 2011

LA RECHERCHE CONTRACTUELLE

UNE ÉQUIPE AU CŒUR DE LA CONNAISSANCE

Les chercheurs de L'Observatoire de l'administration publique effectuent, sur une base contractuelle, à la demande de ministères ou d'organismes publics, des études comparatives sur les modes de gestion, les politiques et les programmes implantés au sein des administrations publiques à l'étranger et au Québec. Cette activité, inscrite dès l'origine dans la mission de L'Observatoire, a vu son volume croître et se diversifier au fil des années pour devenir aujourd'hui un des points forts de son action. Les investigations de L'Observatoire portent sur les stratégies d'intervention dans les administrations publiques : réorganisation des appareils étatiques, décentralisation administrative, utilisation des technologies de l'information, étalonnage, mesure de la performance, planification stratégique, gestion financière, management des ressources humaines, gestion de l'interface public-privé, éthique, etc. Elles prennent les formes les plus variées : comparaison de programmes et de politiques, mise en lumière d'expériences innovantes, analyse de réformes administratives, veille spécifique, etc. L'équipe de recherche est également spécialisée dans la réalisation d'études comparant la performance des organisations d'ici avec celles d'ailleurs à travers le monde. Enfin, à chaque étape de l'accomplissement des travaux, l'équipe de recherche privilégie le contact avec le client.

AVANT-PROPOS

Le ministère des Transports a confié à L'Observatoire de l'administration publique (L'Observatoire) le mandat de réaliser une étude qui consiste à documenter pour les administrations les plus performantes en matière de sécurité routière :

- la gouvernance et les stratégies globales d'encadrement de la sécurité routière, ainsi que les outils, les moyens et les stratégies d'intervention;
- les stratégies de communication privilégiées en matière de sécurité routière et les actions mises en œuvre.

De plus, il est attendu que L'Observatoire dresse une synthèse des meilleures pratiques de sécurité routière et de communication en sécurité routière, et signale les pratiques les plus souvent adoptées.

L'Observatoire a proposé de réaliser ce mandat en trois volets :

- Volet I : Revue de littérature et recherche préliminaire;
- Volet II : Analyse détaillée;
- Volet III : Synthèse et analyse comparative.

Le présent rapport dévoile les résultats des travaux liés au volet I, soit la revue de littérature et la recherche préliminaire.

Les travaux ont été réalisés sous la supervision de Michelle Jacob, chef de l'équipe de recherche. Ils ont été effectués par Estelle Mongbé, agente de recherche. Patricia Pelletier a procédé à la révision linguistique du rapport et Corinne Sarian en a effectué la mise en page définitive.

Pierre Cliche
Professeur associé
Coordonnateur de la recherche contractuelle
L'Observatoire de l'administration publique – ENAP
pierre.cliche@enap.ca

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos.....	i
Liste des sigles et abréviations	v
Partie I : Revue de littérature	1
1. Développement des approches et des pratiques de gestion	1
1.1. Phase 1 : interventions axées sur les usagers de la route	2
1.2. Phase 2 : interventions portant sur l'ensemble du système	2
1.3. Phase 3 : interventions portant sur l'ensemble du système, les résultats souhaités et le leadership institutionnel.....	2
1.4. Phase 4 : approches pour un système sûr en vue d'éliminer à long terme les décès et les blessures graves	3
2. Tendances en matière de gestion de la sécurité routière.....	5
2.1. Gestion par objectifs et approche pour un système sûr	5
2.2. Orientations mondiales en matière de gestion de la sécurité routière	6
2.3. Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière	9
2.4. Mesures et pratiques pour l'amélioration des règles de sécurité routière.....	9
3. Modèles de gouvernance.....	10
4. État de la littérature sur la communication en sécurité routière.....	12
4.1. Gouvernance de la communication	12
4.2. Éducation et sensibilisation.....	12
Partie II : Grilles d'information par pays	15
Proposition des administrations en vue de la réalisation du Volet II de l'étude.....	16
Alberta (Canada).....	17
Danemark.....	19
Finlande	20
France.....	22
Grande-Bretagne.....	24
Norvege.....	26
Nouvelle-Galles du Sud (Australie)	28
Nouvelle-Zélande.....	30
Ontario (Canada)	32
Pays-Bas	33
Suède.....	35
Victoria (Australie)	36
Bibliographie	39
Annexe I : Étapes vers la mise en œuvre d'une approche pour un système sûr	43

Annexe II : Caractéristiques des stratégies visant à améliorer les résultats dans le cadre
d'une approche pour un système sûr 49

LISTE DES SIGLES

Sigles

CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
FIT	Forum international des transports de l'OCDE
OCDE	
OMS	Organisation mondiale de la Santé
NSW	<i>New South Wales</i>
SWOV	<i>Institute for Road Safety Research</i>

PARTIE I : REVUE DE LITTÉRATURE

La présente revue de littérature vise à :

- faire le point sur les approches, les pratiques de gestion et les modèles de gouvernance les plus reconnus en matière de sécurité routière;
- présenter l'état de la littérature sur la communication en sécurité routière;
- repérer les administrations auxquelles les études font le plus souvent référence et qui semblent avoir suscité le plus d'intérêt auprès des chercheurs et des institutions en raison de leurs bonnes performances ou de leurs pratiques de gestion.

1. DEVELOPPEMENT DES APPROCHES ET DES PRATIQUES DE GESTION

Selon des études réalisées en 2004 par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et par la Banque mondiale en 2004 et en 2009¹, des changements progressifs ont eu lieu dans la réflexion et les pratiques en matière de sécurité routière depuis les années 1950. D'une époque caractérisée par une mauvaise coordination des institutions et une gestion fondée sur l'intervention « au coup par coup », on aboutit, d'après ces études, à un système institutionnel mieux articulé et à une gestion axée sur l'atteinte des résultats. De plus, l'usager de la route n'est plus l'unique objet des interventions, mais la tendance est à l'adoption d'une approche pour un système sûr qui exige que toutes les parties chargées de la conception et de la gestion des véhicules et de l'environnement routier s'impliquent dans la conception d'un réseau de transport routier sécuritaire².

Tony Bliss et Jeanne Breen, auteurs du guide de la Banque mondiale sur la gestion stratégique et la gouvernance en matière de sécurité routière³, distinguent quatre grandes phases de développement :

- Phase 1 : interventions axées sur les usagers de la route;
- Phase 2 : interventions portant sur l'ensemble du système;
- Phase 3 : interventions portant sur l'ensemble du système, les résultats souhaités et le leadership institutionnel;
- Phase 4 : approches pour un système sûr en vue d'éliminer, à long terme, les décès et les blessures graves.

Il est intéressant de faire un bref tour d'horizon de ces quatre phases de développement, car elles permettent de mieux comprendre les tendances actuelles en matière d'approche et de gestion de la sécurité routière⁴. De plus, cet exercice contribue à repérer les administrations qui se sont démarquées au fil du temps et permet de les situer par rapport aux principales tendances.

¹ Commissions régionales des Nations Unies, *Améliorer la sécurité routière mondiale. Fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route*, http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2010f.pdf

Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

² OCDE – Forum international des transports, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p.30, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

³ Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁴ Le résumé des quatre phases de développement s'inspire largement de la publication de Tony Bliss et Jeanne Breen, (voir notes de bas de page 1 et 3), ainsi que de la publication du groupe de travail de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. *Résolution d'ensemble sur la circulation routière*,

1.1. PHASE 1 : INTERVENTIONS AXÉES SUR LES USAGERS DE LA ROUTE

Dans les années 1950 et 1960, le raisonnement qui sous-tendait l'action des décideurs était le suivant : étant donné que l'erreur humaine est considérée comme la principale cause des accidents, le meilleur moyen d'améliorer la sécurité routière est de modifier le comportement des usagers de la route par une meilleure éducation, une meilleure information, plus de sensibilisation et l'imposition de lois et de pénalités plus sévères.

Certains auteurs estiment qu'en faisant porter tous les torts aux usagers de la route, cette approche, dite traditionnelle, a surtout empêché les autorités compétentes d'assumer leurs responsabilités dans la sécurisation du réseau routier⁵. Tony Bliss et Jeanne Breen font remarquer que les faiblesses inhérentes à cette approche d'intervention axée sur l'utilisateur sont de plus en plus évidentes de nos jours et suscitent de nombreux débats publics⁶.

1.2. PHASE 2 : INTERVENTIONS PORTANT SUR L'ENSEMBLE DU SYSTÈME

Dans les années 1970 et 1980, de nouvelles stratégies axées sur l'ensemble du système routier ont commencé à s'imposer. Le cadre systématique pour la sécurité routière réalisé en 1968 par l'épidémiologiste américain William Haddon a joué un rôle majeur dans l'évolution des politiques. Basé sur le modèle pathologique, ce cadre englobe les infrastructures, les véhicules et les usagers dans les phases avant, pendant et après l'accident. Il privilégie la gestion efficace des échanges d'énergie cinétique lors des accidents corporels pour s'assurer que les seuils de tolérance humaine aux blessures ne sont pas dépassés. Par conséquent, l'attention ne porte pas uniquement sur le conducteur pendant la phase antérieure à l'accident, mais également sur la protection pendant l'accident (bords de routes et véhicules) et les soins après l'accident.

Cette approche a entraîné un changement majeur dans la façon de concevoir et d'assurer la sécurité routière : la vision est plus globale, à l'échelle du système, et prend en compte l'interaction complexe des facteurs influant sur les dommages.

Selon Tony Bliss et Jeanne Breen, les apports de l'approche (soit, s'intéresser à l'ensemble des composantes du système) ont occulté le fait qu'elle restait axée sur les interventions, mais que le contexte institutionnel n'était pas pris en compte⁷. Autrement dit, les fonctions de gestion institutionnelle produisant ces interventions et générant les résultats souhaités étaient tout simplement ignorées⁸.

1.3. PHASE 3 : INTERVENTIONS PORTANT SUR L'ENSEMBLE DU SYSTÈME, LES RÉSULTATS SOUHAITÉS ET LE LEADERSHIP INSTITUTIONNEL

Une étude réalisée par des experts de l'OCDE en 1994 montre qu'à cette date, de nombreux pays avaient commencé à mettre en œuvre des programmes de sécurité routière ciblés, c'est-à-dire, des

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_f.pdf

⁵ Rumar, *Transport, safety visions, targets and strategies: beyond 2000*, p. 14, <http://www.etsc.eu/oldsite/etsl1.pdf>

⁶ Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 13-14, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁷ Bliss T et J Breen, Global Road Safety Facility, Banque mondiale. *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 14, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁸ Commission économique pour l'Europe des Nations Unies – Comité des transports intérieurs, *Résolution d'ensemble sur la circulation routière*, p. 5, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_f.pdf

programmes pour lesquels des cibles et des objectifs ont été définis dans des plans d'action⁹. Ces objectifs sont fixés sur la base des résultats d'études de suivi et d'évaluation en sécurité routière.

Parallèlement, on constate une affirmation de la volonté politique et une plus grande efficacité des fonctions de gestion institutionnelle. Les rôles en matière de direction institutionnelle sont définis, les procédures de coordination entre autorités sont établies et, enfin, les mécanismes et les procédures de financement et d'affectation des ressources sont mieux alignés sur les résultats exigés.

Certains États australasiens, tels que Victoria et la Nouvelle-Zélande, se démarquent par des innovations intéressantes dans l'orientation vers les résultats, la coordination multisectorielle, les partenariats de services et les mécanismes de financement¹⁰. Les modalités de responsabilisation sont améliorées par l'utilisation d'objectifs intermédiaires et d'objectifs finaux définis de manière à coordonner et à intégrer les activités multisectorielles.

Bien qu'il soit difficile d'établir une relation de cause à effet entre une approche stratégique donnée et des résultats en matière de sécurité routière, force est de noter que le Royaume-Uni, l'un des premiers pays à avoir eu recours à la planification systématique et par objectifs, a réalisé des progrès considérables entre 1972 et 1999. Ainsi, au cours de cette période, le taux de décès par 100 000 habitants a diminué de moitié, et ce, malgré un doublement du nombre de véhicules motorisés¹¹.

Cette phase de développement a posé les bases des bonnes pratiques actuelles et reflète l'état d'avancement dans la plupart des pays les plus performants.

Pour Tony Bliss et Jeanne Breen, le succès de l'approche basée sur les objectifs peut entraîner des effets collatéraux. Ainsi, les plans d'action les plus performants ont largement contribué à améliorer le comportement des usagers de la route et ce succès vient paradoxalement renforcer les premières stratégies qui axaient les interventions uniquement sur les usagers. De même, le fait de fixer des objectifs ambitieux, mais atteignables, peut inhiber l'innovation, dans la mesure où les cibles sont définies en fonction de ce qui semble techniquement faisable et institutionnellement gérable¹².

1.4. PHASE 4 : APPROCHES POUR UN SYSTÈME SÛR EN VUE D'ÉLIMINER À LONG TERME LES DÉCÈS ET LES BLESSURES GRAVES

Vers la fin des années 1990, la Suède et les Pays-Bas, deux administrations parmi les plus performantes en matière de sécurité routière, ont déterminé que, pour aller au-delà des objectifs ambitieux déjà fixés, il fallait repenser les interventions et les mécanismes institutionnels.

Ces deux pays se sont fixé le même objectif ultime : rendre le système routier intrinsèquement sécuritaire. La *Vision Zéro* suédoise et l'approche néerlandaise de sécurité routière durable (*sustainable safety*) sont les bases sur lesquelles s'articulent les stratégies routières de ces pays. Ces approches, désignées sous l'expression d'« approches pour un système sûr » (*safe system*), s'inspirent du modèle de Haddon. Elles lui ajoutent une dimension éthique, dans le sens où elles

⁹ OCDE, *Programm*

¹⁰ OMS et Banque mondiale. *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_fr.pdf
Bliss, 2004; Wegman et autres., 2006; Trinca et al., 1988.

¹¹ Bliss T et J Breen, Global Road Safety Facility, Banque mondiale. *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p.14,
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf.

¹² Bliss T et J Breen, Global Road Safety Facility, Banque mondiale. *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p.14,
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

considèrent qu'il est moralement inacceptable que le prix à payer pour la mobilité soit des décès et des blessures résultant d'accidents de la route. Par conséquent, le seul objectif moralement acceptable est l'élimination pure et simple de tout décès et de toute blessure.

Dans l'approche pour un système sûr, l'accent est mis sur le droit à la santé dans les systèmes de transport ainsi que sur le droit à un réseau routier et à des véhicules sûrs. On constate ainsi que la culture de responsabilisation de la victime se transforme en une culture de responsabilisation de l'ensemble des acteurs, y compris des décideurs, des exploitants et des usagers.

De façon pratique, l'approche pour un système sûr s'exerce généralement par l'entremise de stratégies et de plans d'action conçus sur le même modèle que les plans d'action nationaux développés au cours de la phase 3 d'évolution des pratiques de gestion de la sécurité routière (voir la section 1.3). Des cibles et des objectifs sont définis en vue d'atteindre un objectif principal. Mais, la différence réside dans la définition de cet objectif principal qui est l'annulation des décès et des blessures graves. Par conséquent, les actions entreprises sont liées à ce niveau élevé d'ambition, ce qui suscite l'innovation.

