



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

Volet III

Synthèse et analyse comparative

Présentée au

Ministère des Transports

17 juillet 2012

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'autres organisations 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 le 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 fait état des travaux liés au Volet III de l'étude, soit la synthèse et l'analyse comparative de l'ensemble des résultats.

L'étude a été réalisée par Estelle Mongbé, agente de recherche. Corinne Sarian a procédé à la révision linguistique du rapport et en a effectué la mise en page définitive.

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

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos.....	i
Liste des sigles, acronymes et abréviations.....	v
Précisions méthodologiques.....	1
Constats et analyse.....	2
1. Vue d'ensemble des administrations étudiées.....	2
1.1. Finlande.....	2
1.2. Nouvelle-Zélande.....	2
1.3. Pays-Bas.....	3
1.4. Royaume-Uni.....	3
1.5. Suède.....	4
1.6. Victoria (Australie).....	4
2. Organisation politique et administrative.....	5
3. Systèmes de gouvernance.....	6
3.1. Des institutions chef de file variées.....	6
3.2. Des mécanismes de collaboration et de coordination diversifiés.....	8
3.3. Gouvernance de la communication.....	10
4. Stratégies de sécurité routière.....	11
4.1. Décennie d'action pour la sécurité routière.....	11
4.2. Approches pour un système sûr.....	12
4.3. Mise en œuvre des approches de sécurité routière.....	15
5. Stratégies de communication.....	18
5.1. Forme des stratégies de communication.....	18
5.2. Mise en œuvre des stratégies de communication.....	18
6. Meilleures pratiques.....	19
Tableaux synthèses.....	21
Tableau 1 : Portrait d'ensemble.....	21
Tableau 2 : Gouvernance.....	23
Tableau 3 : Stratégies de sécurité routière.....	28
Tableau 4 : Meilleures pratiques.....	31
Bibliographie.....	37
Annexe I : Représentations du système sûr.....	41
Annexe II : Réponses du ministère des Transports de l'Ontario.....	43

LISTE DES SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

Sigles et acronymes

CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
DfT	<i>Department for Transport</i>
ETSC	<i>European Transport Safety Council</i>
METS	<i>Macro Estimates for Targets Setting</i>
MPCV	<i>Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid</i>
MTC	<i>Ministry of Transport and Communications</i>
MO	Ministère et organisme
MoT	<i>Ministry of Transport</i>
NRSC	<i>National Road Safety Committee</i>
NRSMG	<i>National Road Safety Management Group</i>
NZTA	<i>New Zealand Transport Agency</i>
PACTS	<i>Parliamentary Advisory Council for Transport Safety</i>
RwiS	<i>Road Weather Information System</i>
SR	Sécurité routière
STA	<i>Swedish Transport Administration</i>
SWOV	<i>Institute for Road Safety Research</i>
TAC	<i>Transport Accident Commission</i>

Abréviations

km	Kilomètre
km ²	Kilomètre carré
km/h	Kilomètre par heure
n. d.	Non déterminé
\$ CA	Dollar canadien
s. o.	Sans objet

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

Le mandat de L'Observatoire consistait à examiner les stratégies d'intervention adoptées par les administrations les plus performantes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en matière de sécurité routière au sein de six administrations de l'OCDE, à savoir la Finlande, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et l'État de Victoria (Australie).

L'information a été colligée sur les sites officiels des administrations concernées, les sites d'organisations internationales telles que l'OCDE et l'Union européenne, diverses banques de données, dans des articles et des livres scientifiques. Des compléments d'information et des précisions ont également été fournis par des personnes-ressources desdites administrations. Toutefois, malgré la richesse de l'information recueillie, la présente étude ne prétend pas à l'exhaustivité, l'absence de certaines données ne signifiant nullement que les réalités auxquelles elles réfèrent n'existent pas dans les administrations concernées. Cette situation est simplement attribuable à des éléments tels que :

- la barrière linguistique (Suède, Pays-Bas, Finlande);
- la nouveauté de la politique ou de la structure de gouvernance (Royaume-Uni);
- la disponibilité de l'information (Suède, notamment sur la stratégie de communication);
- le volume et la précision de l'information demandée (l'information n'étant pas toujours accessible en ligne, une bonne partie a été fournie par les personnes-ressources qui, malgré leur bonne volonté, ne pouvaient pas répondre à toutes les questions posées).

Néanmoins, l'information colligée est suffisamment riche, détaillée et précise pour permettre de faire des constats et de réaliser quelques comparaisons entre les administrations à propos de :

- la gouvernance en matière de sécurité routière et de communication;
- des stratégies globales de sécurité routière et des approches qui les sous-tendent;
- des stratégies de communication et des approches mises en œuvre pour informer, sensibiliser et éduquer le public en matière de sécurité routière.

Le présent rapport est subdivisé en deux parties :

- la première, intitulée *Constats et analyse*, offre une brève présentation des administrations étudiées et présente les principaux constats qui ressortent de l'étude des six administrations étudiées;
- la seconde, intitulée *Tableaux synthèses*, résume sous forme de tableaux comparatifs les données tirées de l'étude du Volet II.

En raison de l'ampleur de la recherche, il est conseillé de se référer aux rapports des volets I et II pour une description complète de tous les aspects contenus dans le mandat.

1. VUE D'ENSEMBLE DES ADMINISTRATIONS ÉTUDIÉES

1.1. FINLANDE

La Finlande se classe parmi les administrations les plus performantes au monde en matière de sécurité routière (11^e pays européen en 2010, selon le *European Transport Safety Council* – ETSC). Premier pays européen à avoir fixé des objectifs quantifiables, elle est réputée pour sa longue expérience en gestion par objectifs qu'elle a renforcée depuis 2001 par l'approche pour un système sûr. Les principaux facteurs de réussite de la politique de sécurité routière finnoise sont :

- une structure de gouvernance simple et logique favorisant la coopération entre les acteurs;
- la coopération entre les organisations de différents secteurs et niveaux de l'administration publique;
- la combinaison d'actions diverses et d'efforts issus de multiples acteurs;
- l'expression de la volonté politique du gouvernement central.

Par ailleurs, une autre force de cette administration repose sur le fait que les politiques et les décisions en matière de sécurité routière sont fondées sur des programmes de recherche et des systèmes d'analyse systématique des accidents¹.

C'est en 1993 que la Finlande a adopté sa première stratégie de sécurité routière. Depuis lors, trois autres stratégies ont été déployées et la cinquième (2011-2014) est en cours d'élaboration. Le processus d'adoption de la nouvelle stratégie n'étant pas achevé et les documents d'élaboration n'étant disponibles qu'en finnois, la présente étude porte essentiellement sur l'avant-dernière stratégie, le *Road Safety Plan 2006-2011*.

1.2. NOUVELLE-ZÉLANDE

Un mouvement rapide et profond de modernisation de l'État néo-zélandais s'est développé dans toutes les sphères de l'action publique, y compris dans le secteur de la sécurité routière qui a connu des réformes radicales au cours des 25 dernières années. Ces réformes ont conduit à des résultats remarquables de 1990 à 2005. Le bilan routier s'est nettement amélioré et même si la Nouvelle-Zélande ne figure pas parmi les pays les plus performants de l'OCDE, elle est considérée comme l'un des pays ayant le plus progressé durant cette période².

Ces résultats sont largement attribuables aux efforts fournis par le gouvernement pour améliorer le contrôle de l'application du Code de la route. Entre 1995 et 2000, on constate ainsi une intensification des contrôles de la vitesse, de la détection de l'alcoolémie ainsi que du port de la ceinture et du casque. Des campagnes intensives de sensibilisation ont accompagné ces mesures. Dans une analyse réalisée en 2005, des experts français constataient que le gouvernement néo-zélandais avait suivi une logique managériale en privilégiant les mesures les plus « productives » à court terme et dont les effets étaient les plus facilement mesurables. Les auteurs se sont interrogés sur la durabilité de cette approche qui avait relativement bien fonctionné pour certaines dimensions

¹ Marcus Merin (13 janvier 2011). *Questions on Road Safety, ENAP*, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

² Jeanne Breen Consulting, *Review of the Road Safety to 2010 Strategy Final Report*, <http://www.transport.govt.nz/about/publications/Documents/2010-Breen-report.pdf>

du travail policier, mais qui, à leur avis, serait difficile à généraliser à l'ensemble des composantes du système routier³.