Ces approches pour un système sûr, nées en Suède et aux Pays-Bas, ont influé sur les stratégies de sécurité routière en Norvège, en Finlande, au Danemark, en Suisse et, plus récemment, en Australie (au niveau fédéral et dans les États), ainsi qu'au Canada, et, dans une certaine mesure, au Royaume-Uni. Les États-Unis étudient la possibilité de mettre en œuvre une approche pour un système sûr. De plus, l'OCDE (2008)¹³ et les Nations Unies (2011)¹⁴ ont invité leurs États membres à adopter cette approche qu'ils considèrent comme essentielle pour atteindre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière.

■ Commentaires

L'apparition d'une nouvelle phase ne met pas forcément fin aux actions mises en place au cours de la phase précédente. Ainsi, les interventions axées sur les usagers, qui ont dominé les politiques opérationnelles des gouvernements au cours des années 1950 et 1960, sont encore effectuées de nos jours, avec plus ou moins d'insistance selon les administrations.

Cette remarque rejoint la position énoncée, en 2008, par le Forum international des transports (FIT) de l'OCDE dans son rapport *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*¹⁵. Selon ce document, l'adoption d'une approche pour un système sûr ne signifie pas une négation totale des approches traditionnelles, car ces dernières permettent de déterminer les facteurs de risque et les interventions efficaces nécessaires à la mise en œuvre de l'approche pour un système sûr. En d'autres termes, l'approche pour un système sûr s'appuie sur les acquis importants obtenus au cours des dernières décennies grâce aux approches traditionnelles.

A l'issue de la présente section (section 1), il s'avère que les approches et les pratiques de gestion de sécurité routière ont évolué au fil du temps. Il semble aussi évident que la tendance qui s'impose de plus en plus est celle d'une gestion axée sur des objectifs de plus en plus ambitieux et réalisée dans le cadre d'une approche pour un système sûr. Toutefois, il apparaît également que les approches traditionnelles, basées sur le comportement des usagers, sont toujours d'actualité. Seule l'analyse détaillée des pratiques de gestion des administrations pourrait permettre de comprendre la manière dont les approches et les visions stratégiques sont traduites sur les plans tactique et opérationnel. Cet examen par pays sera réalisé dans le cadre du Volet II de l'étude de L'Observatoire (étude détaillée des administrations).

¹³ OCDE – Forum international des transports, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

¹⁴ Groupe des Nations Unies pour la collaboration en sécurité routière. *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*, http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/fr/index.html

¹⁵ OCDE – Forum international des transports, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

2. TENDANCES EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cette section présente quelques tendances internationales en matière de sécurité routière. Pour ce faire, certaines analyses majeures réalisées sur la gestion de la sécurité routière dans le monde ont été consultées. L'accent a été mis sur les travaux d'organisations internationales et régionales actives dans ce domaine. L'objectif est de définir le cadre général dans lequel s'exerce l'action des pays et de mieux cerner les principes et les tendances qui influencent les gouvernements lors de l'élaboration des politiques de sécurité routière.

2.1. GESTION PAR OBJECTIFS ET APPROCHE POUR UN SYSTÈME SÛR

■ Présentation

En 2008, le FIT publiait le rapport *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*¹⁶.

Ce rapport fait notamment le point sur les initiatives et les évolutions récentes dans les pays membres de l'OCDE et du FIT, et reconnaît que « les approches traditionnelles de la sécurité routière, fortement axées sur le comportement, ont été couronnées de succès sur les trente dernières années et ont largement contribué à des baisses sensibles de la mortalité routière, dans la plupart des pays de l'OCDE¹⁷ ». Toutefois, le rapport fait remarquer qu'un nombre croissant de pays, parmi les plus performants, envisagent l'adoption d'une approche pour un système sûr parce qu'ils constatent un ralentissement dans l'amélioration du bilan routier ainsi qu'une baisse de la rentabilité de leurs investissements en sécurité routière¹⁸.

Par ailleurs, le rapport *Zéro tué sur la route* insiste sur l'intérêt de fixer des objectifs non seulement ambitieux, mais également fondés sur des quantifications fiables et liées aux résultats escomptés. Selon ce rapport, la définition d'objectifs doit être considérée comme une composante de l'approche pour un système sûr. Le rapport décrit également les étapes pour la mise en œuvre d'une approche pour un système sûr. La liste de ces étapes est reproduite à l'annexe I du présent document.

De plus, le rapport définit les composantes nécessaires à l'établissement d'un cadre de gestion visant à assurer l'efficacité des programmes de sécurité routière, quel que soit le niveau d'ambition. Il insiste, notamment, sur le fait que la capacité des mécanismes institutionnels et de gestion de la sécurité routière d'un pays est capitale pour améliorer les résultats.

■ Commentaire

Cet ouvrage fait office de référence en matière de gestion de la sécurité routière, car en recommandant que les États membres de l'OCDE et du FIT adoptent une approche pour un système sûr, il les invite à opérer un véritable changement de politique et à redéfinir la façon dont la sécurité est envisagée et gérée. Il est important de rappeler que le rapport *Zéro tué sur la route* fonde sa proposition sur l'expérience de plusieurs pays performants qui ont déjà adopté l'approche pour un système sûr; il cite, en particulier, la Suède et les Pays-Bas. Le rapport précise que les stratégies mises en place dans ces deux pays (Vision zéro et Sécurité durable) ne sont que deux exemples de stratégie de système sûr. Selon le rapport, « les nombreuses stratégies en cours de développement dans d'autres pays représentent l'évolution la plus récente des stratégies de sécurité routière visant à améliorer les résultats¹⁹ », et bien qu'elles soient étroitement liées aux efforts précédents,

¹⁶ OCDE – Forum International des Transports, *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

¹⁷ *Ibid.*, p. 31.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ OCDE – Forum International des Transports, *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*, p. 137, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

elles possèdent plusieurs caractéristiques qui les distinguent. Ces caractéristiques communes aux nouvelles stratégies mises en place par les pays sont reproduites à l'annexe II du présent document.

Depuis 2008, les résultats et les recommandations du rapport *Zéro tué sur la route* influencent considérablement la réflexion, les stratégies et les guides d'action réalisés par les principales institutions internationales, régionales, nationales et non gouvernementales actives en matière de sécurité routière. Cela s'explique par le fait que le rapport de l'OCDE rend compte des approches et des pratiques contemporaines de gestion de nombreux pays, dont les plus performants, et qu'il propose des pistes de solution qui servent de base à une évolution subséquente de la réflexion et de l'action.

2.2. ORIENTATIONS MONDIALES EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

■ Présentation

En 2004, l'OMS et la Banque mondiale ont publié une série de recommandations pour améliorer la performance des pays en matière de sécurité routière²⁰. Il s'agissait que chaque pays :

- désigne une institution-chef de file au sein de son gouvernement afin de diriger l'action nationale en matière de sécurité routière;
- évalue les problèmes, les politiques, les structures organisationnelles et les capacités en matière de prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation;
- prépare une stratégie nationale de sécurité routière et un plan d'action;
- alloue des ressources financières et humaines pour la mise en œuvre de ces politiques;
- mette en œuvre des mesures spécifiques afin de prévenir les accidents de la route, de réduire le nombre de traumatismes et leurs conséquences et évalue l'impact de ces mesures;
- soutienne le développement de capacités nationales et favorise la coopération internationale²¹.

Les orientations mondiales en matière de gestion de la sécurité routière²² ont été publiées en 2009 par le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière²³ pour aider les pays à mettre en œuvre les recommandations de l'OMS et de la Banque mondiale.

Le guide du Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière propose une mise en œuvre en deux étapes – évaluation des capacités nationales, et préparation et implantation des projets fondés sur une approche sûre – et fournit des directives détaillées pour leur réalisation.

²⁰ OMS et Banque mondiale, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_fr.pdf

²¹ Le présent résumé des recommandations du rapport de 2004 a été tiré du rapport du Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière : Tony Bliss and Jeanne Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 15, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

²² Tony Bliss and Jeanne Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

²³ Le Fonds mondial de la Banque mondiale pour la sécurité routière a été créé en 2006 pour fournir une assistance financière et technique aux activités qui entraîneront une réduction du nombre de décès et de traumatismes dus aux accidents de la route dans les pays en transition. La mission du Fonds consiste à mener des activités visant à renforcer les stratégies et capacités institutionnelles en matière de sécurité routière dans les pays ciblés. Le Fonds, compte deux filières de financement : l'une pour les initiatives mondiales en matière de sécurité routière et l'autre pour l'appui aux programmes de pays.

Banque mondiale, *Global Road Safety Facility*, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTTOPGLOROASAF/0,,contentMDK:22464154~menuPK:2582226~pagePK:64168445~piPK:64168309~theSitePK:2582213,00.html>

Le guide présente également des études de cas sur l'organisation institutionnelle de six pays identifiés comme pouvant servir de modèles en la matière. Il s'agit de la Grande-Bretagne, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas, de la Suède, de l'État de Victoria (Australie) et de l'Australie-Occidentale. Deux pays en transition – la Malaisie et la Pologne – sont aussi analysés. Ces cas démontrent l'importance du rôle de l'institution nationale chef de file et illustrent la complexité des structures ainsi que le niveau d'investissement nécessaire à l'amélioration continue du bilan routier. Les études de cas révèlent également que les fonctions de gestion peuvent être exercées avec succès dans des structures organisationnelles variées, et qu'aucun modèle institutionnel ne saurait être qualifié de meilleur.

Par ailleurs, le rapport de l'OMS et de la Banque mondiale mettait l'accent sur la gestion axée sur les résultats et le développement de capacités institutionnelles pour réaliser ce type de gestion. Le système de gestion de la sécurité routière proposé par le guide du Fonds mondial de la Banque mondiale opérationnalise cette recommandation. Il convient de préciser que ce modèle est une version mise à jour et améliorée de celui proposé antérieurement par la Banque mondiale en 2004²⁴, lequel résultait des travaux de la Commission européenne (2002)²⁵, de ceux du *European Transport Safety Council* (2001) et du cadre de gestion de la sécurité routière implanté par la Nouvelle-Zélande en 2000²⁶.

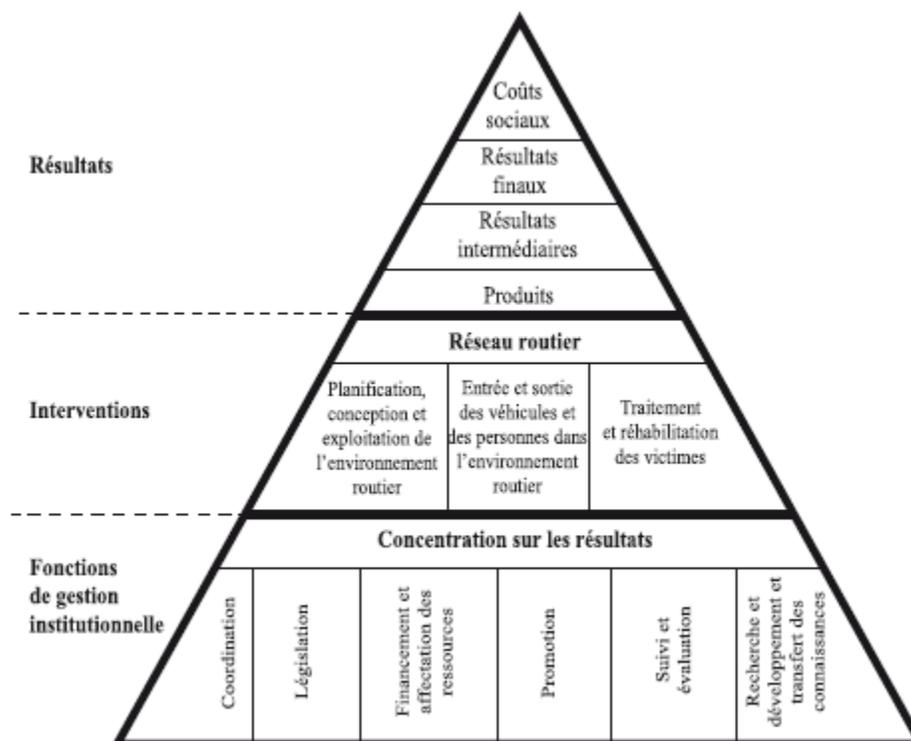
Tel que conçu, le modèle de gestion de la sécurité routière proposé par le guide du Fonds mondial de la Banque mondiale possède des caractéristiques génériques permettant son utilisation par tous les pays, quel que soit leur niveau de développement ou leur performance en matière de sécurité routière. Ce modèle est reproduit ci-après.

²⁴ Tony Bliss, *Application des recommandations du Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2005/10/20/000160016_20051020183305/Rendered/PDF/29557a10FRENCH0tn111rd0safety.pdf

²⁵ Il s'agit de l'étude SUNFlower sur la sécurité routière en Suède, au Royaume-Uni et aux Pays-Bas. Wegman F. et autres, *SUNFlower: A Comparative Study of the Development of Road Safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf

²⁶ Land Transport Safety Authority 2000.

GRAPHIQUE 1 : SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE²⁷



Source: Global Road Safety Facility, Banque mondiale, 2009³

Selon ce modèle, la sécurité routière est le résultat d'un processus de production, comme tout autre bien ou service. Le processus de production est vu comme un système de gestion mettant en jeu des fonctions de gestion institutionnelle visant à offrir une gamme d'interventions efficaces afin d'obtenir des résultats exprimés sous la forme d'objectifs à long terme (exprimés sous forme de vision) et d'objectifs quantitatifs intermédiaires. Ces objectifs sont déterminés avec la collaboration des institutions nationales, régionales et locales. Les fonctions de gestion institutionnelles sont principalement exercées par les entités gouvernementales, mais aussi sur la base d'un partenariat avec la société civile et les entreprises.

■ Commentaires

Bien qu'il ait été rédigé à l'intention des pays en transition et des pays à faible revenu, ce guide présente un intérêt certain pour tout praticien ou tout décideur voulant avoir une vue d'ensemble sur les meilleures pratiques en matière d'organisation et de gestion de la sécurité routière. Le guide est d'autant plus intéressant qu'il existe peu d'études sur l'organisation institutionnelle des pays. Les auteurs soulignent d'ailleurs cette lacune. Cet ouvrage servira donc de référence pour la réalisation du Volet II de l'étude de L'Observatoire, en ayant toutefois à l'esprit que les données fournies ainsi que les structures institutionnelles et les stratégies nationales ont quelque peu changé dans certains pays, depuis sa publication en 2009.

²⁷ Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. *Résolution d'ensemble sur la circulation routière*, p. 3, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_f.pdf

2.3. PLAN MONDIAL POUR LA DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

■ Présentation

Le 11 mai 2011, les Nations Unies ont lancé la *Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020)* en vue de stabiliser puis de réduire le nombre décès sur la route. Le *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière*²⁸ présente les mesures à prendre pour faire de cette ambition une réalité. Ce Plan « doit servir de base à des plans nationaux et locaux tout en fournissant un cadre permettant de coordonner leurs activités aux niveaux régional et mondial²⁹ ».

Comme l'ensemble des politiques régionales et internationales contemporaines, le Plan s'appuie sur des principes directeurs tendant vers un système sûr. Ce faisant, il préconise que des activités soient menées, surtout aux niveaux local et national. Les pays sont ainsi invités à mettre en œuvre cinq volets d'activités permettant ainsi de tenir compte de l'ensemble des composantes du système :

- Volet 1 : gestion de la sécurité routière;
- Volet 2 : sécurité des routes et mobilité;
- Volet 3 : sécurité des véhicules;
- Volet 4 : comportement des usagers de la route;
- Volet 5 : soins après l'accident³⁰.

Il est prévu qu'une coordination internationale soit assurée par l'OMS et les commissions régionales des Nations Unies pour assurer un suivi régulier des progrès accomplis, pour chaque volet d'activités, sur la base d'indicateurs de résultats et de processus précisés dans le Plan.

■ Commentaires

Le *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière* s'appuie sur les acquis des vingt dernières années aux plans national, régional et international. Bien que ce Plan ne soit pas juridiquement contraignant pour les États, le mécanisme de suivi et de publication de résultats qu'il prévoit lui confère une certaine force politique.

2.4. MESURES ET PRATIQUES POUR L'AMÉLIORATION DES RÈGLES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

■ Présentation

Depuis 1947, la sécurité routière est une préoccupation majeure de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) qui a adopté plusieurs conventions et autres instruments juridiques internationaux dans ce domaine. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières, responsable de la sécurité routière au sein de la CEE, a également édicté une *Résolution d'ensemble sur la circulation routière*³¹ (ci-après *Résolution d'ensemble*), afin de donner un caractère opérationnel aux conventions adoptées. Sans avoir le caractère contraignant des

²⁸ Nations Unies, *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière*, p. 4, http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/french_global_plan.pdf

²⁹ Nations Unies, *Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière*, http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/french_global_plan.pdf

³⁰ Ces cinq volets ont été déterminés sur la base des recommandations de l'OMS et de la Banque mondiale (2004). Nations Unies, *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière*, p. 13, http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/french_global_plan.pdf

³¹ Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, *Résolution d'ensemble sur la circulation routière*, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_f.pdf

conventions, la résolution d'ensemble va plus loin dans le détail et offre un catalogue de mesures et de pratiques que les États membres sont appelés à mettre en œuvre sur une base volontaire.

Dans la dernière version de la Résolution d'ensemble (2010)³², la CEE-ONU propose des mesures que les autorités nationales pourraient mettre en œuvre pour améliorer :

- les règles générales relatives au comportement dans la circulation (ex. : vitesse, alcool, ceinture de sécurité, conduite de nuit);
- les méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route (éducation, sensibilisation, information des usagers; contrôle et sanctions; assurance responsabilité civile automobile);
- les règles relatives à la sécurité des infrastructures routières (ex. : aménagements visant à assurer la sécurité des piétons, des enfants, des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées) et à la sécurité des véhicules (ex. : véhicules de transport en commun, véhicules deux roues)

La CEE-ONU fait également des recommandations particulières pour améliorer la sécurité de groupes cibles tels que les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes, les motocyclistes et les enfants.

■ Commentaire

D'entrée de jeu, la Résolution d'ensemble situe l'action des États dans le cadre d'une approche systématique et programmée. La Résolution précise que « pour garantir le succès de la lutte contre l'insécurité routière, tous les gouvernements doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité routière et une politique de sécurité routière traitant de tous ses éléments et de leurs liens »³³. La Résolution d'ensemble rappelle également que le système de gestion de la sécurité routière doit être considéré comme un processus de production destiné à offrir une gamme d'interventions efficaces à l'échelle du système afin d'obtenir des résultats³⁴. On comprend donc que les mesures suggérées dans le cadre de cette résolution doivent être abordées dans une perspective de système, si l'on veut obtenir des résultats significatifs.

3. MODÈLES DE GOUVERNANCE

La revue des études réalisées en matière de gestion de la sécurité routière révèle qu'il existe peu d'écrits sur la gouvernance. Cette remarque est confirmée par les auteurs du guide du *Fonds mondial de la Banque mondiale* (2009), qui ont contribué à combler cette lacune en examinant la structure organisationnelle de six pays performants et de deux pays en transition (*voir la section 2.2*). Toutefois, la CEE-ONU réalise actuellement une étude d'envergure sur les structures de gestion et de coordination de nombreux pays dans le monde. Cette étude permettra de définir des pratiques exemplaires à l'intention des États membres³⁵. Un résumé des résultats préliminaires a été présenté en avril 2011 dans le cadre des activités de lancement de la *Décennie d'action pour la sécurité*

³² Depuis sa première publication en mars 1978, la résolution a été actualisée à plusieurs reprises de manière à prendre en compte les innovations et évolutions nouvelles ainsi que les amendements apportés successivement à la Convention sur la circulation routière depuis 1968. Le présent document a été publié à la suite de la dernière révision.

³³ Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. *Résolution d'ensemble sur la circulation routière*, p. 4, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_f.pdf

³⁴ *Ibid.*, p. 3. Se référer à Bliss T et J Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*. http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

³⁵ Ross, Alan, *Managing and Coordinating Road Safety International experience*, p. 2, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/events/Belgrade-2011.04/2011_Belgrade_Pres_Managing_and_coordinating_road_safety_-international_experience_260411.pdf

routière. De cette présentation, il ressort que six types de structures de gouvernance ont été répertoriés et regroupés en deux options de gouvernance :

- Première option : la gestion est assurée par des commissions (ou comités) sur la sécurité routière (*road safety councils*);
- Seconde option : une structure-chef de file, responsable de la gestion et de la coordination (*lead agency*).

Le tableau ci-dessous présente les principaux avantages et inconvénients de ces différents types de structures, selon la CEE-ONU.

TABLEAU 1 : AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES STRUCTURES DE GESTION ET DE COORDINATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COMMISSIONS OU COMITÉS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE			
TYPE D'ORGANISATION	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	COMMENTAIRES ET EXEMPLES
Commissions ou comités de sécurité routière indépendants (ONGs)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mènent des campagnes, font du lobbying ▪ Peuvent être financés ▪ Sont indépendants, donc marge de manœuvre ▪ Peuvent mobiliser la presse ▪ Peuvent attirer l'attention sur des questions particulières 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aucune autorité ▪ Peu d'influence ▪ Peuvent être vus comme des adversaires du gouvernement ▪ Problèmes de durabilité financière 	Généralement peu influents, mais peuvent être efficaces quand ils sont bien financés. Apprennent à collaborer avec le gouvernement (ex. : Autriche, Arménie)
Comités multisectoriels de ministères ou organismes gouvernementaux (ex. : Comités interministériels ou comités nationaux de sécurité)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grande portée, surtout si le secteur privé et les ONG participent ▪ Influence locale ▪ Le financement des secteurs est plus facile, car chaque ministère ou organisme peut s'occuper de son secteur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Souvent trop de membres ▪ Aucun pouvoir exécutif ▪ Souvent rôle consultatif ▪ Les mécanismes de financement ne sont souvent peu clairs ▪ Le financement intersectoriel et la coordination des activités posent souvent problème 	Ont été implantés dans les pays en transition (ex. : Ghana, Fidji, Pologne), mais sont souvent dépourvus de secrétariat et n'ont aucun pouvoir.
INSTITUTION GOUVERNEMENTALE CHEF DE FILE			
Institution (ou bureau) au sein du cabinet du chef d'État	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fait coopérer tous les acteurs ▪ Meilleur en début de développement de la sécurité routière ▪ Pouvoir et financement 	Le chef d'État est souvent trop occupé pour diriger efficacement son bureau	Efficace au Japon et en Australie-Occidentale et en Malaisie (partiel)
Ministère du Transport (avec, en son sein, un département responsable de la sécurité routière)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A fait ses preuves dans les pays de l'Union européenne ▪ Financement et personnel ▪ Planification et suivi ▪ Stimulation d'autres acteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Requier des structures et des processus de coordination et de consultation ▪ Nécessite des partenaires 	La plupart des pays de l'OCDE, l'Union européenne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Malaisie (+ comité du cabinet du premier ministre)
Autorité routière	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Responsabilités claires ▪ Financement important ▪ Large éventail d'experts ▪ Connaissance du domaine 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Requier un soutien politique fort ▪ Nécessite des processus de coordination et de consultation ▪ Besoin d'un partage de responsabilités ▪ Nécessite des partenaires 	Nécessite un bon niveau de sécurité routière et le soutien de tous les acteurs. La <i>National Road Safety Authority</i> de la Suède et <i>VicRoads</i> à Victoria sont d'excellents exemples

TYPE D'ORGANISATION	AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	COMMENTAIRES ET EXEMPLES
INSTITUTION GOUVERNEMENTALE CHEF DE FILE			
Ministère ou organisme gouvernemental responsable de la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Priorité pour la sécurité routière • Large éventail d'experts • Financement entièrement consacré à la sécurité routière • Meilleur contrôle sur les dépenses 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite un soutien politique fort et un engagement sérieux des parties prenantes • Requier un haut niveau de développement de la sécurité routière 	La <i>Land Transport Safety Authority</i> en Nouvelle-Zélande était très efficace, surtout quand le contrôle de la circulation relevait de son autorité

4. ÉTAT DE LA LITTÉRATURE SUR LA COMMUNICATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

4.1. GOUVERNANCE DE LA COMMUNICATION

Il existe peu d'études sur la gouvernance de la communication en sécurité routière. L'une des plus récentes a été publiée par l'*Institute for Road Safety Research* (SWOV) aux Pays-Bas dans le cadre d'une étude sur l'efficacité des programmes d'éducation³⁶. Les auteurs de l'étude ont notamment analysé la mise en œuvre des programmes d'éducation en sécurité routière dans plusieurs pays de l'OCDE ainsi que leur forme d'organisation. Les pays étudiés sont les suivants : l'Australie, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, les pays scandinaves (Danemark, Finlande, Norvège, Suède) et certains pays de l'Europe de l'Est (Croatie, Estonie, Lituanie, République tchèque).

La principale conclusion est que l'éducation des enfants est considérée comme une partie importante de la politique nationale de sécurité routière dans la plupart des pays examinés. Ainsi, l'éducation en sécurité routière est obligatoire, dans la plupart des pays, pour les enfants du cours primaire. Toutefois, l'organisation de l'éducation en sécurité routière (autorités responsables, contenu et méthodes d'enseignement, intensité, etc.) varie selon les pays.

Bien que très intéressante, cette étude date de 2006. De plus, elle ne s'intéresse pas à la question de la sensibilisation. Le Volet II de l'étude de L'Observatoire permettra de documenter et d'actualiser l'information sur la gouvernance de la communication en matière de sécurité routière.

4.2. ÉDUCATION ET SENSIBILISATION

On constate que la plupart des études sur l'éducation et la sensibilisation en matière de sécurité routière mettent l'accent sur l'évaluation des campagnes et des programmes. Cependant, les auteurs s'entendent pour reconnaître que ces évaluations sont peu probantes, essentiellement à cause de biais méthodologiques³⁷.

Des guides sur les bonnes pratiques en matière d'éducation et de sensibilisation sont également publiés. Ils serviront de matériel pour la réalisation des Volets II et III de l'étude de L'Observatoire.

L'une des études les plus récentes et les plus intéressantes sur les campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière a été réalisée par des chercheurs du *Centre for Automotive Safety Research* de l'Université d'Adélaïde en Australie-Méridionale. Elle consiste en une revue de littérature

³⁶ Nina Dragutinovic et Divera Twisk, *The effectiveness of road safety education*, <http://www.swov.nl/rapport/R-2006-06.pdf>

³⁷ *Ibid.*, et plus récemment, T. P. Hutchinson et L. N. Wundersitz, « Road safety mass media campaigns: Why are results inconclusive, and what can be done? », *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, vol. 18, n° 3, p. 235-241.

re sur les meilleures pratiques en matière de campagnes de sensibilisation par les médias de masse³⁸. La revue de littérature porte essentiellement sur :

- les derniers modèles théoriques sur le changement de comportement liés aux campagnes de sensibilisation en matière de santé : cet aspect a été analysé par les auteurs, en raison des liens qui existent entre les questions de sécurité routière et de santé;
- les nouveaux enjeux associés à la mise en œuvre des campagnes : il s'agit des questions liées au contenu et au style du message, au groupe cible ainsi qu'au mode de communication;
- l'efficacité des campagnes induisant la peur ou la menace;
- l'effet des campagnes, selon les degrés d'exposition;
- les évaluations des campagnes réalisées par les médias de masse, avec un accent sur les changements de comportement.

Des pratiques « exemplaires » sont présentées pour chaque sujet abordé.

Cette revue de littérature se distingue de la plupart des études dans le domaine, car elle ne se concentre pas uniquement sur l'évaluation de l'efficacité des campagnes, mais permet de donner un aperçu des enjeux et des questions liés à ces campagnes.

³⁸ Centre for Automotive Safety Research, *Best practice in road safety mass media campaigns: A literature review*, <http://casr.adelaide.edu.au/casrpubfile/972/CASR074.pdf>

Et l'étude de T.P. Hutchinson and L.N. Wundersitz, « Road safety mass media campaigns: Why are results inconclusive, and what can be done? », *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, vol. 18, n° 3, p. 235-241.

PARTIE II : GRILLES D'INFORMATION PAR PAYS

L'analyse de la littérature sur la gouvernance et sur les approches stratégiques en matière de sécurité routière a révélé que certaines administrations sont considérées comme de véritables références au plan international. Ces administrations se démarquent par le caractère novateur de leur approche stratégique, l'efficacité de leur structure institutionnelle, l'évolution positive de leur bilan routier ou leur capacité à se maintenir aux premiers rangs des pays les plus performants en matière de sécurité routière.

L'Observatoire a sélectionné 12 de ces administrations dans le but de réaliser une étude sommaire visant à orienter le choix des administrations qui feront, par la suite, l'objet d'une analyse détaillée dans le Volet II de l'*Étude comparative des stratégies d'intervention adoptées par les administrations les plus performantes en matière de sécurité routière*. Les administrations choisies pour l'étude sommaire sont les suivantes :

- Alberta (Canada);
- Danemark;
- Finlande;
- France;
- Grande-Bretagne;
- Norvège;
- Nouvelle-Galle du Sud (Australie);
- Nouvelle-Zélande;
- Ontario (Canada);
- Pays-Bas;
- Suède;
- Victoria (Australie).

Le Danemark et la Finlande, bien que figurant sur cette liste en raison de leurs bonnes performances, doivent être écartés des choix possibles, essentiellement pour des raisons liées à la barrière linguistique. D'autres pays n'ont pas été retenus, parce que leur structure de gouvernance et leurs champs de compétences ne sont pas comparables à ceux des autres administrations et avec le Québec. Il s'agit, par exemple, de l'Australie et du Canada. Dans ces cas, des entités fédérées de ces pays ont été sélectionnées.

Toutes ces administrations présélectionnées sont susceptibles de faire l'objet d'une analyse détaillée dans le cadre du Volet II, puisqu'elles qu'elles ont été choisies sur la base de critères liés à la comparabilité, à la performance et à la notoriété. Toutefois, des considérations d'ordre pratique ont conduit L'Observatoire à proposer certaines d'entre elles comme second choix. Les raisons sont les suivantes :

- L'accessibilité à la documentation : bien qu'une bonne partie de l'information nécessaire à la réalisation du Volet II de l'étude ne soit généralement pas accessible au grand public, L'Observatoire a porté attention à l'accessibilité et à la crédibilité de l'information de base. De plus, l'existence de centres de recherche reconnus a constitué un atout pour certaines administrations comme les Pays-Bas;
- La disponibilité des personnes-ressources contactées pour participer à l'étude : la collaboration des personnes-ressources est cruciale pour toutes les administrations en raison de la nature de l'information traitée. Des démarches ont été entreprises afin d'établir des contacts avec ces personnes. Les premières réactions ont guidé les choix;
- La question du choix entre deux États ou provinces d'un même pays : c'est le cas des États de Victoria et de la Nouvelle-Galles du Sud en Australie. Toutefois, il faut noter que cette logique n'a pas été appliquée aux provinces canadiennes.