En effet, les méthodes utilisées par le gouvernement néo-zélandais semblent avoir atteint leurs limites, car depuis 2005 le rythme de l'amélioration s'est ralenti. Ce constat a conduit le gouvernement néo-zélandais à adopter, pour la première fois, une approche holistique de gestion de la sécurité routière, à savoir l'approche pour un système sûr. La nouvelle stratégie nationale *Safer Journeys*, adoptée en 2010, et son premier plan d'action (2011-2012) reposent entièrement sur cette approche.

1.3. PAYS-BAS

En 2010, l'ETSC considérait les Pays-Bas comme le 4^e pays européen le plus performant en matière de sécurité routière après la Suède, le Royaume-Uni et l'État de Malte⁴. Ce classement est le fruit de l'évolution de l'approche déployée par ce pays pour améliorer la sécurité routière.

Ainsi, entre 1970 et 1980, les Pays-Bas ont adopté d'importantes mesures dans le but de réduire le nombre de victimes de la route : ceinture de sécurité obligatoire pour les sièges avant des voitures, limitations de vitesse sur les différentes routes du pays, protection des enfants dans les véhicules, mesures relatives à l'alcool et à la conduite. En 1983, le Plan national pour la sécurité routière (*Nationaal Plan*) a été adopté. Il contenait des mesures répondant à la philosophie selon laquelle la solution au problème de la sécurité routière était d'en éliminer la cause. Cependant, cette approche mono causale n'était pas adaptée à la complexité de la problématique, de sorte que, rapidement, une philosophie de la sécurité routière intégrée lui a été préférée pour devenir le socle de la politique de sécurité routière : il convenait désormais de prendre en considération l'ensemble des modes de transports ainsi que leurs usagers et leurs interactions.

Un tournant philosophique s'est produit au début des années 1990 avec l'adoption d'une nouvelle vision de la sécurité routière : la sécurité routière durable (*sustainable safety*). Il s'agit désormais d'éviter, autant que possible, les accidents en rendant le système routier intrinsèquement plus sécuritaire, notamment grâce à de nouvelles infrastructures routières. Cette vision de la sécurité routière durable est toujours le fer de lance de la politique de sécurité routière des Pays-Bas. Elle est reprise dans la *Nota Mobiliteit*, dernière stratégie nationale sur le transport, adoptée en 2005 et couvrant tous les aspects du transport et de la mobilité, y compris la sécurité routière. Le plan stratégique pour la sécurité routière (*Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*) se concentre sur l'aspect « sécurité routière » et fixe notamment des objectifs généraux afin de mettre en œuvre les principes établis dans la *Nota Mobiliteit*. Pour le rendre opérationnel, des plans d'action d'une durée de deux ans chacun ont été adoptés.

1.4. ROYAUME-UNI

Comme la majorité des pays étudiés dans ce rapport, le Royaume-Uni est l'un des plus performants en matière de sécurité routière (2^e en 2010, selon l'ETSC). Cette situation est le résultat d'une longue tradition débutant dès les années 1960, avec la mise en place progressive d'une approche systémique pour faire face à l'accroissement de la circulation routière et du nombre d'accidents routiers entraînant la mort ou des blessures.

En 1986, la *Road Safety: The Next Steps* a été la première stratégie en matière de sécurité routière qui établissait des cibles quantifiables, suivie par la stratégie *Tomorrow's Road: Safer for Everyone* couvrant la période 2000-2010. Durant cette décennie, la sécurité routière a également été

³ Laurent Carnis et Fabrice Hamelin, « La politique de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Enjeux, contraintes et contradictions d'une réforme néo-managériale », p. 124-125.

⁴ European Transport Safety Council, *2010 Road Safety Target Outcome: 100,000 fewer deaths since 2001. 5th Road Safety PIN Report*, p. 18, <http://www.etsc.eu/documents/pin/report.pdf>

intégrée à des objectifs de différents secteurs gouvernementaux tels le transport, l'environnement, l'économie, l'accessibilité, et la santé⁵. Avec le retour au pouvoir du gouvernement conservateur en 2010, une nouvelle stratégie combinant l'approche-système et l'approche de santé publique a été adoptée en mai 2011, à savoir le *Strategic Framework for Road Safety*.

Une étude publiée en décembre 2011 par le *Transport Committee* du Parlement britannique révèle que de nombreuses critiques ont été formulées par rapport à la nouvelle stratégie. Elles concernent notamment la perte du leadership autrefois exercé par le *Department for Transport*, le manque de vision à long terme, l'absence de cibles, la réduction du financement accordé aux activités en matière de sécurité routière, la proposition législative d'augmenter les limites de vitesse, le refus de baisser la limite d'alcool dans le sang à 50 mg/100 ml⁶.

Le 28 mars 2012, le *Parliamentary Advisory Council for Transport Safety* (PACTS), organisation sans but lucratif ayant un rôle consultatif sur les questions de sécurité routière auprès du Parlement britannique, a adressé une lettre officielle au ministre du Transport, dans laquelle il demande au gouvernement d'adopter une version britannique de *Vision Zéro*. Le PACTS estime que pour atteindre l'objectif de demeurer une figure de proue mondiale dans le domaine de la sécurité routière, le gouvernement doit se doter d'une vision reconnaissant que les décès sur la route sont inacceptables et que leur réduction et les événements déclencheurs relèvent de la responsabilité des concepteurs du système de transport routier⁷.

1.5. SUÈDE

La Suède a toujours été à l'avant-garde en matière de sécurité routière (le plus performant des pays européens en 2010 selon l'ETSC) : c'est le premier pays européen à établir des limites de vitesse (1967) et à rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité ainsi que l'utilisation du siège pour enfant positionné dos à la route.

Toutefois, l'initiative la plus célèbre de la Suède en matière de sécurité routière a été la conception de l'approche pour un système sûr, officialisée avec l'adoption de la stratégie *Vision Zéro* par le Parlement suédois en 1997.

L'objectif à long terme de la stratégie suédoise est de faire en sorte qu'il n'y ait plus aucun tué ni blessé grave dans les accidents de la route. Des objectifs intermédiaires quantifiables ont été adoptés en 1998, mais ces derniers n'ont pas été atteints, essentiellement parce qu'ils ont été fixés par l'administration routière sans consultation des principaux acteurs de la sécurité routière. Le processus a été révisé en 2008, conduisant à l'adoption de nouveaux objectifs intermédiaires en 2009.

1.6. VICTORIA (AUSTRALIE)

En matière de sécurité routière, l'État de Victoria a toujours fait preuve d'innovation et est perçu comme l'une des administrations les plus avant-gardistes. En effet, cet État australien a été le premier au monde à rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité (1970), à instaurer des tests d'haleine aléatoires pour mesurer le taux d'alcoolémie des automobilistes (1989) et à réaliser des tests de salive aléatoires pour détecter la présence de drogue chez les conducteurs (2005)⁸.

⁵ 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. 191, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁶ Parliament Transport Committee, « Written evidence », *Road Safety Framework*, <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmtran/writev/roadsafety/roadsafety.pdf>

⁷ Parliamentary Advisory Council for Transport Safety, *Developing a British Vision for Road Safety*, <http://www.pacts.org.uk/docs/pdf-bank/PenningVision1.pdf>

⁸ OECD/ITF, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, p. 3, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

Le succès de la politique de stratégie routière de l'État de Victoria résulte en partie des éléments suivants :

- un soutien politique de la part des membres du Parlement, du premier ministre et de son Cabinet;
- le partenariat et la collaboration entre les trois principaux ministres responsables de la sécurité routière (*Minister for Roads; Minister for Police and Emergency Services; Minister responsible for the Transport Accident Commission*);
- une structure de gouvernance favorisant la coordination de l'action aux échelons central et local;
- des forces de police bien équipées⁹.