PROPOSITION DES ADMINISTRATIONS EN VUE DE LA RÉALISATION DU VOLET II DE L'ÉTUDE

Sur la base de ce qui précède, et après une analyse sommaire des 12 administrations précédemment citées (*voir les grilles d'analyses dans les pages suivantes*), L'Observatoire formule la proposition suivante :

PROPOSITION DE CLASSE 1	PROPOSITION DE CLASSE 2	À NE PAS RETENIR
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alberta (Canada) ▪ Finlande ▪ Grande-Bretagne ▪ Nouvelle-Zélande ▪ Ontario (Canada) ▪ Pays-Bas ▪ Suède ▪ Victoria (Australie) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ France ▪ Nouvelle-Galles du Sud (Australie) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Danemark ▪ Norvège

Proposition de classe 1 : l'étude de ces administrations serait très enrichissante en raison de leur expérience, de l'excellence de leur bilan routier et de leur renommée sur le plan international.

Proposition de classe 2 : ces administrations sont aussi intéressantes que celles de la classe 1, mais ont été mises dans cette catégorie pour les raisons suivantes :

- l'État de Victoria (Australie) fait partie de la classe 1, ce qui met la Nouvelle-Galles du Sud (Australie) en second choix, car elle est légèrement moins performante;
- le ministère des Transports (Québec) semble posséder beaucoup d'informations sur la France. Comme des choix difficiles s'imposent, L'Observatoire propose de l'écartier du Volet II. Or, il est à rappeler que l'étude de la France est aussi une proposition de classe 1 si ce n'était de cette situation de fait.

À ne pas retenir :

- La Norvège se démarque par le fait qu'elle accorde beaucoup d'attention à l'éducation et à la sensibilisation, mais le principal obstacle est l'accès à l'information. L'accès à l'information fait également partie des raisons qui font que le Danemark doit être écarté des administrations à retenir.

ALBERTA (CANADA)

ALBERTA	
Bilan routier¹ Décès comptabilisés à 30 jours	114 décès par million d'habitants et 86 décès par milliard de véhicules-kilomètres en 2008 96 décès par million d'habitants et 71 décès par milliard de véhicules-kilomètres en 2009
Rang national	2 ^e après l'Ontario, si l'on considère le nombre de décès par million d'habitants en 2009.
Institution chef de file	Alberta Office of Traffic Safety² : relève de la division <i>Transportation Safety Services</i> au sein du <i>Department of Transportation</i> .
Institutions responsables	<ul style="list-style-type: none"> • Department of Solicitor General and Public Security • Justice and Attorney General • Health and Wellness
Autres acteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Autres ministères et les gouvernements locaux • Entreprises privées, associations et compagnies d'assurances, etc.
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie de sécurité routière (2006) : <i>Alberta's Traffic Safety Plan – Saving Lives on Alberta's Roads³</i> • Plan triennal de sécurité routière : <i>Alberta Traffic Safety Plan (2007-2010)⁴</i> • Plans annuels : <i>Office of Traffic Safety Operational Plan (2010-2011)⁵</i> • Calendriers annuels réalisés en collaboration avec les principaux intervenants en sécurité routière. Permet de déterminer, chaque mois, une priorité du plan annuel sur laquelle l'ensemble des acteurs concentrent leurs efforts : <i>2011 Alberta Traffic Safety Plan Calendar⁶</i> • Nouvelle stratégie de sécurité routière (2011-2015) en cours d'élaboration.
Vision / approche stratégique	<p>La stratégie de 2006 se fonde sur les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leadership : combinaison de leadership, collaboration et responsabilités des acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux • Construction sur les acquis : se servir de l'expérience acquise grâce à la stratégie de 1996 en matière de législation, contrôle-sanction, éducation, information et sensibilisation • Intégration : adoption d'une approche-système multidimensionnelle • Durabilité du mécanisme de financement • Engagement des parties prenantes • Contribution à l'atteinte des objectifs canadiens en matière de sécurité routière • La nouvelle stratégie de 2011-2015 adopte l'approche <i>safer systems</i>
Thèmes / priorités de la stratégie	<p>La stratégie de 2006 s'articule autour des 10 thèmes suivants : occupants sans ceinture de sécurité et enfants sans mécanisme de retenue; conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogues); vitesse; intersections; routes rurales; véhicules commerciaux; jeunes conducteurs et cyclistes; usagers vulnérables (piétons, conducteurs âgés); conducteurs à hauts risques et conducteurs inaptes pour raisons médicales; conducteurs âgés.</p> <p>Trois priorités pour l'année 2010-2011 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accroître l'utilisation des ceintures de sécurité pour tous les occupants des véhicules ainsi que l'utilisation des sièges d'autos pour les enfants • Implanter un programme efficace de gestion de la vitesse et de la sécurité aux intersections • Détecter, appréhender et faire condamner les conducteurs avec les facultés affaiblies
Stratégie ou approche de communication	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie triennale de communication : <i>Alberta Traffic Safety Communications Plan (2008-2010)⁷</i> • Plan annuel de communication : <i>Alberta Traffic Safety Communications Action Plan (2009-2010)⁸</i> • Campagnes de sensibilisation sous la bannière <i>Think & Drive</i> • Programmes d'éducation en sécurité routière dans les écoles et programmes locaux
Accessibilité de l'information	Bonne

ALBERTA

Particularités	La collaboration, la sensibilisation et l'éducation sont au cœur de la stratégie.
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : classe 1. Administration intéressante, notamment par sa stratégie et ses plans de communication. De plus, une nouvelle stratégie de sécurité routière étant en voie d'être publiée, il serait possible d'obtenir une copie des travaux préparatoires qui comprendraient des évaluations, des critiques et des commentaires sur l'ancienne stratégie.

- ¹ Transports Canada, *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2009*, <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp3322-2009-1173.htm#ref7>
- Transports Canada, *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2008*, <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp3322-2008-1144.htm#t1>
- ² Saferoads.com, *Traffic Safety in Alberta*, <http://www.saferoads.com/index.html>
- ³ Alberta Infrastructure and Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan. Saving Life on Alberta's Roads*, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/trafficsafetyplan.pdf>
- ⁴ Alberta Infrastructure and Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan. 3-yr Action Plan (2007-2010)*, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/tspactionplandec-07.pdf>
- ⁵ Alberta Infrastructure and Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan Operational Plan (2010-2011)*, http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS_OpPlan_10-11.pdf
- ⁶ Alberta Infrastructure and Transportation, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/2011ABTSPcalendaraug-10.pdf>
- ⁷ Alberta Infrastructure and Transportation, *Alberta Traffic Safety Plan Calendar*, <http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTSCcommunicationsPlan.pdf>
- ⁸ Alberta Infrastructure and Transportation, *2009/2010 Office of Traffic Safety Communications Action Plan*, http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/action_plan_june-2009.pdf

DANEMARK				
Bilan routier ⁹	Indicateurs/année	1998	2008	2009
Décès comptabilisés à 30 jours	Nombre de décès	499	406	303
	Décès/million d'habitants	94	74	55
	Décès/milliard de véhicules-kilomètres	12	8,2	n. d.
Institutions chefs de file	Danish Commission on Road Safety établie par le <i>Danish Ministry of Transport</i> ¹⁰ . Elle est composée de membres du parlement, de représentants de ministères, de comtés, d'autorités locales (<i>Local authorities</i>) et d'institutions ayant un intérêt pour la sécurité routière.			
Institutions responsables	Danish Transport Authority : agence opérationnelle sous l'autorité du <i>Danish Ministry of Transport</i> Autorités locales : ces dernières disposent d'une grande autonomie de décision et établissent leurs propres objectifs dans les plans locaux et régionaux de sécurité routière Danish Road Directorate ¹¹ : responsable des routes nationales			
Autres acteurs	Institutions ayant un intérêt pour la sécurité routière.			
Stratégie de sécurité routière en vigueur	Danish Road Safety Plan			
Vision / approche stratégique	Approche pour un système sûr (<i>safe system</i>) Vision: <i>Every Accident is one too many</i> : chaque accident est un de trop.			
Thèmes / priorités de la stratégie	Le plan national de sécurité routière repose sur trois piliers : routes sûres, véhicules sûrs et utilisation de nouvelles technologies (<i>eSafety</i>) Quatre priorités : <ul style="list-style-type: none"> • Vitesse • Alcool • Cyclistes • Intersections 			
Stratégie ou approche de communication	Approche originale de la publicité. Ex. : Publicité sur les limitations de la vitesse, avec les <i>Bikini Bandits</i> ¹²			
Accessibilité de l'information	Moyenne : l'information en anglais est très succincte.			
Particularités	Accent particulier sur l'utilisation des technologies, avec le programme <i>eSafety</i> ¹³			
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : à ne pas retenir. La barrière linguistique représente un obstacle trop important pour que cette administration soit retenue. De plus, les premières tentatives de L'Observatoire pour établir des contacts avec une personne-ressource sont demeurées vaines.			

⁹ Document transmis par le ministère des Transports du Québec.

¹⁰ Danish Ministry of Transport. *Page d'accueil*, <http://www.trm.dk/en/>

¹¹ Danish Road Directorate. *Page d'accueil*, <http://www.vejdirektoratet.dk/roaddirektoratet.asp?page=dept&objno=1024>

¹² Daily motion. *Denmark Road safety with Bikini bandits*, http://www.dailymotion.com/video/xilkyk_denmark-road-safety-with-bikini-bandits_auto

¹³ ESafety Support, *Denmark*, http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/national_level/denmark_htm

FINLANDE				
Bilan routier ¹⁴ Décès comptabilisés à 30 jours	Indicateurs/année	2001	2008	2009
	Nombre de décès	433	344	279
	Décès/million d'habitants	84	65	52
	Décès/milliard de véhicules-kilomètres	10	6,5	5,2
Institution(s) chef de file	Ministry of Transport and Communications , avec le support du Consultative Committee on Road Safety			
Institutions responsables	<ul style="list-style-type: none"> • Finnish Transport Agency : institution responsable du design, de la construction et de la gestion des routes ainsi que de la gestion des signalisations routières • Finnish Transport Safety Agency : Institution responsable de l'enregistrement et de l'inspection des véhicules, de la supervision des écoles de conduite et de la délivrance des permis de conduite. • Liikenneturva : Institution consacrée au changement des comportements, à l'éducation et à la sensibilisation en sécurité routière¹⁵. • Ministère de l'Intérieur (National Traffic Police et Police régionale) 			
Autres acteurs	<ul style="list-style-type: none"> • <i>National Public Health Institute</i> • Écoles • Centres d'hébergement pour personnes âgées • Université • Autres institutions ayant un intérêt pour la sécurité routière. 			
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<i>Road Safety Program for 2006-2010</i> ¹⁶ . Un nouveau plan devrait avoir été adopté au cours de l'année 2011, mais aucune information confirmant cette information n'a été repérée.			
Vision / approche stratégique	Vision Zéro			
Thèmes / priorités de la stratégie	<p>Le nouveau plan de sécurité routière devrait cibler sept priorités :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alcool • Évaluation de la santé des conducteurs • Vitesse • Utilisation des dispositifs de sécurité • Sécurité des jeunes • Circulation en zone urbaine • Réduction des accidents et des décès sur les routes principales par la mise en place d'infrastructures, tels les rails centraux. 			
Stratégie ou approche de communication	<p>L'approche de communication consiste à transmettre l'information sur les questions de sécurité routière au public et aux décideurs. <i>Liikenneturva</i> se charge de commenter l'information, de susciter des débats et de fournir des avis d'experts.</p> <p>Les campagnes de sensibilisation sont une spécialité de <i>Liikenneturva</i> qui possède une expérience de près de 50 ans dans ce domaine. <i>Liikenneturva</i> met aussi l'accent sur l'éducation en sécurité routière tout au long de la vie (de l'enfance à la vieillesse). De nombreux partenaires sont impliqués dans ce système d'éducation.</p>			
Accessibilité de l'information	Moyenne. Plusieurs documents intéressants en anglais, mais l'information nécessaire pour la réalisation de l'analyse détaillée est généralement succincte. La collaboration des personnes-ressources est indispensable.			

FINLANDE

Particularités	<p><i>Liikenneturva</i> : entièrement consacrée à la communication, l'éducation et la sensibilisation.</p> <p>Système de suivi du comportement en lien avec la circulation routière : sous la direction du <i>Ministry of Transport and Communications</i>, plusieurs institutions gouvernementales collaborent à la mise en œuvre de ce système qui permet de collecter des données complémentaires aux statistiques traditionnelles. Ces données permettent notamment d'évaluer l'efficacité des mesures et de réajuster le tir, si nécessaire¹⁷.</p>
Proposition pour le choix des administrations	<p>Proposition : classe 1. Administration intéressante, notamment du fait de l'existence d'une organisation entièrement consacrée à la communication. La collaboration avec une personne-ressource permettra de contourner l'obstacle de la barrière linguistique.</p>

¹⁴ Document transmis par le ministère des Transports du Québec.