Dès les années 1990, le concept de système sûr, s'inspirant des approches suédoise et néerlandaise, a progressivement été intégré dans diverses pratiques en matière de sécurité routière de l'État. En novembre 2001, la stratégie sur la sécurité routière *arrive alive 2002-2007* a officiellement intégré l'approche pour un système sûr en reconnaissant que tous les aspects du système (routes et trottoirs, usagers et véhicules) doivent être pris en considération pour réduire le nombre de décès et de blessés sur les routes. La dernière stratégie *arrive alive 2008-2017*, adoptée en février 2008, met encore plus l'accent sur cette approche qui constitue la base de son action pour améliorer la sécurité routière¹⁰.

L'État de Victoria est reconnu, sur le plan international, pour ses campagnes de sensibilisation sur les thèmes de l'alcool au volant et de la vitesse ainsi que pour le succès de son programme sur la sécurité des infrastructures routières (*Blackspot Program*).

2. ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE

Les administrations étudiées sont des États unitaires, à l'exception de l'État de Victoria qui est une entité fédérée australienne. Cette similitude dans l'organisation politique facilite la comparaison, l'aspect du partage des pouvoirs entre État fédéral et entités fédérées n'intervenant pratiquement pas. Et même dans le cas de l'État de Victoria, le partage des pouvoirs en Australie est tel que les États bénéficient d'une large autonomie en matière de sécurité routière, et ce, tant sur le plan de l'élaboration des stratégies, de leur mise en œuvre que de leur suivi. En effet, le gouvernement australien exerce son leadership notamment en élaborant une stratégie fédérale qui reflète les aspirations des États et des Territoires, en établissant des normes de sécurité pour les véhicules et en finançant la construction et le développement du réseau routier sous sa responsabilité. L'État de Victoria détient ainsi une responsabilité stratégique, tactique et opérationnelle générale en matière de sécurité routière, tout en tenant compte des orientations et des normes fédérales.

Dans les six administrations étudiées, l'organisation politique et administrative évolue, depuis les années 1990, vers une décentralisation de plus en plus prononcée des pouvoirs au bénéfice des autorités régionales et locales ainsi que vers un allègement de l'administration publique par la création d'agences gouvernementales. En matière de sécurité routière, cela se traduit généralement par la situation suivante :

- le gouvernement central assume une responsabilité stratégique générale et, à ce titre, adopte la législation et élabore les politiques y compris les stratégies nationales de sécurité

⁹ OECD/ITF, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, p. 3, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

¹⁰ State Government of Victoria, *Arrive alive - Helping you get there safely*, <http://www.arrivealive.vic.gov.au/>
La *National Road Safety Strategy 2011-2020*, adoptée par le gouvernement fédéral en 2011, est basée sur les principes du « système sûr ».
Australian Government – Department of Infrastructure and Transport, *National Road Safety Strategy 2011-2020*, http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/index.aspx

routière. De plus, il coordonne les activités à l'échelle du pays (excepté au Royaume-Uni), participe au financement ou en fixe le plafond (Suède) et fait le suivi de la gestion et de la performance à l'échelon national;

- les autorités régionales et locales définissent leurs besoins et leurs objectifs particuliers, établissent des plans de sécurité routière ou des plans de transport s'alignant sur la stratégie nationale.

Par ailleurs, cinq des administrations étudiées étant européennes, elles sont soumises à certaines normes communes, en particulier celles ayant trait à la sécurité des véhicules et aux permis de conduire, et doivent intégrer la législation européenne dans leurs droits nationaux.

La collaboration entre les acteurs est omniprésente dans les six administrations étudiées; elle est à la base de leur système de gouvernance de la sécurité routière.

3. SYSTÈMES DE GOUVERNANCE

La Communauté économique européenne pour l'ONU (CEE-ONU) distingue deux grands types de structure de gouvernance de la sécurité routière¹¹. Dans le premier, la gestion est assurée par des commissions ou des comités sur la sécurité routière (*road safety councils*). Dans le second, la responsabilité de la gestion est confiée à une institution chef de file. Selon la CEE-ONU, ce type de structure est surtout présent dans les pays les plus avancés en matière de sécurité routière. Les structures de gouvernance des six administrations examinées dans le cadre de cette étude correspondent au second type :

- elles sont dirigées par une institution chef de file (ministère des Transports, autorité routière ou autre ministère responsable de la sécurité routière);
- elles s'appuient sur deux types de mécanismes de coordination et de coopération (ex. : à l'échelon central, un cabinet ministériel soutenu par un organe consultatif ou une structure décisionnelle hiérarchisée).

3.1. DES INSTITUTIONS CHEF DE FILE VARIÉES

Quatre sortes d'institutions chef de file ont été repérées par l'analyse des modes de gouvernance des six administrations sélectionnées :

- le ministère des Transports : c'est le cas de la moitié des administrations étudiées (Finlande, Royaume-Uni et Nouvelle-Zélande);
- un ministère dont l'une des responsabilités est la sécurité routière (ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement aux Pays-Bas);
- une autorité routière – agence gouvernementale – relevant du ministère des Transports (*VicRoads* dans l'État de Victoria);
- une autorité routière – agence gouvernementale – relevant d'un ministère à vocation générale (*Swedish Transport Administration* en Suède).

Par ailleurs, la plupart des administrations étudiées ont connu des changements dans leurs systèmes de gouvernance de la sécurité routière au cours des deux dernières décennies, et surtout durant les 10 dernières années. Quelques observations peuvent être faites à ce sujet.

¹¹ Alan Ross, *Managing and Coordinating Road Safety International experience*, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/events/Belgrade-2011.04/2011_Belgrade_Pres_Managing_and_coordinating_road_safety_-international_experience__260411.pdf

■ Restructuration du secteur des transports

Les changements apportés au système de gouvernance du secteur des transports au cours des deux dernières décennies visent généralement deux objectifs : aboutir à une gestion intégrée et plus efficace de tous les domaines du transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier) et réduire les coûts.

Ainsi, de 1993 à 2009, la *Swedish Roads Administration*, agence gouvernementale vouée à la question de la sécurité routière, a joué le rôle de chef de file à la tête d'un système de gouvernance caractérisé par une bonne coordination et un financement adéquat des interventions multisectorielles qui ont fait de la Suède l'un des pays les plus performants en matière de sécurité routière¹². Toutefois, en 2008-2009, un comité spécial chargé d'évaluer l'efficacité des agences de transport suédoises concluait que des gains importants seraient réalisés si une seule agence s'occupait de la planification à long terme de tous les secteurs du transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien). La *Swedish Transport Administration* a ainsi été créée en 2010 pour endosser ce rôle. Elle assume, totalement ou partiellement, les fonctions qui revenaient autrefois à d'autres agences. Dès lors, la plupart des responsabilités exercées par l'ancienne *Swedish Road Administration* (élaboration des politiques, coordination et de la mise en œuvre de Vision Zéro) lui incombent, faisant d'elle la nouvelle institution chef de file en sécurité routière. Il en résulte que l'agence chef de file en sécurité routière est aussi responsable de la planification de l'ensemble des domaines du transport, ce qui devrait favoriser l'intégration des politiques et des interventions.

En Nouvelle-Zélande, des changements successifs ont marqué la gouvernance du secteur du transport et de la sécurité routière depuis la création du *Ministry of Transport* en 1972. La dernière réorganisation date de 2008 et poursuit la réforme entreprise en 2004 pour une meilleure intégration et une meilleure collaboration entre les agences gouvernementales responsables des différents domaines du transport. Elle conduit à la création de la *New Zealand Transport Agency* complétant ainsi la fusion de tous les aspects de la gestion du transport routier sous la direction d'une agence unique. Les fonctions stratégiques et d'élaboration des politiques restent sous la responsabilité du *Ministry of Transport*, qui continue de jouer le rôle de chef de file de la conception et de la mise en œuvre de la stratégie nationale.

Aux Pays-Bas, les fonctions du ministère des Transports ont été transférées au ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, confirmant ainsi la volonté du gouvernement d'envisager les questions de transport et de mobilité, y compris la question de la sécurité routière, sous l'angle du développement durable.

■ Impact sur le leadership en sécurité routière

Dans les trois exemples cités ci-dessus, la réorganisation du secteur du transport a eu des répercussions sur le leadership en matière de sécurité routière :

- En Suède, le leadership est exercé par l'agence gouvernementale responsable de la planification dans tous les secteurs du transport;
- Aux Pays-Bas, le leadership est détenu par le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement dans une optique de développement durable;
- En Nouvelle-Zélande, le leadership est partagé entre le ministère des Transports et l'agence responsable de la gestion du réseau routier. En effet, comme ses homologues finlandais et britanniques, le *Ministry of Transport* néo-zélandais détient une responsabilité stratégique générale en sécurité routière. Toutefois, il se distingue par le fait que la majeure partie de ses responsabilités tactiques et opérationnelles sont déléguées ou confiées à une agence gouvernementale responsable de la gestion du réseau routier : la *New Zealand*

¹² Europe and Central Asia Region Human Development Department, *Confronting "Death on Wheels" Making Roads Safe in Europe and Central Asia*, p. 48, <http://siteresources.worldbank.org/INTECA/Resources/DeathonWheelsWeb.pdf>

Transport Agency. On se trouve dans une situation de cohabitation entre un ministère au leadership bien établi et une agence opérationnelle dont la qualité de gestionnaire du réseau routier en fait la responsable « naturelle » de la mise en œuvre des politiques de sécurité routière. Un protocole d'entente a d'ailleurs été signé entre les deux organisations afin de mieux délimiter leurs responsabilités respectives¹³. Par ailleurs, la situation de la Nouvelle-Zélande diffère de celle de Victoria, État dans lequel la situation inverse se produit : le leadership de la gouvernance en sécurité routière est confié à l'agence responsable de la gestion du réseau routier et non au ministère du Transport. En effet, le *Department for Transport* (État de Victoria) se charge de l'intégration des politiques de tous les secteurs du transport, mais c'est à *VicRoads* que revient particulièrement la responsabilité de la sécurité routière.

Quelle que soit leur nature, les institutions chef de file des six administrations jouent un rôle central de coordination de l'action des nombreux acteurs intervenant en sécurité routière.

3.2. DES MECANISMES DE COLLABORATION ET DE COORDINATION DIVERSIFIES

Dans leur rapport de 2009 à la Banque mondiale, Tony Bliss et Jeanne Breen¹⁴ définissent la coordination comme l'orchestration et l'alignement des interventions et autres fonctions institutionnelles exercées par les partenaires gouvernementaux, communautaires et privés, dans le but d'atteindre les objectifs définis en matière de sécurité routière, et lui associent quatre dimensions :

- la coordination horizontale entre les ministères et organismes (MO) du gouvernement central;
- la coordination verticale entre ces MO et les acteurs locaux et privés;
- les partenariats entre les acteurs gouvernementaux, non gouvernementaux, communautaires et du milieu des affaires, et ce, aux échelons central, régional et local;
- les relations entre le Parlement et les échelons central, régional et local.

Sur la base d'une étude détaillée des mécanismes de gouvernance de la sécurité routière de plusieurs pays parmi les plus avancés (dont la plupart des administrations examinées dans le présent rapport), ces chercheurs démontrent que l'institution chef de file joue un rôle central dans les quatre dimensions définies ci-dessus.

Bien que les six administrations analysées par L'Observatoire aient connu des changements institutionnels depuis la publication de l'étude de Bliss et Breen, il apparaît que les quatre dimensions de la coordination sont restées présentes, et ce, à des degrés plus ou moins importants. Sans entrer dans les détails, quelques observations – par ailleurs présentées dans le Volet II et résumées dans le *Tableau 2 : Gouvernance* du présent rapport – peuvent être faites à ce sujet. Dans le cadre de la présente analyse, seule la première dimension (coordination horizontale) fera l'objet d'une discussion.

■ Coordination horizontale basée sur une structure de décision hiérarchisée et multisectorielle

À partir de l'étude des pays les plus avancés en sécurité routière, Bliss et Breen ont défini un schéma global de la structure décisionnelle à l'échelon central reposant sur la hiérarchisation de la prise de décision ainsi que sur la participation et la consultation des principaux intervenants. Cette

¹³ Government of New Zealand- Ministry of Transport, *Relationship Protocol NZ Transport Agency and Ministry of Transport*, <http://www.transport.govt.nz/about/functions/Documents/NZTA-MoT-Relationship-Protocol-Mar2011.pdf>

¹⁴ 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. 82, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

forme de coordination horizontale est considérée comme une bonne pratique de gouvernance par les chercheurs Bliss et Breen (et donc par la Banque mondiale). La structure de gouvernance de deux administrations analysées – la Nouvelle-Zélande et l'État de Victoria – correspond à ce modèle. Il est intéressant de constater que, malgré les changements institutionnels survenus, ces administrations ont conservé la même structure globale de gouvernance. Ceci laisse entendre que cette forme de coordination horizontale fonctionne et répond aux objectifs fixés.

La structure de gouvernance de la Nouvelle-Zélande et de l'État de Victoria possède la majeure partie des éléments définis dans le schéma modèle de la Banque mondiale :

- Un comité ministériel, organe politique composé des ministres principalement responsables de la sécurité routière;
- Un comité exécutif formé des plus hauts dirigeants des ministères et agences principalement responsables;
- Un comité de gestion composé des gestionnaires principaux des MO intervenant dans la gestion quotidienne de la sécurité routière. Des représentants des gouvernements locaux y siègent également. Ce comité peut créer des groupes de travail techniques pour l'assister dans l'exécution de ses tâches;
- Un groupe consultatif formé d'experts et des principaux intervenants en sécurité routière, incluant les organisations non gouvernementales, le milieu des affaires, le secteur professionnel, etc.;
- Un secrétariat hébergé par l'institution chef de file.

Tous ces comités multisectoriels sont présidés par l'institution chef de file.

La structure décisionnelle de la Nouvelle-Zélande présente, du moins théoriquement, un niveau de collaboration et de coordination particulièrement avancé. En effet, les autorités locales – par l'entremise du *Local Government New Zealand* – sont représentées au sein du comité exécutif, le *National Road Safety Committee* (NRSC). Étant donné que les décisions stratégiques se prennent au niveau du NRSC, une telle participation favorise l'adhésion de ceux qui seront chargés de les appliquer. De plus, la présence des ministres responsables de la Santé, de l'Éducation, de la Justice et du Travail en qualité de membres associés assure la prise en compte de tous les aspects liés à la sécurité routière, et ce, dès la définition des orientations stratégiques. Le NRSC fonctionne suivant les principes suivants :

- Il a la responsabilité de concevoir une stratégie collective permettant de réduire le nombre de blessés et de morts sur les routes néo-zélandaises et d'assurer une bonne coordination dans l'action gouvernementale en matière de sécurité routière. Il est également responsable du suivi de la mise en œuvre de la stratégie *Safer Journeys*;
- Chaque MO membre ou associé est tenu d'utiliser ses ressources disponibles pour atteindre les objectifs organisationnels et nationaux en matière de sécurité routière.

Le NRSC est présidé par le directeur général (*Chief Executive*) du *Ministry of Transport* (institution chef de file). Il est soutenu dans son action par le *National Road Safety Management Group*, groupe de gestion essentiellement composé des gestionnaires principaux des organisations membres. Tous deux assurent notamment le suivi de la stratégie nationale *Safe Journeys* et de ses plans d'action.