¹⁵ Liikenneturva. *Situation Report for 2011. Traffic Safty Situation in Finland*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/Liikenneturva_Report_2011_for_ETSC.pdf
Nordic Road Safety Council. *Liikenneturva is the central organisation for Finnish traffic safety work*, <http://www.liikenneturva.fi/ntr/fi/index.php>

¹⁶ Ministry of Transport and Communication. *Road Safety 2006-2011*, <http://www.lvm.fi/fileserver/road%20safety%202006-2010.pdf>

¹⁷ Liikenneturva, *Monitoring traffic behaviour*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/research/behaviour_monitoring.php

FRANCE				
Bilan routier¹⁸	Indicateurs/année	1998	2008	2009
Décès comptabilisés à 30 jours	Nombre de décès	8 920	4 275	4 273
	Décès/million d'habitants	152	69	68
	Décès/milliard de véhicules-kilomètres	16,6	8,1	7,8
Institution(s) chef de file	Premier ministre : <ul style="list-style-type: none"> • Comité Interministériel de Sécurité routière¹⁹ : présidé par le premier ministre et regroupe tous les ministres concernés par la sécurité routière (Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice, Santé et Travail). Définit la politique gouvernementale en sécurité routière et s'assure de son application • Délégué interministériel à la sécurité routière : désigné par le premier ministre. Assure la coordination des activités des ministères concernés. Est assisté de conseillers de chaque ministère concerné qui forment avec lui, la Délégation interministérielle. • Conseil national de la sécurité routière : rassemble les acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations). Formule au gouvernement des propositions. 			
Institutions responsables	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer • Ministère de la Défense • Ministère de l'Intérieur • Ministère de la Justice • Ministère de la Santé • Ministère du Travail, des Relations sociales, de la Famille, de la Solidarité et de la Ville • Ministère de l'Éducation nationale 			
Autres acteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Collectivités territoriales (régions, départements, communes) : les régions jouent un rôle dans l'éducation en sécurité routière • Associations, établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, constructeurs automobiles • Compagnies d'assurances : actions de prévention auprès de leurs assurés • Association française des sociétés d'autoroutes : actions de sensibilisation et de communication en lien avec la circulation autoroutière. 			
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<ul style="list-style-type: none"> • Déclaration officielle du président Sarkozy en 2007 • Document de politique transversale : sécurité routière²⁰ 			
Vision / approche stratégique	<p>Vision : lutter contre l'insécurité routière par une nouvelle culture de l'usage de la route et du véhicule et en faisant émerger la sécurité routière comme une valeur.</p> <p>Trois axes stratégiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduire l'accidentalité routière • Améliorer la formation des conducteurs • Lutter contre le non-respect du Code de la route 			
Thèmes / priorités de la stratégie	<p>Six priorités pour 2011 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combattre les comportements à risque (alcool, drogue, vitesse) • Sensibiliser les usagers pour améliorer la sécurité routière • Renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, jeunes, deux roues, avec une attention particulière pour les conducteurs de deux roues motorisées) • Mieux former les futurs conducteurs • Prévenir le risque routier professionnel • Renforcer la sécurité des infrastructures routières et des véhicules 			

FRANCE	
Stratégie ou approche de communication	Approche partenariale. Participation des collectivités locales (régions). Accent mis sur l'éducation (ex. : les attestations scolaires de sécurité routière, passées en cinquième et en troisième (secondaire II et secondaire IV), font partie intégrante de l'enseignement obligatoire).
Accessibilité de l'information	Bonne
Particularités	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination entre les collectivités locales et le gouvernement central. • Approche partenariale très poussée. • Nette amélioration du bilan routier depuis la mise en place du système de contrôle automatisé de la vitesse en 2003.
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : classe 2. Devient une proposition de classe 1 en fonction de la quantité d'information détenue par le Ministère sur la situation française. Administration intéressante surtout pour l'approche partenariale.

¹⁸ Document transmis par le ministère des Transports du Québec.

¹⁹ Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, *Le Comité interministériel de la Sécurité routière (C.I.S.R.)*, <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/cisr/>

²⁰ République française, *Document de politique transversale. Projet de loi de finances 2011 pour la sécurité routière*, http://www.performancepublique.budget.gouv.fr/fileadmin/medias/documents/ressources/PLF2011/DPT/DPT2011_securite_routiere.pdf

GRANDE-BRETAGNE				
Bilan routier ²¹ Décès comptabilisés à 30 jours	Indicateurs/année	1998	2008	2009
	Nombre de décès	3 421	2 538	2 337
	Décès/million d'habitants	61	43	38
	Décès/milliard de véhicules-kilomètres	7,5	4,9	4,6
Institutions chefs de file	<p>Department for Transport²²</p> <p>Toutefois, d'autres entités du <i>Department for Transport</i> jouent également un rôle direct en matière de sécurité routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Highways Agency</i>²³ : responsable de la gestion et de l'entretien du réseau de routes nationales • <i>Vehicle and Operator Services Agency</i> (information, éducation et consultation offertes aux conducteurs, opérateurs et fournisseurs de véhicules pour les aider à mieux se conformer aux normes de sécurité des véhicules et aux normes environnementales) • <i>Driving Standards Agency</i> (amélioration des normes de conduite, examens de conduite et examens administrés aux instructeurs) 			
Institutions responsables	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités locales • <i>Home Office</i> • <i>Health Department</i> • Police locale • <i>Health and Safety executive</i> • <i>Department for Education and Skills</i> 			
Autres acteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur privé • Groupes parlementaires • Organisations non gouvernementales et associations 			
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<i>Strategic Framework for Road Safety (2011)</i> ²⁴			
Vision / approche stratégique	Combinaison de l'approche-système et de l'approche de santé publique (met l'accent sur la prévention, la science et la collaboration).			
Thèmes / priorités de la stratégie	<p>Huit thèmes principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aider les usagers de la route à faire de bons choix et à adopter un comportement humain • Fournir une meilleure éducation et une meilleure formation aux enfants, aux apprentis conducteurs et aux conducteurs inexpérimentés • Fournir une éducation de rattrapage aux usagers qui commettent des erreurs ou à ceux qui ont commis des infractions mineures • Renforcer le contrôle-sanction à l'égard des motocyclistes qui adoptent délibérément une conduite dangereuse • Étendre cette approche à toutes les conduites dangereuses ou négligentes, sans se limiter uniquement aux cas d'excès de vitesse • Agir en se fondant sur une analyse des coûts et des bénéfices • Favoriser la prise de décision à l'échelon local et fournir aux citoyens toute l'information pour éclairer cette prise de décision • Renforcer les capacités en matière de sécurité routière 			
Stratégie ou approche de communication	<p>L'éducation est une des grandes priorités de la stratégie de sécurité routière. Par ailleurs, celle-ci prévoit des campagnes de sensibilisation axées sur les usagers présentant le plus de risque de s'infliger des blessures ou de causer des blessures ou le décès d'autres personnes (ex. : les conducteurs de sexe masculin, les motocyclistes, les enfants).</p> <p>Programme d'information THINK!, perçu comme la voix de la conscience auprès de la population et aide les citoyens à adopter des choix sécuritaires. Son succès serait en partie dû au fait qu'il n'utilise pas un ton moralisateur.</p>			

GRANDE-BRETAGNE	
Accessibilité de l'information	Bonne
Particularités	Bonne expérience en matière de sensibilisation. Utilisation du guichet unique <i>DirectGov</i> pour publier les campagnes de sensibilisation et l'information au grand public. Une page Internet est également réservée sur le site du <i>Department for Transport</i> pour le partage d'information et de ressources entre les professionnels de la sécurité routière.
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : classe 1. La Grande-Bretagne, qui fait partie des six administrations les plus performantes, est une pionnière dans l'application des stratégies axées sur les résultats en matière de sécurité routière. De plus, elle se distingue des autres administrations par l'approche hybride adoptée dans sa nouvelle stratégie (combinaison d'une approche pour un système sûr et d'une approche de santé publique).

²¹ Document transmis par le ministère des Transports du Québec.

²² Department for Transport, *Featured stories*, <http://www.dft.gov.uk/>

²³ Highways Agency, *Page d'accueil*, <http://www.highways.gov.uk/>

²⁴ Department for Transport, *Strategic Framework for Road Safety*, <http://assets.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/strategicframework.pdf>

NORVÈGE				
Bilan routier ²⁵ Décès comptabilisés à 30 jours	Indicateurs/année	1999	2008	2009
	Nombre de décès	304	259	212
	Décès/million d'habitant	68	53	44
	Décès/milliard de véhicules-kilomètres	9,0	6,6	5,4
Institutions chefs de file	<ul style="list-style-type: none"> • Ministry of Transport and Communication / Public Roads Administration²⁶ Responsable de la planification, de la construction et des opérations sur le réseau routier national et municipal. Responsable de l'inspection des véhicules, de la formation des conducteurs et des permis. Dirigée par le <i>Directorate of Public Roads</i>, sous l'autorité du <i>Ministry of Transport and Communication</i> pour les routes nationales et sous l'autorité des comités pour les routes municipales. L'une des plus grandes agences gouvernementales de la Norvège pour ce qui est du budget. 			
Institutions responsables	<ul style="list-style-type: none"> • Joint Road Safety Committee : forum pour le partage d'information sur les activités réalisées par chaque organisation participante. Présidé par le <i>Ministry of Transport and Communication</i>. Participants : <ul style="list-style-type: none"> - Ministère de la Justice - <i>National Police Directorate</i> - Police mobile - <i>National Society for Road Safety</i> - <i>Public Roads Administration</i> • National Road Safety Forum : créé sous l'autorité de la <i>Public Roads Administration</i>. Composé des cadres dirigeants des organisations participantes. Échange d'information et coordination des campagnes d'information. Est aussi un forum de diffusion des connaissances sur les bonnes pratiques en sécurité routière. 			
Autres acteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Police • Le <i>Ministry of Education and Research</i>, les écoles et la <i>National Society for Road Safety</i> jouent un rôle en éducation en matière de sécurité routière 			
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Road Safety in Norway – Strategy 2002-2011</i>²⁷ • <i>National Action Plan for Road Traffic Safety 2002-2011</i>²⁸ • <i>National Plan of Action for Road Traffic Safety 2010-2013</i>²⁹ 			
Vision / approche stratégique	Vision Zéro			
Thèmes / priorités de la stratégie	Sept thèmes : <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la coordination dans la gestion de la sécurité routière • Routes plus sûres • Réguler le comportement des usagers • Contrôle (enforcement) • Surveillance policière accrue • Amélioration de l'éducation et de l'information • Accent sur le développement des connaissances et des capacités 			
Stratégie / approche de communication	Collaboration avec les écoles et les universités pour l'éducation. Collaboration avec l'ONG <i>National Society for Road Safety</i> pour la sensibilisation, l'information et l'éducation.			

NORVÈGE	
Accessibilité de l'information	Moyenne. Quelques études et documents intéressants.
Particularités	Accent mis sur la communication et l'éducation.
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : à ne pas retenir. La Norvège se démarque par la place qu'elle réserve à l'éducation et à la sensibilisation. De plus, ses mécanismes de collaboration et de coopération entre les acteurs semblent être bien rodés. Toutefois, la barrière linguistique constitue un obstacle majeur au choix de cette administration.

²⁵ Document transmis par le ministère des Transports du Québec.

²⁶ Norwegian Public Roads Administration, *Page d'accueil*, <http://www.vegvesen.no/en/The+NPRA/About+the+NPRA/Facts>

²⁷ Ministry of Transport and Communications, *Road Safety in Norway Strategy 2002-2011*, http://www.regjeringen.no/upload/kilde/sd/bro/2002/0001/ddd/pdfv/160260-road_safety.pdf

²⁸ Norwegian Public Roads Administration, *National Action Plan for Road Traffic Safety 2006-2009*, http://www.vegvesen.no/_attachment/58683/binary/2818

²⁹ Norwegian Public Roads Administration, *National Plan of Action for Road Traffic Safety 2010-2013*, http://www.vegvesen.no/_attachment/191024/binary/370917

NOUVELLE-GALLES DU SUD (AUSTRALIE)

NOUVELLE-GALLES DU SUD	
Bilan routier ³⁰ Décès comptabilisés à 30 jours	79,7 décès/million d'habitants en 2001 53,3 décès/million d'habitants en 2008 58,2 décès par million d'habitants en 2010, soit une variation de -4,5 % de 2001 à 2010
Rang national	<ul style="list-style-type: none"> 3^e rang après l'État de Victoria, si l'on considère le nombre de décès par million d'habitants en 2010. 2^e État ayant connu la plus forte baisse du nombre de décès de 2001 à 2010 (le 1^{er} est Victoria).
Institutions chefs de file	Road Transport Authority , entité opérationnelle sous l'autorité du <i>Ministry for Transport</i> . Toutes les composantes de l'agence ont une responsabilité en matière de sécurité routière, mais il revient au <i>NSW Centre for Road Safety</i> , créé en 2007 d'en assurer le leadership à l'interne et à l'externe.
Institutions responsables	La <i>Road Transport Authority</i> est la principale institution responsable en matière de sécurité routière.
Autres acteurs	De nombreux partenaires dont : <ul style="list-style-type: none"> <i>NSW Police Force</i> Les gouvernements locaux
Stratégie de sécurité routière en vigueur	Les orientations stratégiques sont principalement définies dans les documents suivants : <ul style="list-style-type: none"> <i>NSW State Plan</i> <i>Metropolitan Transport Plan</i> <i>RTA Corporate Plan 2008-12: Blueprint</i>³¹ <i>Blueprint Update 2011</i>³²
Vision / approche stratégique	<ul style="list-style-type: none"> <i>Safe safety system</i>
Thèmes / priorités de la stratégie	<ul style="list-style-type: none"> Véhicules plus sûrs Personnes plus en sécurité Routes plus sûres Technologies en vue d'assurer la sécurité routière.
Stratégie ou approche de communication	<ul style="list-style-type: none"> Le rôle du <i>NSW Centre for Road Safety</i> est de changer les valeurs culturelles de la population en matière de sécurité routière. Le <i>NSW Centre for Road Safety</i> est notamment chargé de réaliser des campagnes de sensibilisation visant à rendre la vitesse excessive inacceptable. L'éducation et la sensibilisation dans les communautés locales sont réalisées par l'entremise du <i>Local Government Road Safety Program</i> financé par le <i>NSW Centre for Road Safety</i>
Accessibilité de l'information	Bonne
Particularités	Site officiel sur les campagnes de sensibilisation.
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : classe 2. L'État de Victoria affiche une meilleure performance. Mais au cas où l'on voudrait retenir deux administrations australiennes, la Nouvelle-Galles du Sud serait un très bon choix, car elle présente un mode de gouvernance différent et possède également une bonne expérience en sensibilisation et en coopération avec les communautés locales.

-
- ³⁰ Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics, *Road deaths Australia – 2010 Statistical Summary*, p. 20, http://www.bitre.gov.au/publications/05/Files/2010_Annual_road_deathsR.pdf
- ³¹ Road Transport Administration, http://www.rta.nsw.gov.au/aboutus/downloads/blueprint_corporate_plan_2008-12.pdf
- ³² Road Transport Administration, *Corporate Plan 2008-2012. Blueprint*, http://www.rta.nsw.gov.au/aboutus/downloads/blueprint_update_2011.pdf

NOUVELLE-ZÉLANDE				
Bilan routier ³³ Décès comptabilisés à 30 jours	Indicateurs/année	1998	2008	2009
	Nombre de décès	508	366	384
	Décès/million d'habitants	134	86	89
	Décès/milliard de véhicules-kilomètres	12,6 (2001)	9,1	9,6
Institution chef de file	Ministry of Transport			
Institutions responsables	<ul style="list-style-type: none"> • National Road Safety Committee composé des hauts dirigeants d'agences gouvernementales • National Road safety Working Group composé de cadres supérieurs des ministères et organismes. Responsable des opérations et de la coordination entre les ministères et organismes. Dirigé par le <i>Ministry of Transport</i> et fait rapport au <i>National Road Safety Committee</i> • National Road Safety Program Review Group • NZ Transport Agency • Road Safety Trust 			
Autres acteurs	Les autres acteurs seront déterminés dans le cadre du Volet II de la présente étude.			
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<i>Safer Journeys: New Zealand's Strategy 2010-2020</i>			
Vision / approche stratégique	<p><i>Safe system</i> (Système sûr).</p> <p>Quatre principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durabilité • Intégration • Sécurité • Réactivité 			
Thèmes / priorités de la stratégie	<p>Quatre thèmes... :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Routes et bordures de routes • Vitesse • Véhicules • Usagers <p>... regroupant treize priorités (alcool/drogue; jeunes, vitesse, etc.)</p>			
Stratégie ou approche de communication	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie d'éducation à l'intention des jeunes conducteurs. • Jusqu'en 2004, le département de l'information et des communications de <i>Land Transport Safety Authority</i>³⁴ a dirigé le programme de promotion et d'éducation de la sécurité routière (<i>Community Road safety Program</i>). <i>Accident Compensation Corporation</i> a également participé à des campagnes de promotion. • De 1995 à 2004 : approche ciblée : alcool, vitesse, ceinture de sécurité, etc. • Depuis 2004, approche visant l'ensemble de la population. 			
Accessibilité de l'information	<ul style="list-style-type: none"> • Moyenne. • Plans et politiques disponibles sur le site officiel. Articles scientifiques. Moins de documents sur la gouvernance, mais cette situation peut être corrigée par des échanges avec les personnes-ressources. 			

NOUVELLE-ZÉLANDE	
Particularités	Depuis l’adoption de la stratégie, des amendements législatifs ont déjà été apportés : hausse de l’âge pour la conduite (15 à 16 ans), alcool-tolérance zéro pour les conducteurs de moins de 20 ans, etc. Gouvernance locale développée en matière de sécurité routière.
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : classe 1. La Nouvelle-Zélande présente une performance au-dessus de la moyenne, même si elle ne figure pas parmi les six pays les plus performants. Son cas est intéressant à analyser notamment à cause de son approche en matière d’éducation et de sensibilisation et de son expérience en gouvernance locale (ex. : <i>Land Transport Safety Authority’s Community Road Safety Program</i>).

³³ Document transmis par le ministère des Transports du Québec.

³⁴ La *Land Transport Safety Authority* était l’institution responsable de la sécurité routière en Nouvelle-Zélande, de 1993 à 2004.

ONTARIO	
Bilan routier ³⁵ Décès comptabilisés à 30 jours	48 décès par million d'habitants et 50 décès par milliard de véhicules-kilomètres en 2008 41 décès par million d'habitants et 42 décès par milliard de véhicules-kilomètres en 2009
Rang national	1 ^{er} rang national, si l'on considère le nombre de décès par million d'hab. en 2008.
Institution chef de file	Ministère des Transports ³⁶ . Il existe en son sein, un sous ministre adjoint responsable de la sécurité des usagers de la route. Plusieurs directions relèvent de son autorité, dont le Projet de modernisation du programme de sécurité des usagers de la route.
Institutions responsables	Les recherches préliminaires réalisées par L'Observatoire n'ont pas permis de repérer d'autres institutions responsables de la sécurité routière autres que le ministère des Transports.
Autres acteurs	Le Programme de la sécurité des usagers de la route collabore avec un grand nombre de partenaires (police, groupes communautaires, organisations de prévention des accidents, secteur privé, etc.).
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<i>Code de la route</i>
Vision / approche stratégique	Le Programme de la sécurité des usagers de la route élabore et met en œuvre des stratégies pour améliorer la sécurité routière et la circulation par l'éducation, l'observation de la loi et la réglementation en matière de conduite et de sécurité des véhicules.
Thèmes / priorités de la stratégie	<ul style="list-style-type: none"> • Conduite avec facultés affaiblies et les courses automobiles illégales³⁷ • Enfants et jeunes³⁸ • Alcool tolérance zéro pour les conducteurs de moins de 21 ans et sanctions à sévérité croissante pour les débutants³⁹
Stratégie ou approche de communication	Une direction de la sensibilisation et des politiques en matière de sécurité existe au sein du ministère des Transports.
Accessibilité de l'information	Moyenne. Mais pourrait être compensée par l'information fournie par les personnes ressources.
Particularités	En 2010, l'Ontario a reçu un prix de la sécurité routière (<i>Highway Safety Award</i>) de l' <i>American Association of Motor Vehicle Administrators</i> , pour avoir été la province canadienne qui a le mieux réussi à réduire le nombre de décès associés à des accidents de la route entre 2007 et 2008.
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : classe 1 : L'Ontario est la province canadienne la plus performante. De plus, elle est reconnue à l'échelle de l'Amérique du Nord pour son excellence en matière de sécurité routière. Le manque d'information accessible par Internet sera compensé par l'interaction directe avec les personnes-ressources. Celles-ci ont déjà confirmé leur disponibilité à collaborer avec L'Observatoire.

³⁵ Transports Canada. *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2009*, <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp3322-2009-1173.htm#ref7>

Transports Canada. *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2008*, <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp3322-2008-1144.htm#fig1>

³⁶ Ministère des transports- Ontario, *Page d'accueil*, <http://www.mto.gov.on.ca/french/>

³⁷ Projet de loi 203 – Loi de 2007 visant à créer des routes plus sécuritaires.

³⁸ Projet de loi 73.

³⁹ Projet de loi 126

PAYS-BAS				
Bilan routier ⁴⁰ Décès comptabilisés à 30 jours	Indicateurs/année	1996	2008	2009
	Nombre de décès	1 251	750	644
	Décès/million d'habitants	80	46	39
	Décès/milliard de véhicules-kilomètres	11,6	5,3 (2007)	5,6
Institution chef de file	Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management ⁴¹ au sein du <i>Ministry of Infrastructure and the Environment</i> ⁴²			
Institutions responsables	Les institutions responsables, autres que l' <i>Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management</i> seront repérées dans le cadre du Volet II de la présente étude.			
Autres acteurs	Les municipalités sont les principales responsables de la mise en œuvre des politiques de sécurité routière et de l'éducation du public.			
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<i>Road Safety Strategy 2008-2020</i> ou <i>Road Safety Strategic Plan 2008-2020</i> ⁴³			
Vision / approche stratégique	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Advancing Sustainable Safety</i> (sécurité routière durable) Cinq principes : <ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnalité des routes • Homogénéité du volume et de la direction de la circulation ainsi que de la vitesse • Prévisibilité du circuit routier et du comportement des usagers • Forgivingness of the environment • Chaque usager doit pouvoir évaluer ses capacités à conduire ou à utiliser la route (<i>state awareness</i>) À cela s'ajoutent deux approches : <u>coopération</u> entre les acteurs, y compris les écoles, la police, les municipalités et les ONG et <u>intégration</u> des politiques (ex. : environnement, planification urbaine).			
Thèmes / Priorités de la stratégie	La nouvelle stratégie met l'accent sur des groupes d'usagers et des domaines repérés comme étant problématiques : <ul style="list-style-type: none"> • Piétons; • Accidents impliquant une seule personne; • Personnes âgées; • Conducteurs de scooters, de cyclomoteurs et de microvoitures; • Personnes conduisant alors qu'elles sont sous l'effet de l'alcool, de drogues, de médicaments ou de la fatigue; • Routes de 50 et 80 kilomètres; • Cyclistes; • Enfants; • Conducteurs débutants; • Motocyclistes; • Conducteurs faisant des excès de vitesse; • Fourgons et camions de livraison. 			
Stratégie ou approche de communication	Sensibilisation et promotion réalisées par le <i>Ministry of Transport</i> et par l' <i>Institute for Road Safety Research (SWOV)</i> ⁴⁴			
Accessibilité de l'information	Il existe plusieurs études intéressantes en anglais publiées principalement par SWOV. Des études comparatives avec d'autres pays ou approches existent aussi.			
Particularités	Les Pays-Bas sont pionniers dans l'approche de sécurité routière durable. Rôle important des municipalités dans la mise en œuvre des politiques de sécurité routière.			

Proposition pour le choix des administrations

Proposition : classe 1. Malgré la barrière linguistique, il serait intéressant de choisir cette administration pour :

- son excellente performance;
- son rôle de pionnier dans l'approche de sécurité routière durable;
- sa reconnaissance internationale.

Le recours aux personnes-ressources s'avérera nécessaire, mais il existe de bonnes chances de contact avec le SWOV. Il faudra peut-être s'attendre à ne pas avoir une fiche tout à fait complète, mais l'information sera très enrichissante.

⁴⁰ Document transmis par le ministère des Transports du Québec.

⁴¹ Ministry of Infrastructure and the Environment- Netherlands, *Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management*, http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/topics/organization/organization_of_the_ministry/organization_elements/065_Inspectorate_for_Transport_Public_Works_and_Water_Management/

⁴² Ministry of Infrastructure and the Environment- Netherlands, *Page d'accueil*, <http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/>
Le *Ministry for Transport, Public Works and Water Management* a été intégré au *Ministry of Infrastructure and the Environment* en 2010.

⁴³ Ministry of Infrastructure and the Environment – Netherlands. *Road Safety Strategic Plan 2008-2020. From, for and by everyone*, http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E_tcm249-249506.pdf

⁴⁴ SWOV, Page d'accueil, http://www.swov.nl/index_uk.htm

SUÈDE				
Bilan routier ⁴⁵ Décès comptabilisés à 30 jours	Indicateurs/année	1996	2008	2009
	Nombre de décès	508	397	358
	Décès/million d'habitants	57	43	39
	Décès/milliard de véhicules-kilomètres	7,6	5,1	4,4
Institution chef de file	Swedish Transport Administration ⁴⁶ : Créée en 2010. Planification à long terme du système de transport. Construction, opération et maintenance du système routier. Prend notamment en charge une partie des responsabilités de l'ancienne <i>Swedish Road Administration</i> .			
Institutions responsables	<i>Swedish Transport Agency</i> : Créée en 2009. Intervient dans la législation, l'enregistrement des véhicules, les permis, l'inspection, la collecte et l'analyse de données en sécurité routière, etc. La plupart de ces fonctions étaient exercées par la <i>Swedish Road administration</i> . <i>Transport Analysis</i> : analyse des données pour la prise de décision. Statistiques.			
Autres acteurs	Les autres acteurs intervenant en sécurité routière seront déterminés dans le cadre du volet II de la présente étude.			
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<i>Road Traffic Safety Bill</i>			
Vision / approche stratégique	Vision Zéro (depuis 1997)			
Thèmes / priorités de la stratégie	<ul style="list-style-type: none"> Lors de son adoption en 1997, la politique Vision Zéro s'appuyait sur 11 points : axer les efforts sur les routes les plus dangereuses; sécuriser la circulation locale; responsabiliser les usagers; responsabiliser les aménageurs; sécuriser les cyclistes; assurer la qualité des transports; rendre les pneus neige obligatoires; utiliser les technologies de pointe; répression des infractions; aider les organisations bénévoles; aider au financement des routes. 			
Stratégie ou approche de communication	À déterminer			
Accessibilité de l'information	Moyenne. Il existe plusieurs études sur l'approche Vison Zero, il faudra contourner la barrière de la langue par l'apport des personnes-ressources, en ce qui concerne l'information plus pointue.			
Particularités	<p>En 2009, la Suède a instauré un nouveau système de gestion par objectifs en sécurité routière. Ce système s'appuie sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> la collaboration des parties concernées lors de la définition d'objectifs provisoires; Utilisation d'objectifs provisoires et d'indicateurs de performance en sécurité routière⁴⁷; Conférence annuelle pour faire le point sur les tendances et l'atteinte des objectifs provisoires. <p>La Suède est aussi connue pour sa méthode OLA (Données objectives, liste de solutions et plans d'action ciblés) qui permet la collaboration systématique entre les autorités, les entreprises et les organisations aux fins de la sécurité routière</p>			
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : classe 1. La Suède est un incontournable parce qu'il est l'exemple le plus cité sur la scène internationale et la référence pour l'adoption des politiques européennes et onusiennes en matière de sécurité routière.			

⁴⁵ Document transmis par le ministère des Transports du Québec.

⁴⁶ Swedish Transport Administration. *À propos de*, <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Andra-sprak/English-Engelska/>

⁴⁷ Avec son programme de sécurité routière 1995-2000, la Suède est l'un des premiers pays européens à utiliser des objectifs provisoires en sécurité routière.

VICTORIA (AUSTRALIE)

VICTORIA (AUSTRALIE)	
Bilan routier ⁴⁸ Décès comptabilisés à 30 jours	92,4 décès par million d'habitants en 2001 56,9 décès par million d'habitants en 2008 51,9 décès par million d'habitants en 2010, soit une variation de -5,5 % de 2001 à 2010.
Rang national	<ul style="list-style-type: none"> 2^e rang après le Territoire de la capitale australienne, si l'on considère le nombre de décès par million d'habitants en 2010. État ayant connu la plus forte baisse de décès de 2001 à 2010.
Institution chef de file	VicRoads (ou <i>Road Corporation</i>) : Agence gouvernementale. Se rapporte au Secrétaire général du <i>Department of Transport</i> et au <i>Minister for Roads</i> . Joue un rôle clé de coordination entre les divers acteurs, à l'échelle locale, étatique et nationale.
Institutions responsables	<ul style="list-style-type: none"> Ministerial Council for Road Safety : composé des ministres responsables des principales entités gouvernementales intervenant en sécurité routière Department of Transport Transport Accident Commission au sein du <i>Department of Treasury and Finance</i> Department of Justice (<i>Police and Emergency Management</i>)
Autres acteurs	<i>TSE Reference Group</i> : groupe composé de partenaires intervenant dans l'éducation en matière de sécurité routière. A Travaillé en collaboration avec <i>VicRoads</i> pour élaborer le plan sur l'éducation en sécurité routière (<i>Traffic Safety Education: Directions and Action Plan 2008-2010</i>). Les autres acteurs sont identifiés dans le rapport du volet II.
Stratégie de sécurité routière en vigueur	<i>Arrive Alive (2008-2017)</i> . Trois plans d'action doivent être adoptés et mis en œuvre de 2008 à 2010. Le premier couvrait 2008-2010.
Vision / approche stratégique	<i>Safe System</i> . C'est la première fois que l'État de Victoria incorpore officiellement cette approche à sa stratégie de sécurité routière, même si les institutions responsables s'y référaient déjà depuis 2003.
Thèmes / priorités de la stratégie	<p>Trois thèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Routes et abords de routes plus sûrs; Véhicules plus sûrs; Usagers en sécurité; <p>couvrant chacun diverses priorités :</p> <p>Ex. : le thème « Usagers en sécurité » couvre les priorités suivantes : vitesse, alcool, drogue. Fatigue, distraction du conducteur, jeunes conducteurs, conducteurs âgés, motocyclistes, piétons, cyclistes, conducteurs de véhicules lourds, usagers de transport public, usagers de routes de campagnes.</p>
Stratégie ou approche de communication	<i>Traffic Safety Education: Directions and Action Plan 2008-2010</i> . L'approche utilisée est une combinaison entre le recours aux médias de masse, à l'éducation et aux campagnes d'information ciblées. Les nouveaux médias sont également utilisés.
Accessibilité de l'information	Bonne
Particularités	<ul style="list-style-type: none"> L'accent est mis sur l'éducation des enfants et des jeunes en sécurité routière. Des prix sont offerts pour les meilleurs programmes en éducation routière en milieux préscolaires et scolaires (<i>TSE Awards</i>). De nombreux prix en sensibilisation ont été remportés par <i>VicRoads</i>, dont : <ul style="list-style-type: none"> <i>Public Relations Institute of Australia – Winner 2010 Victorian Award for Excellence, Government sponsored campaigns</i> <i>Public Relations Institute of Australia – Highly Commended, 2010 PRIA National Golden Target Awards, Government Sponsored Campaigns</i>

VICTORIA (AUSTRALIE)	
Particularités (<i>suite</i>)	– La participation des communautés locales est encouragée et institutionnalisée : <i>Victorian Community Road Safety Partnership Program Model; RoadSafe Community Road Safety Councils</i>
Proposition pour le choix des administrations	Proposition : classe 1. Victoria est l'État australien le plus performant en matière de sécurité routière. De plus, les premières informations recueillies montrent que cette administration semble avoir particulièrement mis l'accent sur l'éducation, la sensibilisation et la participation des communautés locales.