■ Structure de coordination sous l'autorité du Cabinet

En Finlande, l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des activités relatives à la sécurité routière à l'échelon central se font sous la coordination du *Consultative Committee on Road Traffic*, instance du *Ministry of Transport and Communication* composée de représentants des principaux acteurs de la sécurité routière de tous les niveaux de gouvernement. Ce comité est présidé par le ministre responsable des transports. Toutefois, le véritable pouvoir décisionnel est détenu par le Cabinet. Ainsi, c'est à lui que revient le pouvoir d'attribuer des mandats précis aux MO en vue de

mettre en œuvre la stratégie de sécurité routière. Il le fait par l'entremise de la Résolution gouvernementale. Malgré quelques différences, ce modèle d'organisation se rapproche de celui de la Suède, des Pays-Bas et du Royaume-Uni.

■ Ententes bilatérales entre l'institution chef de file et d'autres ministères et organismes

Même si ce type d'ententes semble exister dans les six administrations étudiées, il est particulièrement présent au Royaume-Uni et aux Pays-Bas où il peut être considéré comme un moyen pour l'institution chef de file d'assurer la coordination et l'effectivité des interventions en vue d'atteindre les objectifs définis.

3.3. GOUVERNANCE DE LA COMMUNICATION

L'analyse détaillée réalisée dans le cadre du Volet II de la présente étude permet de conclure que chacune des six administrations étudiées dispose d'une structure de gouvernance et d'un mode de fonctionnement qui lui sont propres. On peut toutefois classer ces administrations selon deux situations :

- L'institution chef de file est principalement responsable de la communication – c'est le cas au Royaume-Uni, en Suède et aux Pays-Bas;
- Une organisation autre que l'institution chef de file détient en tout ou partie la responsabilité première en communication – c'est le cas en Finlande, en Nouvelle-Zélande et dans l'État de Victoria.

Les situations individuelles ayant déjà été décrites dans le Volet II, cette section soulignera uniquement les aspects ayant suscité notre intérêt :

- Aux Pays-Bas, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement joue un rôle primordial en décidant des choix politiques et de l'approche générale de communication, en assurant le financement des activités de communication, en instaurant de bonnes relations avec et entre les partenaires, en conduisant des études sur les comportements et en évaluant les campagnes de sensibilisation. Dans le modèle néerlandais, on peut parler d'une gouvernance centralisée sur le plan stratégique (quoique basée sur la collaboration entre les acteurs) et décentralisée sur le plan opérationnel (notamment par l'entremise de partenariats public-public et public-privé). Par ailleurs, il convient de souligner que l'institution chef de file fonde sa stratégie de communication sur les recherches réalisées par les principaux instituts avec lesquels il établit des partenariats. Ainsi, l'institut de recherche SWOV a été mandaté pour promouvoir l'approche de sécurité durable (qu'il avait d'ailleurs conçue), et ce, aux échelons national et international;
- En Finlande, la responsabilité de tous les aspects de la communication externe (éducation, information, sensibilisation et promotion) est confiée à *Liikenneturva*, organisme de droit public supervisé par le *Ministry of Transport and Communication*. Ses activités sont définies par la législation¹⁵. Elle agit comme une organisation mère chapeautant 55 organisations sans but lucratif intervenant en sécurité routière. Ses membres représentent diverses catégories d'utilisateurs de la route. Même si *Liikenneturva* est principalement responsable de la communication, les ministères (y compris le *Ministry of Transport and Communication*) et organismes ont également la latitude de mettre en place divers projets d'éducation, d'information et de sensibilisation. Les groupes de travail régionaux et municipaux agissent aussi dans ce domaine, sous la supervision et l'assistance des acteurs locaux (centres ELY) et de *Liikenneturva*;

¹⁵ *Liikenneturva*, *The operations of Liikenneturva are defined by law*, <http://www.liikenneturva.fi/www/en/liikenneturva/organization.php>

- Dans l'État de Victoria, la responsabilité première de la communication est partagée entre la *Transport Accident Commission* (TAC), chargée des activités d'information et de sensibilisation et *VicRoads*, principalement responsable de l'éducation en sécurité routière. Cependant, la TAC intervient également en éducation en finançant des programmes d'éducation scolaire. De même, *VicRoads* organise des campagnes d'information et d'éducation, notamment en intégrant des activités de promotion de la stratégie *arrive alive* ainsi que des mesures adoptées dans le cadre de cette stratégie. Les deux organisations travaillent en collaboration avec une grande diversité d'acteurs des gouvernements aux échelons central et locaux (notamment *Victoria Police* et les *Community Road Safety Councils*) et d'organisations non gouvernementales.

4. STRATÉGIES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

4.1. DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution proclamant la Décennie d'action pour la sécurité routière, dirigée par l'Organisation mondiale de la santé (Résolution A/RES/64/255). L'objectif de la décennie est de réduire le nombre de décès sur les routes à l'horizon 2020 grâce à des actions aux échelons national, régional et global. La résolution invite les États membres à déterminer des cibles et des actions dans cinq domaines d'activités afin de mettre en œuvre l'approche pour un système sûr, à savoir : la gestion de la sécurité routière, l'infrastructure routière, la sécurité des véhicules, le comportement des usagers de la route, la formation à la sécurité routière et les soins dispensés aux victimes d'accidents de la route.

À la suite de cette résolution, le *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020* (Plan mondial) a été lancé pour fournir un cadre de référence aux pays, ces derniers étant encouragés à adopter des plans nationaux dans le cadre de la décennie d'action, en complément à toute autre stratégie de sécurité routière déjà en place. Les activités définies par le Plan mondial s'articulent autour des cinq volets prévus par la résolution A/RES/64/255. Les plans nationaux devraient s'aligner sur le Plan mondial tout en répondant aux besoins particuliers des pays.

Un certain nombre de pays ont déjà adopté des plans pour la décennie d'action tandis que d'autres sont en processus d'élaboration. Certains plans s'étendent sur toute la période de la décennie 2011-2020 (ex. : *Australia's National Road Safety Strategy 2011-2020*¹⁶, *Austrian Road Safety Programme 2011-2020*¹⁷), tandis que d'autres couvrent des intervalles de temps plus courts (ex. : *Stratégie de sécurité routière 2015 du Canada*¹⁸). Certains plans nationaux prévoient des activités couvrant les cinq volets du Plan mondial, alors que d'autres se concentrent sur un ou deux volets (notamment dans les pays économiquement moins avancés). Dans de rares cas, des plans nationaux couvrent des domaines plus nombreux que ceux prévus par le Plan mondial¹⁹.

Par ailleurs, la Nouvelle-Zélande a fait coïncider le lancement de son plan d'action national de sécurité routière *Safer Journeys Action Plan 2011-2012* avec la proclamation de la décennie d'action afin de souligner son engagement dans cette entreprise mondiale.

¹⁶ Australian Transport Council, *National Road Safety Strategy 2011-2020*,

http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/files/NRSS_2011_2020_15Aug11.pdf

¹⁷ Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology, *Austrian Road Safety Programme 1st Edition, 2011-2020*, <http://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/downloads/rsp2020.pdf>

¹⁸ Transports Canada, *Sécurité routière au Canada*, <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp15145-1201.htm#intro3>

¹⁹ World Health Organization, *National plans for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*, http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/national/en/index.html

Outre l'adoption de plans et de stratégies par les gouvernements, d'autres actions ont été entreprises pour souligner l'engagement d'acteurs gouvernementaux ou non gouvernementaux à la décennie mondiale. À titre d'exemple, l'Université de Delft (Pays-Bas) a préparé un programme éducatif pour les étudiants internationaux et les professionnels²⁰. De plus, le *Royal Dutch Touring Club* (ANWB) a lancé un programme *Taking the safe route towards 2020*²¹.

Le 11 mai 2011, jour du lancement de la décennie d'action, diverses manifestations de soutien ont eu lieu à travers le monde. Dans l'État de Victoria, par exemple, le gouvernement a invité les habitants de Melbourne à inscrire leurs noms sur le Mur de la décennie d'action érigé dans l'Atrium du *Federation Square*. De plus, la *Transport Accident Commission*, *Victoria Police*, *VicRoads*, le *Royal Automobile Club de Victoria*, le *Monash University Accident Research Centre*, les services d'urgence (*State Emergency Service*) et la Ville de Melbourne se sont publiquement engagés à poursuivre leur action pour réduire les blessures et les décès sur les routes de Victoria, à montrer l'exemple par leurs pratiques internes et à partager leur savoir avec les pays en développement²². Les Nations Unies ont publié une brochure récapitulant les événements de lancement de la décennie d'action à travers le monde; le lecteur est invité à s'y référer pour plus de détails²³.

4.2. APPROCHES POUR UN SYSTÈME SÛR

À l'exception du Royaume-Uni, toutes les administrations analysées dans la présente étude avaient adopté des stratégies nationales fondées sur l'approche pour un système sûr et avaient défini des cibles pour la mise en œuvre de cette approche, et cela, bien avant la résolution onusienne invitant à le faire. Il faut préciser que ces administrations²⁴ sont connues pour leur rôle important dans la conception et la promotion de cette approche sur les plans national, européen et mondial.

Une partie de la *Revue de littérature*, réalisée dans le Volet I de la présente étude, porte sur l'évolution des systèmes de sécurité routière vers l'approche pour un système sûr, et ce, d'un point de vue théorique. Le lecteur est donc invité à s'y référer pour mieux saisir le développement de cette approche.

Il convient de rappeler ici que l'approche pour un système sûr est née vers la fin des années 1990, lorsque la Suède et les Pays-Bas ont proclamé que les objectifs les plus ambitieux fixés en matière de sécurité routière étaient insuffisants : 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*), désignées sous l'appellation d'« approches pour un système sûr » (*safe system*), comportent une dimension éthique, dans le sens où elles considèrent qu'il est moralement inacceptable que le prix à payer pour la mobilité soit des décès et des blessés résultant d'accidents de la route. Les deux approches (Vision Zéro et la Sécurité routière durable) reposent sur le même constat : les usagers de la route sont susceptibles de commettre des erreurs, quels que soient les efforts de sensibilisation d'éducation et de contrôle-sanction mis en place par les gouvernements. Par conséquent, la priorité est de concevoir un système de transport et un réseau routier permettant de limiter les conséquences de l'erreur humaine. Les divers éléments du système de transport routier – routes, véhicules et usagers – forment un tout et doivent coopérer

²⁰ Delft University of Technology et Foundation Road Safety for All, *Improving Road Safety in Low and Middle Income Countries: a Post Graduate Course*, <http://roadsafetycourse.org/index.php/programme>

²¹ United Nations Road Safety Collaboration, *Netherlands*, http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/nld/en/index.html

²² VicRoads, *Victoria Unites for Global Decade of Action on Road Safety*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/NewsRoom/News+Archive/2011/Apr-Jun+2011/VictoriaUnitesforGlobalDecadeofActionforRoadSafety.htm>

²³ VicRoads, *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*, http://www.who.int/roadsafety/publications/global_launch.pdf

²⁴ Et dans une moindre mesure, la Nouvelle-Zélande.

pour garantir la sécurité. Inexistante auparavant, cette vision globale a modifié la conception de la responsabilité qui ne repose plus seulement sur les épaules des usagers, mais également sur celles des concepteurs du système. La Finlande, l'État de Victoria et la Nouvelle-Zélande adhèrent à cette philosophie dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Reconnaissance des limites du corps humain;
- Constat que l'homme est susceptible de commettre des erreurs et que des accidents peuvent survenir, quelles que soient les mesures préventives mises en place;
- Volonté de réduire la sévérité des blessures et les décès sur les routes;
- Principe selon lequel les individus ne devraient pas mourir ou être blessés à cause des failles du système ou de l'erreur humaine²⁵;
- Approche systématique.

Toutefois, certaines nuances conceptuelles doivent être soulignées entre les approches, car elles ont un impact sur les objectifs politiques et empiriques fixés par les administrations, de même que sur les mesures prises pour atteindre ces objectifs.

■ Quelques différences conceptuelles dans les approches pour un système sûr

L'approche suédoise repose essentiellement sur l'idée que l'erreur étant humaine, les accidents sont inévitables. L'accent est donc mis sur la réduction à zéro du nombre de blessés graves et du nombre de décès, plutôt que sur le nombre d'accidents. Dès lors, il s'agit de limiter les conséquences des accidents par divers moyens. Le contrôle de la vitesse est un élément central dans la réussite d'une telle approche. À titre d'exemple, le respect de certaines règles permet de réduire la force de l'impact à laquelle l'utilisateur pourrait être exposé : les piétons ne doivent pas être exposés à une vitesse supérieure à 30 km/h; les occupants des voitures ne doivent pas être exposés à des collisions à angle droit excédant 50 km/h ou à des collisions frontales excédant 70 km/h. Ces règles guident les autorités routières dans les choix des actions à prendre : quelles limites de vitesse pour quel type de routes? Où privilégier les ronds-points plutôt que les feux de circulation? Quelles sont les sections routières où la circulation doit être séparée par des barrières? Etc. Dans cette optique, des mesures sont prises pour ralentir la circulation, redessiner les croisements, installer des rails de sécurité, éliminer les obstacles rigides tels que les arbres et les rochers le long des routes et mettre à profit les avancées technologiques²⁶. L'approche suédoise a inspiré de nombreux pays, parmi les plus performants, ainsi que l'Union européenne et les Nations Unies²⁷. Elle a valu au gouvernement suédois le prix *Prince Michael International Road Safety*, décerné par le Prince Michael of Kent le 2 mai 2012, en reconnaissance de sa contribution au développement de la sécurité routière à travers le monde²⁸.

L'approche hollandaise diffère de la suédoise dans le sens où le point de départ du concept de sécurité routière durable est de réduire la probabilité de survenue des accidents, en misant sur la conception des infrastructures. Là où des accidents auraient encore lieu, il faudrait faire en sorte que les blessures graves soient virtuellement impossibles. Par conséquent, les efforts sont dirigés

²⁵ Association nationale des victimes de la route, *Safe System Partnership*,

http://www.avr.lu/web/resources/Microsoft_Word__The_Safe_System_Partnership_707.pdf

²⁶ David Wiles, *Sécurité routière : la vision suédoise fait des émules*, <http://www.sweden.se/fr/Accueil/Travailler-vivre/A-lire/Securite-routiere--la-vision-suedoise-fait-des-emules/>

Ezra Hauer, *White Papers for: «Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety»: Lessons Learned from Other Countries. White Paper No. 9*, p.19,

<http://safety.transportation.org/doc/web9%20Lessons%20Learned%20White%20Paper.pdf>

²⁷ Voir notamment : OCDE – Forum international des transports, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

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

²⁸ Swedish Ministry of Enterprise, Energy and Communications, *Sweden receives international award for Vision Zero*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/16049/a/191999>

vers la conception d'un réseau routier intrinsèquement sécuritaire afin de limiter les accidents. Et dans le cas où surviendraient des accidents, il faudrait que l'état des routes et celui des véhicules rendent les blessures graves presque impossibles. Dès lors, l'accent est mis sur des interventions favorisant la fonctionnalité des routes, l'homogénéité du volume et de la direction de la circulation, la prévisibilité du circuit routier et du comportement des usagers (ex. : routes auto-explicatives), la construction de routes et de véhicules tolérant l'erreur humaine, et enfin, le développement de comportements tolérants chez les usagers et de leur capacité à évaluer leurs aptitudes à utiliser la route.

Une autre différence entre les approches réside dans le fait que Vision Zéro privilégie absolument la réduction des blessures et des décès sur les routes par rapport à la mobilité. Cette préférence n'est pas aussi marquée dans l'approche de sécurité durable qui prend en compte la notion d'« accidents évitables ». Ce concept, créé par SWOV, permet de fonder les décisions sur le savoir-faire disponible et l'analyse des coûts-bénéfices. En d'autres termes, les mesures visant la réduction des blessures et des accidents seront privilégiées uniquement si les bénéfices excèdent les coûts (y compris en matière de mobilité)²⁹.