⁴⁸ Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics, *Road deaths Australia – 2010 Statistical Summary*, p. 20, http://www.bitre.gov.au/publications/05/Files/2010_Annual_road_deathsR.pdf

BIBLIOGRAPHIE

- ALBERTA INFRASTRUCTURE AND TRANSPORTATION (Page consultée en novembre 2011). *Alberta Traffic Safety Plan. Saving Life on Alberta's Roads*, [en ligne],
<http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/trafficsafetyplan.pdf>
- ALBERTA INFRASTRUCTURE AND TRANSPORTATION (Page consultée en novembre 2011). *Alberta Traffic Safety Plan. 3-yr Action Plan (2007-2010)*, [en ligne],
<http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/tspactionplandec-07.pdf>
- ALBERTA INFRASTRUCTURE AND TRANSPORTATION (Page consultée en novembre 2011). *Alberta Traffic Safety Plan Operational Plan (2010-2011)*, [en ligne],
http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTS_OpPlan_10-11.pdf
- ALBERTA INFRASTRUCTURE AND TRANSPORTATION (Page consultée en novembre 2011).
<http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/2011ABTSPcalendaraug-10.pdf>
- ALBERTA INFRASTRUCTURE AND TRANSPORTATION (Page consultée en novembre 2011). *Alberta Traffic Safety Plan Calendar*, [en ligne],
<http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/OTSCcommunicationsplan.pdf>
- ALBERTA INFRASTRUCTURE AND TRANSPORTATION (Page consultée en novembre 2011). *2009/2010 Office of Traffic Safety Communications Action Plan*, [en ligne],
http://www.transportation.alberta.ca/Content/docType48/Production/action_plan_June-2009.pdf
- BLISS T, J BREEN, GLOBAL ROAD SAFETY FACILITY et BANQUE MONDIALE (Page consultée en novembre 2011). *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, [en ligne],
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf
- CENTRE FOR AUTOMOTIVE SAFETY RESEARCH, L. WUNDERSITZ et autres (Page consultée en janvier 2012). *Best practice in road safety mass media campaigns: A literature review*, [en ligne],
<http://casr.adelaide.edu.au/casrpubfile/972/CASR074.pdf>
- COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (Page consultée en novembre 2011). *Résolution d'ensemble sur la circulation routière*, [en ligne],
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_RE1_f.pdf
- COMMISSION EUROPÉENNE (Page consultée en janvier 2012). *Campagnes de communication sur la sécurité. Routière. Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation (version abrégée)*, [en ligne], http://www.cast-eu.org/docs/CAST_RoadSafety_FR.pdf
- COMMISSION EUROPÉENNE (Page consultée en janvier 2012). *Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns: Part I Final Version*, [en ligne],
http://www.cast-eu.org/docs/CAST_WP3_Deliverable%203.2b.pdf
- COMMISSIONS RÉGIONALES DES NATIONS UNIES (Page consultée en novembre 2011). *Améliorer la sécurité routière mondiale. Fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes*

- provoqués par les accidents de la route, [en ligne],
http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2010f.pdf
- CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS DE TRANSPORT MOTORISÉ (Page consultée en janvier 2012). *Stratégie de sécurité routière 2015 du Canada*, [en ligne], http://www.ccmta.ca/crss-2015/_files/strategie_de_securite_routiere_2015.pdf
- DEPARTMENT FOR INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT-AUSTRALIA GOVERNMENT (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety*, [en ligne], <http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/index.aspx>
- DEPARTMENT FOR INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT-AUSTRALIA GOVERNMENT (Page consultée en janvier 2012). *National Road Safety Strategy 2011 – 2020*, [en ligne],
http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/index.aspx
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en novembre 2011). *Featured stories*, [en ligne],
<http://www.dft.gov.uk/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en novembre 2011). *Strategic Framework for Road Safety*, [en ligne], <http://assets.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/strategicframework.pdf>
- DRAGUTINOVIC, N. et D. TWISK (Page consultée en novembre 2011). *The effectiveness of road safety education*, [en ligne], <http://www.swov.nl/rapport/R-2006-06.pdf>
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCI (Page consultée en novembre 2011). *A Methodological Approach to National Road Safety Policies*, [en ligne],
http://www.etsc.eu/documents/A_methodological_approach_to_national_road_safety_policies.pdf
- FONDS MONDIAL DE LA BANQUE MONDIALE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (Page consultée en novembre 2011).
<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTTOPGLOOASAF/0,,contentMDK:22464154~menuPK:2582226~pagePK:64168445~piPK:64168309~theSitePK:2582213,00.html>
- GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety Management Information Note 2: The Role and Effectiveness of Road Safety Plans*,
<http://www.grsroadsafety.org/sites/grsp.drupalgardens.com/files/Plans%20%26%20Programmes%20Information%20Note.pdf>
- GROUPE DES NATIONS UNIES POUR LA COLLABORATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE (Page consultée en novembre 2011). *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*, [en ligne], http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/fr/index.html
- HIGHWAYS AGENCY (Page consultée en novembre 2011). *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.highways.gov.uk/>
- HUTCHINSON, T. P. et L. N. WUNDERSITZ (Page consultée en novembre 2011). "Road safety mass media campaigns: Why are results inconclusive, and what can be done?" *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, vol. 18, n°3, [en ligne],
<http://casr.adelaide.edu.au/casrpubfile/972/CASR074.pdf>
- LA PRÉVENTION ROUTIÈRE INTERNATIONALE (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.lapri.info/>
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER (Page consultée en novembre 2011). *Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (C.I.S.R.)*, [en ligne],
<http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/politique/organisation/cisr/>
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS- Ontario (Page consultée en novembre 2011). *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.mto.gov.on.ca/french/>

- MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND THE ENVIRONMENT- NETHERLANDS (Page consultée en novembre 2011). *Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management*, [en ligne], http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/topics/organization/organization_of_the_ministry/organization_elements/065_Inspectorate_for_Transport_Public_Works_and_Water_Management/
- MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND THE ENVIRONMENT- Netherlands (Page consultée en novembre 2011). *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/>
- MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND THE ENVIRONMENT- Netherlands (Page consultée en novembre 2011). *Road Safety Strategic Plan 2008-2020. From, for and by everyone*, [en ligne], http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E_tcm249-249506.pdf
- MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS (Page consultée en novembre 2011). *Road Safety in Norway Strategy 2002-2011*, [en ligne], http://www.regjeringen.no/upload/kilde/sd/bro/2002/0001/ddd/pdfv/160260-road_safety.pdf
- NATIONS UNIES (Page consultée en novembre 2011). *Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière*, http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/french_global_plan.pdf
- NORWEGIAN PUBLIC ROADS ADMINISTRATION (Page consultée en novembre 2011). *National Plan of Action for Road Traffic Safety 2010-2013*, [en ligne], http://www.vegvesen.no/_attachment/191024/binary/370917
- NORWEGIAN PUBLIC ROADS ADMINISTRATION (Page consultée en novembre 2011). *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.vegvesen.no/en/The+NPR/About+the+NPR/Facts>
- NORWEGIAN PUBLIC ROADS ADMINISTRATION (Page consultée en novembre 2011). *National Action Plan for Road Traffic Safety 2006 - 2009*, [en ligne], http://www.vegvesen.no/_attachment/58683/binary/2818
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES- FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS (2011). *Évolution des transports 1970-2009*, Paris, Forum International des Transports.
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES- FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS (Page consultée en novembre 2011). *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, [en ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (Page consultée en janvier 2012). *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde. Il est temps d'agir*, [en ligne], http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/cover_and_front_matter_fr.pdf
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE (1994), Paris, OCDE.
- ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ ET BANQUE MONDIALE (Page consultée en novembre 2011). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, [en ligne], http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_fr.pdf
- RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (Page consultée en novembre 2011). *Document de politique transversale. Projet de loi de finances 2011 pour la sécurité routière*, [en ligne], http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/fileadmin/medias/documents/ressources/PLF2011/DPT/DPT2011_sécurité_routiere.pdf

- ROAD TRANSPORT ADMINISTRATION (Page consultée en novembre 2011). *Corporate Plan 2008-2012. Blueprint*, [en ligne],
http://www.rta.nsw.gov.au/aboutus/downloads/blueprint_update_2011.pdf
- ROSS, A. (Page consultée en novembre 2011). *Managing and Coordinating Road Safety International experience*, [en ligne],
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/events/Belgrade-2011.04/2011_Belgrade_Pres_Managing_and_coordinating_road_safety_international_experience_260411.pdf
- RUMAR, K. (Page consultée en novembre 2011). *Transport, Safety Visions, Targets and Strategies: Beyond 2000*, [en ligne], <http://www.etsc.eu/oldsite/etsl1.pdf>
- SWEDISH TRANSPORT ADMINISTRATION (Page consultée en novembre 2011). *À propos de..* [en ligne],
<http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Andra-sprak/English-Engelska/>
- SWOV (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne],
http://www.swov.nl/index_uk.htm
- SWOV (Page consultée en janvier 2012). *SUNflower: A Comparative Study of the Development of Road Safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*, [en ligne],
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf
- SWOV (Page consultée en janvier 2012). *SUNflower+ 6: A Comparative Study of the Development of Road Safety in the SUNflower+ 6 Countries – Final Report*, [en ligne],
http://www.swov.nl/rapport/sunflower/SUNflower+6_Final_Report.pdf
- SWOV (Page consultée en janvier 2012). *Advancing Sustainable Safety. National Road Safety Outlook for 2005-2020*, [en ligne],
http://www.swov.nl/rapport/dmdv/Advancing_sustainable_safety.pdf
- TRANSPORTS CANADA (Page consultée en janvier 2012). *Sûres, plus sûres, encore plus sûres. Vision sécurité routière 2010*, [en ligne],
http://www.tc.gc.ca/media/documents/securiteroutiere/rsv_2010_f-Vision.pdf
- TRANSPORTS CANADA (Page consultée en novembre 2011). *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2009*, [en ligne], <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp3322-2009-1173.htm#ref7>
- TRANSPORTS CANADA (Page consultée en novembre 2011). *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2008*, [en ligne], <http://www.saferoads.com/index.html>
- WEGMAN F. et autres (Page consultée en novembre 2011). *SUNFlower: A Comparative Study of the Development of Road Safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*, [en ligne],
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf

ANNEXE I : ÉTAPES VERS LA MISE EN ŒUVRE D'UNE APPROCHE POUR UN SYSTÈME SÛR³⁹

LISTE DES ACTIONS POSSIBLES VERS LE DÉVELOPPEMENT D'UNE APPROCHE POUR UN SYSTÈME SÛR

Pour s'orienter vers une approche pour un système sûr, il faut saisir les opportunités qui non seulement amélioreront la sécurité immédiate du réseau de transport routier, mais qui ouvriront aussi une voie durable, à long terme, vers la sécurisation du réseau routier. Une série d'actions que les gouvernements peuvent prendre, en conformité avec cette voie à long terme, sont indiquées ci-dessous.

1. Adopter la réduction totale du nombre de morts et de blessés graves liés au réseau de transport routier, comme niveau d'ambition de sécurité routière à long terme. Même si des objectifs intermédiaires, à court terme, seront nécessaires, le défi que cette ambition à long terme soulèvera pour l'ensemble des acteurs influant sur la sécurité du réseau de transport routier devrait, en soi, améliorer la qualité des interventions qui seront développées et introduites avec le temps.
2. Mener un examen des systèmes et structures de gestion de la sécurité routière mis en place. La liste de contrôle des capacités de la Banque mondiale, abordée au chapitre 8 et jointe en annexe D est recommandée. Cet examen doit porter sur la capacité actuelle de l'administration, concernant trois aspects :
 - Résultats.
 - Interventions.
 - Fonctions de gestion institutionnelle.

Une attention particulière doit être accordée à l'évaluation de l'adéquation des fonctions de gestion institutionnelle pour établir une orientation décisive vers les résultats. L'existence ou le développement de cette orientation déterminante est nécessaire pour que des interventions de qualité suffisante, réalisant les objectifs souhaités, puissent être élaborées et mises en œuvre.

3. Aborder les questions de gestion institutionnelle. Une attention plus élevée est généralement donnée aux interventions, alors que l'ensemble des fonctions de gestion institutionnelle doit fonctionner efficacement pour soutenir une orientation vers les résultats, ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre d'interventions de qualité. Il est certainement utile de développer, modifier ou revalider l'approche à l'égard des aspects suivants :
 - S'assurer qu'une hiérarchie décisionnelle, avec un organisme chef de file, ainsi que des mécanismes pour créer des commissions de référence sont en place.
 - Définir clairement les rôles et les responsabilités des organismes.
 - Renforcer les capacités, au sein des principaux organismes.
 - Instaurer une activité coordonnée entre les organismes.

³⁹ Organisation de coopération et de développement économiques, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>, p.239-243.

- Parvenir à un accord sur un système (souhaité) de données d'accidents et les modalités d'accès de l'organisme.
 - Calculer et étudier régulièrement le coût socio-économique annuel des accidents.
 - Il est particulièrement important d'instituer un organisme chef de file en matière de sécurité routière, premier parmi ses pairs, pour diriger et coordonner le développement, la mise en œuvre et le suivi de la stratégie de sécurité routière.
4. Favoriser en permanence l'accroissement des connaissances, au sein des principaux organismes, sur les bonnes pratiques émergentes dans les domaines suivants : aménagements routiers de sécurité ; limitations de vitesse appropriées pour assurer la survie en cas d'accident ; conformité des usagers aux règles visant les comportements à risque ; dispositifs de sécurité active et passive des véhicules actuels ou proposés et autres fonctions innovantes. Après l'adoption d'une approche pour un système sûr, la compréhension et l'appropriation totales prendront du temps et devront se caractériser par une activité d'amélioration continue en étudiant des moyens innovants d'accroître les performances vers la réduction totale des décès et des blessures invalidantes.
 5. Faire en sorte que différents organismes soient chargés d'aborder différentes questions. Par exemple, une redéfinition complète sera nécessaire, au sein des autorités routières, concernant les politiques, principes et normes existants. C'est ce qu'illustre, peut-être le mieux, la fixation des vitesses en fonction des seuils d'impact, pour certains types d'accidents, susceptibles de causer des blessures mortelles, comme le montre le tableau 5.1. Les autorités routières ayant adopté l'approche pour un système sûr estimeront que la sécurité sera généralement assurée lorsque des interventions applicables seront réunies pour réduire les vitesses d'impact, selon chaque catégorie d'accidents, au-dessous des seuils de blessures mortelles.
 6. S'assurer que l'évolution vers une approche pour un système sûr est bien comprise, adoptée et activement défendue par les responsables politiques à l'échelon national et local, en privilégiant les aspects suivants :
 - Réduction totale du nombre de tués et de blessés graves, à long terme.
 - Résistance du corps humain dans différents types d'accidents, selon les différentes vitesses d'impact, sans blessures invalidantes.
 - Principaux types d'accidents et risques, importance et distribution sur le réseau, et opportunités de réduction de ces risques.
 - Développement de mesures à l'échelle du réseau, pour réduire les risques d'accidents spécifiques, en abordant l'état de la route et des abords, les limitations de vitesse et le contrôle des vitesses, le non-respect du code de la route, ainsi que l'information aux consommateurs pour l'acquisition d'un véhicule.
 - Ensemble des actions coordonnées, nécessaires dans les domaines des transports, de la santé, de la police et de l'éducation.
 - Responsabilités et prises en charge, de manière séparée mais avec une aide mutuelle, des concepteurs du réseau et des usagers.
 - Ensemble des mécanismes de suivi et d'information sur les performances des concepteurs du réseau.