Les deux approches divergent aussi par leurs origines. Dès son adoption, Vision Zéro, élaborée par l'agence responsable de la sécurité routière (*Swedish Road Administration*), a reçu le soutien du Parlement suédois, tandis que l'approche de Sécurité routière durable conçue par les chercheurs de l'Institut SWOV, puis proposée au ministère des Transports, n'a pas bénéficié d'un appui politique similaire.

Les approches adoptées par la Finlande, l'État de Victoria et par la Nouvelle-Zélande s'inspirent des approches suédoise et néerlandaise. Comme Vision Zéro, elles mettent l'accent sur l'élimination des blessures et des décès et, comme l'approche de sécurité routière durable, elles reconnaissent que l'éducation est une composante fondamentale des stratégies de sécurité routière.

■ Royaume-Uni

Le Royaume-Uni n'a pas fondé ses stratégies de sécurité routière sur l'approche pour un système sûr. En 2002, certains analystes des politiques de sécurité routière expliquaient que les politiques et mesures appliquées jusque-là au Royaume-Uni étaient encore efficaces, ce qui n'était plus le cas pour la Suède et les Pays-Bas qui semblaient avoir tiré le maximum des approches traditionnelles et avaient dû réfléchir à de nouvelles façons de concevoir la sécurité routière³⁰.

Il semble, cependant, que le moment soit venu pour le Royaume-Uni de repenser son approche. Sa stratégie la plus récente, le *Strategic Framework for Road Safety* de 2011, a d'ailleurs soulevé de vives protestations de la part des chercheurs, des organisations, du public et, surtout, du groupe parlementaire spécial sur les questions de sécurité routière. L'un des plus grands reproches qui lui ont été faits est son manque de vision globale. Il faut dire que le gouvernement avait clairement annoncé que sa grande priorité était de régler la crise de la dette et d'assurer la durabilité des finances publiques, entraînant ainsi une diminution des ressources pour la sécurité routière. Partant de ce constat, le gouvernement a préféré mettre l'accent sur quelques questions qui lui semblaient prioritaires. Toutefois, la dernière stratégie donne des résultats très insatisfaisants, comme le montre l'étude publiée le 11 mai 2012 par le *Parliamentary Advisory Council for Transport Safety* (PACTS), groupe associé au Parlement et jouant un rôle de conseil en matière de sécuri-

²⁹ Ezra Hauer, *White Papers for: «Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety»: Lessons Learned from Other Countries. White Paper No. 9*, p.32
<http://safety.transportation.org/doc/web9%20Lessons%20Learned%20White%20Paper.pdf>

³⁰ Koornstra, et autres (2002). *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam

té routière³¹. Le PACTS y voit une conséquence du manque de soutien des acteurs concernés, en particulier du milieu professionnel, et invite le gouvernement à ouvrir un débat sur l'adoption d'une approche fondée sur la responsabilité de tous les acteurs, soit l'approche pour un système sûr.

4.3. MISE EN ŒUVRE DES APPROCHES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

■ Objectifs

Les approches adoptées par les administrations ont des répercussions sur les objectifs de sécurité routière ultérieurement fixés dans ces pays. Pour ce faire, deux types d'objectifs sont fixés dans les stratégies et les plans d'action :

▶ Objectifs politiques

Il s'agit de l'engagement politique à long terme pris par le gouvernement : la formulation de ces objectifs reflète généralement l'approche de sécurité routière adoptée par ces pays.

Ainsi, en Suède, on parle d'aboutir à « un système de transport routier conçu de manière à ce que personne ne meure ou ne soit sérieusement blessé sur les routes », tandis qu'aux Pays-Bas, il s'agit d'« un système de transport routier conçu de manière à éviter les accidents et à minimiser leurs conséquences pour les générations présentes et futures ». La Finlande et la Nouvelle-Zélande adoptent une formulation similaire à celle de la Suède, tandis que l'État de Victoria y ajoute la protection des « usagers responsables ». Le Royaume-Uni, quant à lui, s'est fixé pour objectif de demeurer « un leader mondial en sécurité routière ».

▶ Objectifs intermédiaires

Il s'agit des buts établis pour la durée de la stratégie; ils visent la réalisation de l'objectif politique. Ce sont des objectifs empiriques, car ils sont fixés sur la base de données existantes et de projections en matière de sécurité routière.

La Finlande, les Pays-Bas, la Suède et l'État de Victoria expriment ces objectifs intermédiaires par rapport au nombre de morts et de blessés. Les objectifs sont définis en nombres absolus (ex. : maximum de 500 décès et de 12 250 blessés graves à l'horizon 2020 pour les Pays-Bas), en pourcentage (ex. : réduction de 50 % des décès et de 25 % des blessés graves de 2007 à 2020 pour la Suède) ou en une combinaison des 2 (réduction de 30 % des décès et des blessés graves de 2008 à 2017 et réduction de 100 décès et de 2 000 blessés graves par an pour l'État de Victoria).

La Nouvelle-Zélande ne fixe pas d'objectifs intermédiaires généraux, mais définit une série de sous-objectifs dans la Stratégie *Safer Journeys* et surtout dans les plans d'action (ex. : réduction du nombre de décès chez les personnes âgées et chez les jeunes).

Le Royaume-Uni ne fixe aucun objectif empirique, mais des réductions estimées pour 2020 et 2030.

Le tableau 3 présente une synthèse des objectifs fixés par les 6 administrations ainsi que leurs méthodes de détermination.

³¹ Parliamentary Advisory Council for Transport Safety, *Tackling the Deficit: Checking the Health of Road Safety*, [http://pacts.org.uk/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20\(high%20res\).pdf](http://pacts.org.uk/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20(high%20res).pdf)

■ Domaines d'action

Les domaines d'action choisis par la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Suède et l'État de Victoria se rejoignent, même s'ils sont parfois exprimés différemment. Il s'agit des domaines suivants :

- Infrastructures routières (routes sûres, routes et accotements sûrs);
- Véhicules (véhicules sûrs);
- Usagers (utilisation sûre des routes, comportement, sécurité des usagers);
- Recherche – même si seuls les Pays-Bas présentent la recherche comme une catégorie à part entière, toutes les autres administrations lui accordent une importance particulière et prévoient des mesures pour son développement;
- Vitesse – même si seule la Nouvelle-Zélande présente la vitesse comme une catégorie à part entière, toutes les autres administrations lui accordent une importance particulière.

La Finlande ne définit pas de grands domaines d'action dans le *Road Safety Plan 2006-2010*. Elle procède par un ciblage direct des thèmes particuliers sur lesquels elle prévoit mettre l'accent : collisions frontales sur les routes principales, accidents de piétons et de cyclistes dans les villes, accidents dus à l'alcool ou aux drogues, accidents dans le milieu du transport professionnel, vitesse excessive, réduction des conséquences des accidents, autres problèmes (ex. : usagers âgés).

Le Royaume-Uni, non plus, ne définit pas de domaines d'action et cible quelques questions essentiellement liées au comportement des usagers et au développement de la recherche et des technologies.

■ Thèmes et priorités

Les thèmes les plus communément retenus par les administrations étudiées sont présentés (liste non exhaustive) dans le tableau 3. Le lecteur est toutefois invité à se référer au rapport du Volet II pour une présentation plus détaillée et plus complète de ces thèmes.