7. Reconnaître que la fixation d'un objectif ambitieux pour une période stratégique intermédiaire (10 ans, par exemple), sur la voie d'une réduction totale, à long terme, exige l'application d'une forte capacité de gestion à la logique et à l'approche pour un système sûr, pour diriger le développement d'interventions potentielles innovantes et globales.
8. Envisager une redéfinition éventuelle, avec le temps, d'une grande partie du réseau de transport routier existant, afin de réduire les risques, en apportant des améliorations innovantes et émergentes aux interventions disponibles, qui seront réalisées conjointement, de manière appropriée. Ces interventions auront un horizon à long terme et devront, dans la mesure du possible, être réalisées ensemble, afin de réduire la probabilité et la gravité (seuils de survie) des accidents, pour les principaux types d'accidents ou risques ciblés, en privilégiant les points suivants :
 - Améliorer la sécurité des routes et des abords sur les sections à risque (y compris l'usage des terrains adjacents, les modalités d'accès à la route et l'activité en bord de route).
 - Abaisser les limitations de vitesse, notamment sur les sections où des améliorations dans la sécurité des infrastructures ne sont pas faisables à moyen terme (par exemple, routes rurales à faible volume de trafic), ainsi qu'aux intersections et dans les quartiers piétonniers (correction des défauts de conception). Un contrôle assidu sera alors nécessaire.
 - Encourager un déploiement précoce par les fabricants de dispositifs de sécurité disponibles (et prévisibles) et planifier à l'avance les mesures d'infrastructures routières favorables pour améliorer l'efficacité de ces nouvelles technologies.
9. Réviser régulièrement les normes législatives, le contrôle de ces normes et l'interface avec le système judiciaire pour obtenir une conformité élevée des usagers, en tenant compte des éléments suivants :
 - Nécessité d'améliorer les comportements en matière de sécurité, au-delà des règles minimales exigées par la législation en vigueur, et d'évaluer les opportunités de relever ces normes.
 - Quantité et qualité du contrôle-sanction, incluant notamment la perception par l'utilisateur du risque d'être contrôlé et l'affectation des ressources au contrôle des comportements à risque, sur les points à risque du réseau routier.
 - Conformité des systèmes judiciaires avec les orientations de sécurité données aux usagers et intérêt d'accroître l'imposition de sanctions administratives.

Il est important de reconnaître, dans ce domaine, que les technologies des véhicules peuvent contribuer sensiblement au respect du code de la route, à l'avenir, et il convient, par conséquent, de planifier et d'encourager leur introduction.

10. Évaluer les opportunités d'améliorer la qualité des contrôles, en matière de sécurité routière, à l'entrée et à la sortie des conducteurs et des véhicules du réseau. Un ensemble d'initiatives de bonnes pratiques est disponible pour réduire le risque d'accident des conducteurs débutants (sous la forme de « permis progressifs »). Les bonnes pratiques pour développer la sécurité des véhicules dans le contexte d'un système sûr, telles que décrites plus haut, trouvent leur meilleure démonstration en Suède. Les systèmes de soins d'urgence doivent être étudiés pour une amélioration maximale.

11. Définir des stratégies de sécurité routière efficaces et des objectifs de sécurité routière intermédiaires, en mettant en place un processus global :
 - Identifier les options de stratégies rentables et fixer un délai allant au-delà du cycle décisionnel habituel (dix ans, par exemple).
 - Modéliser les objectifs de résultats estimés qui sont réalisables pour les différentes options de stratégies.
 - Mener un vaste dialogue avec la population et les parties prenantes sur les options de stratégies et sur la relation entre les options de stratégies et les objectifs.
 - Négocier le financement à moyen terme nécessaire de la part de l'État (et d'autres), en fonction de l'intérêt économique des programmes.
 - Décider des trains de mesures et des programmes à mettre en œuvre, au cœur de l'option de stratégie de sécurité routière choisie, ainsi que des réductions associées du nombre de tués et de blessés graves à atteindre, sur la durée de la stratégie.
 - Communiquer sur la stratégie et les objectifs de sécurité routière et obtenir le soutien de la collectivité.
12. Accorder une grande attention à la mise en œuvre, au suivi et à l'examen des stratégies et des objectifs de sécurité routière et, en particulier aux éléments suivants :
 - Prendre des décisions sur les rôles et les responsabilités de gestion des organismes pour la mise en œuvre des programmes.
 - Préparer un plan complet de mise en œuvre, basé sur les bonnes pratiques et la recherche, comprenant tous les aspects liés à l'amélioration des infrastructures et du parc automobile, à la conformité des usagers et au contrôle-sanction.
 - Planifier et développer des matériels et des programmes publicitaires pour la mise en œuvre et la promotion de la stratégie.
 - Établir une série détaillée d'indicateurs de performances pour suivre l'efficacité de la stratégie dans le temps, en termes de responsabilités des usagers et des concepteurs du réseau.
 - Développer une capacité et des programmes de recherche, et obtenir la participation active des chercheurs dans le dialogue public.
 - Continuer d'encourager l'innovation dans le développement de mesures pour un système sûr et d'engager la population dans le dialogue sur les opportunités et les défis émergents.
 - Examiner régulièrement l'avancement par rapport au plan de mise en œuvre convenu et aux indicateurs de performances intermédiaires, et publier un récapitulatif des résultats pour mettre en évidence les progrès.
 - Ajuster les plans de mise en œuvre pour aborder les questions nouvelles, établir un suivi des performances des concepteurs du réseau et publier les résultats au moins une fois par an.
13. S'appuyer sur la sensibilisation de la population à la logique d'un système sûr pour aligner la réduction totale à long terme des traumatismes routiers sur les valeurs de sécurité au travail, de préservation de l'environnement, de responsabilité sociale et autres, au sein de la société. Encourager ainsi les mesures suivantes :
 - Clauses de conformité en matière de sécurité routière dans les contrats de transport de personnes et de marchandises.

- Adoption de politiques de sécurité des véhicules par le gouvernement et les entreprises.
 - Développement et suivi actif de la conformité aux bonnes pratiques en matière de publicité pour les véhicules.
 - Action législative pour limiter la vitesse maximale et les performances des véhicules circulant sur les voies publiques.
 - Réduction de toute activité publicitaire non régulée encourageant l'utilisation irresponsable des véhicules, à l'égard notamment de la vitesse et des performances.
 - Résultats des nouveaux programmes de construction immobilière sur la sécurité du réseau routier qui, au pire, doivent être neutres.
 - Nombre d'autres opportunités, encore non identifiées, comprenant notamment l'action législative.
14. Favoriser les normes sociales selon lesquelles la mortalité routière est inacceptable. Promouvoir la compréhension et l'acceptation, par la population, de l'approche pour un système sûr, ainsi que de la nature et de l'interdépendance des différents risques d'accidents. Il faudra une communication efficace et de longue haleine pour aboutir à cette compréhension. Cependant, il est essentiel d'informer la population sur la gestion de ces risques et sur l'établissement d'un réseau routier plus sûr par la mise en œuvre de plans d'action ambitieux (à moyen et long terme), ainsi sur les différentes responsabilités des usagers et des concepteurs du réseau.

ANNEXE II : CARACTÉRISTIQUES DES STRATÉGIES VISANT À AMÉLIORER LES RÉSULTATS DANS LE CADRE D'UNE APPROCHE POUR UN SYSTÈME SÛR⁴⁰

- Elles visent à réduire totalement le nombre de décès et de traumatismes graves liés aux accidents, sur le long terme.
- Elles partent du principe que malgré les efforts de prévention, les usagers de la route resteront faillibles et des accidents se produiront.
- Elles soulignent que les personnes chargées de concevoir le réseau doivent prendre la responsabilité qu'il ne se produise aucun décès ni aucune blessure grave sur le réseau de transport routier, et que les personnes utilisant le réseau doivent prendre la responsabilité que les règles et les contraintes du réseau soient respectées. L'établissement ou le renforcement des modalités d'un suivi indépendant des performances réalisées par le concepteur du réseau doit favoriser les performances d'un réseau sûr.
- Elles visent à développer un réseau de transport plus apte à intégrer les erreurs humaines en réduisant l'énergie d'impact par la gestion des interactions entre tous les éléments du réseau de transport et, en particulier, par une meilleure gestion des infrastructures routières, des vitesses de circulation et des véhicules.
- Elles recherchent un respect total des règles, ce qui n'est possible que par la mise en œuvre de solutions innovantes, notamment par les nouvelles technologies.
- Elles s'appuient sur des structures globales de gestion intégrant tous les principaux organismes publics et autres organisations jouant un rôle dans la sécurité de fonctionnement du réseau de transport.
- Elles alignent les décisions de gestion de la sécurité sur les décisions, plus larges, de transport et de planification qui répondent à des objectifs économiques, sanitaires et environnementaux plus vastes.
- Elles réorientent leurs interventions vers la qualité des infrastructures routières en matière de sécurité et alignent les vitesses de circulation sur les seuils de sécurité de ces infrastructures, qu'il s'agisse d'une rue d'accès ou d'une autoroute interrégionale.
- Elles donnent une plus grande priorité à l'utilisation de la technologie pour améliorer la sécurité du réseau de transport routier, soit en traitant l'alcool au volant par les systèmes d'antidémarrage, soit en améliorant la sécurité inhérente des véhicules, et cherchent à développer les interactions technologiques entre le véhicule et l'infrastructure routière.
- Elles abordent la sécurité routière au niveau des organismes ou des entreprises, soit en améliorant les normes et les principes directeurs utilisés par les autorités routières, soit en favorisant des mécanismes comme le développement d'une norme ISO permettant de créer une demande commerciale et de dégager une rentabilité commerciale pour les produits et les services en matière de sécurité.

⁴⁰ OCDE – Forum international des transports, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p.137-138, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

L'ÉQUIPE PERMANENTE D'AGENTS DE RECHERCHE, PRÉSENTÉE CI-APRÈS, PEUT COMPTER SUR L'APPUI D'UN GROUPE DE PROFESSEURS, DE PROFESSEURS ASSOCIÉS ET D'ASSISTANTS DE RECHERCHE RASSEMBLÉS AUTOUR DE L'OBSERVATOIRE.

PIERRE CLICHE, Ph. D. Coordonnateur à la recherche contractuelle et professeur associé
pierre.cliche@enap.ca • 418 641-3000, poste 6338

MICHELLE JACOB Chef d'équipe et agente de recherche
michelle.jacob@enap.ca

Avocate, certificat en études autochtones, certificat de 2^e cycle en management international.
EXPÉRIENCE : Gestion des ressources humaines, gouvernement en ligne, partenariats public-privé, prestation de services publics, gestion de la performance, analyse des politiques publiques, l'État et la fonction publique, immigration, *benchmarking* organisationnel, gestion de l'identité et de la présence, échanges de renseignements personnels.

STÉPHANE BERNARD Agent de recherche
stephane.bernard@enap.ca

Baccalauréat en économie, maîtrise en administration publique. EXPÉRIENCE : Relations internationales, analyse de politique, prestation de services, gestion de la performance, gouvernance en ligne, gouvernance locale et régionale, acteurs non gouvernementaux, *benchmarking* organisationnel.

DAVE BUSSIÈRES Agent de recherche
dave.bussieres@enap.ca

Baccalauréat et maîtrise en histoire. EXPÉRIENCE : gouvernance locale et régionale, gestion de la performance, planification stratégique, prestation de services publics, gouvernement en ligne.

MARC DEMERS Agent de recherche
marc.demers@enap.ca

Baccalauréat spécialisé en histoire, maîtrise en histoire politique, termine un doctorat en histoire. EXPÉRIENCE : Gestion environnementale, gestion de la performance, gestion des ressources humaines, gestion des résultats, prestation de services publics.

DOLORÈS GROSSEMY Agente de recherche
dolores.grossemy@enap.ca

Maîtrise en droit public, maîtrise en droit européen, maîtrise en droit international, doctorante en droit. EXPÉRIENCE : Nouvelle gestion, gouvernance en ligne, gestion de la performance, gestion des ressources humaines, l'accessibilité à la justice, enjeux liés à l'économie parallèle.

ALEXANDRU GURAU Agent de recherche
alexandru.gurau@enap.ca

Licence en science politique, diplôme d'études supérieures en sciences sociales, termine un doctorat en science politique. EXPÉRIENCE : Prestation intégrée des services, formation et gestion des ressources humaines, gestion par résultats, gouvernement en ligne, fiscalité, planification stratégique, *benchmarking* organisationnel, gestion de l'identité et de la présence.

ESTELLE MONGBÉ Agente de recherche
estelle.mongbe@enap.ca

Licence en droit des affaires, maîtrise en droit privé, maîtrise en droit international, doctorat en droit international public, postdoctorat en droit et bioéthique. EXPÉRIENCE : Nouvelle gouvernance, politique publique, prestation intégrée des services, gouvernance en ligne, gestion de la performance et des ressources humaines, relations et organisations internationales, acteurs non gouvernementaux, environnement et droits de l'homme.

PATRICK POLLEFEYS Agent de recherche
patrick.pollefeys@enap.ca

Baccalauréat en agronomie, maîtrise en sciences forestières. EXPÉRIENCE : Gestion environnementale, gestion de la performance, planification stratégique, gouvernement en ligne, sondages, statistiques, *benchmarking* organisationnel.

MARIE-NOËLLE SAINT-PIERRE Agente de recherche
marie-noelle.st-pierre@enap.ca

Baccalauréat général (scolarité d'une mineure en science politique et scolarité d'une majeure en enseignement de l'anglais langue seconde), maîtrise en éthique. EXPÉRIENCE : Éthique publique, nouvelle gouvernance, gestion organisationnelle, diversité culturelle, politiques de santé publique, évaluation d'impact sur la santé.

L'OBSERVATOIRE DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

UN PÔLE INSTITUTIONNEL DE RECHERCHE VOUÉ À L'ANALYSE COMPARATIVE
DES SYSTÈMES DE GOUVERNANCE

LES PUBLICATIONS

L'Observatoire de l'administration publique a créé un dispositif intégré de communication aux fins d'assurer la diffusion de ses travaux de veille et de recherche.

OBSERVGO, bulletin électronique hebdomadaire, collecte et redistribue l'information de veille sous forme de références.

PARALLÈLE, bulletin électronique de veille trimestriel, il répertorie les tendances qui se font jour en matière de formation et de recherche en administration publique.

TÉLESCOPE, revue trimestrielle d'analyse comparée en administration publique, réunit des experts internationaux sur des problématiques spécifiques.

Les publications de **L'Observatoire** sont gratuites et accessibles sur Internet :
www.observatoire.enap.ca

INFORMATION ET ABONNEMENT

L'Observatoire de l'administration publique
ENAP
Danielle Landry
555, boulevard Charest Est
Québec (Québec) G1K 9E5

TÉLÉPHONE : 418 641-3000, poste 6574
TÉLÉCOPIEUR : 418 641-3060
danielle.landry@enap.ca