Dans l'ensemble des administrations, le choix des thèmes s'est fait à la suite de recherches, d'études et de consultations auprès du public. Des outils conçus par des centres de recherches réputés ont servi à déterminer les thèmes et à établir leur ordre de priorité. Ainsi, en Finlande, les thèmes – tout comme les objectifs et les mesures – ont été déterminés à l'aide de l'outil TEPA³². L'analyse réalisée tient compte des situations qui présentent les risques les plus élevés en matière de sécurité routière et la priorité est donnée aux problèmes dont la résolution contribuera à l'amélioration de l'ensemble de la sécurité routière. Dans l'État de Victoria comme en Nouvelle-Zélande, les objectifs, les thèmes et les initiatives sont définis grâce à l'outil *Macro Estimates for Targets Setting* (METS) qui permet de réaliser des évaluations d'impact sur une variété d'initiatives. Des recherches sont également réalisées pour évaluer la gravité et l'étendue des problèmes. Les propositions sont ensuite soumises à la consultation publique. Il est important de souligner que dans l'ensemble des administrations, les parties prenantes sont plus ou moins étroitement associées à la détermination des objectifs.

Bien que la présente étude ne concerne que les stratégies en vigueur³³, il est possible de constater, par l'examen des rapports de l'OCDE (2002, 2006 et 2008)³⁴, que certains thèmes sont récurrents : alcool au volant, vitesse, ceinture de sécurité, dispositifs de sécurité pour les enfants et pour les cyclistes, jeunes, enfants, usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes), usagers des routes de campagne, etc. Toutefois, on constate une généralisation de

³² LINTU, *Evaluation of road traffic safety measures and experience of preparing a traffic safety programme (TEPA)*, (TEPA, LINTU Reports 1/2005), <http://www.lintu.info/TEPA.pdf>

³³ Excepté au Royaume-Uni où la stratégie précédente a également été analysée.

³⁴ International Transport Forum, *Zéro tué sur la route – Un système sûr, des objectifs ambitieux*, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

« nouveaux »³⁵ thèmes, tels que la distraction au volant (y compris l'utilisation de téléphones cellulaires), la fatigue, les jeunes conducteurs, les conducteurs dangereux, l'utilisation de drogues et les thématiques propres au milieu professionnel du transport (limites de vitesse des véhicules lourds, distance entre les véhicules, fatigue au volant).

La classification des thèmes est variable. Ceux-ci sont :

- simplement énumérés (Finlande et Royaume-Uni);
- classés selon les domaines d'action (État de Victoria);
- classés selon une approche mixte (domaines d'action et catégories d'usagers, aux Pays-Bas);
- organisés en domaines de préoccupation (grande, moyenne, d'intérêt continu et émergent, en Nouvelle-Zélande)³⁶.

■ Interventions

Les interventions les plus communément retenues par les administrations sont présentées (liste non exhaustive) dans le tableau 3. Elles mettent l'accent sur la cartographie des zones à risques et l'amélioration des infrastructures visant à limiter la vitesse, à réduire la force de l'impact en cas d'accident ou à séparer les usagers les plus vulnérables des autres usagers. Elles combinent les mesures législatives plus sévères et les actions policières de contrôle-sanction. Une part grandissante est toutefois accordée aux mesures de rééducation et à l'éducation des usagers. L'utilisation des technologies occupe une place centrale dans les mesures concernant l'ensemble des domaines d'activités. Dans ce domaine, le recours obligatoire aux antidémarrageurs (alcool et ceintures) et aux dispositifs automatiques de prévention des accidents (ex. : ESP³⁷ et systèmes de freinage assistés) est en plein essor.

Le lecteur est invité à se référer au rapport du Volet II pour une présentation plus détaillée et plus complète de ces interventions.

La classification des interventions varie selon les administrations. Celles-ci sont :

- classées par ordre de priorité (actions premières et actions complémentaires en Nouvelle-Zélande; mesures génériques et mesures relatives aux thèmes nécessitant une attention particulière aux Pays-Bas; priorités définies dans les plans d'action dans l'État de Victoria);
- énumérées en fonction de chaque thème. Aucun ordre de priorité n'est défini; chaque MO agit dans son domaine d'action, mais certaines mesures requièrent la collaboration de plusieurs organisations (Finlande);
- mises à jour annuellement à la suite d'évaluations réalisées par des experts (Suède);
- simplement listées (au Royaume-Uni, les autorités locales sont responsables de définir leurs priorités).

³⁵ Ces thèmes ne sont pas nouveaux en soi, puisqu'ils ont déjà été abordés par certaines administrations; la nouveauté réside dans leur généralisation.

³⁶ Domaines de grande préoccupation : ce sont ceux qui nécessitent la plus grande amélioration et dans lesquels un important changement de direction politique ou un effort particulier est requis. De plus, la prise en charge de ces questions pourrait contribuer en grande partie à la réduction des coûts économiques engendrés par les victimes de la route.

Domaines de préoccupation moyenne : ces domaines présentent des besoins moyens et offrent des bénéfices moyens.

Domaines d'intérêt continu et émergent : ce sont ceux qui nécessitent un suivi afin de conserver les améliorations antérieures. Il s'agit aussi des thèmes émergents. La prise en charge de ces questions requiert des changements politiques et des efforts minimes.

³⁷ Electro-stabilisateur programmé.

5. STRATÉGIES DE COMMUNICATION

5.1. FORME DES STRATÉGIES DE COMMUNICATION

Dans les six administrations étudiées, les situations dans lesquelles la sensibilisation, la promotion ou l'éducation, ou les trois sont nécessaires pour atteindre les objectifs fixés sont directement ciblées par la stratégie nationale de sécurité routière ou par les plans d'action. Dans certains cas, les institutions chargées de les mettre en œuvre sont désignées (ex. : Finlande); dans d'autres cas, il existe des mécanismes de communication bien établis qui prennent systématiquement en charge la mise en œuvre (ex. : Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, État de Victoria). Dans tous les cas, les gouvernements locaux et la police sont étroitement associés à cette réalisation.

5.2. MISE EN ŒUVRE DES STRATEGIES DE COMMUNICATION

Dans la présente étude, la notion de communication couvre trois aspects : l'information (promotion), la sensibilisation et l'éducation.

■ Information (promotion) et sensibilisation

▶ Mesures et approches de communication concernant la stratégie ou le plan de sécurité routière

Dans le mandat confié à L'Observatoire, il était notamment question de présenter l'approche de communication utilisée pour promouvoir et faire connaître la stratégie ou le plan de sécurité routière dans chaque administration, et ce, avant et après l'adoption de ces politiques. En ce qui concerne la phase précédant l'adoption des stratégies ou des plans, l'essentiel de l'information obtenue montre que les États ont recours à la consultation publique et à la création d'un site Internet. La consultation publique intervient généralement à la suite des premiers travaux réalisés par le comité intersectoriel responsable de l'élaboration de la stratégie. Elle permet au public de se prononcer sur des éléments variés : thèmes traités, priorités, pertinence des mesures, etc. Une analyse systématique des réponses fournies par le public n'a pas été réalisée dans le Volet II, mais l'exemple de la Nouvelle-Zélande démontre que certaines administrations tiennent réellement compte de l'opinion du public lors de l'élaboration des stratégies. Les sites Internet sont également des outils auxquels ont eu recours toutes les administrations étudiées. L'État de Victoria et la Nouvelle-Zélande se démarquent par la quantité d'informations accessibles sur les stratégies et leurs plans d'action mis à la disposition du public.

Concernant la phase postérieure à l'adoption, l'analyse des six administrations montre que l'information et la sensibilisation sont généralement bien organisées dans les calendriers de mise en œuvre établis par les parties prenantes. À titre d'exemple, dans l'État de Victoria, la stratégie *arrive alive 2008-2017* et ses plans d'action prévoient des mesures de sensibilisation, d'information ou d'éducation pour chaque thème couvert. Des calendriers d'activités réalisés conjointement par VicRoads, la TAC, *Victoria Police* et le *Department of Justice*, et mis à jour tous les six mois, présentent les thèmes des campagnes publicitaires ou d'autres activités de sensibilisation associées aux mesures, ainsi que l'organisation responsable de l'activité. Les Pays-Bas (dans le cadre du *Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid* (MPCV) et la Nouvelle-Zélande adoptent une démarche fondée sur la collaboration entre les acteurs, en particulier la police; c'est une approche similaire à celle de l'État de Victoria.

▶ Mesures et approches de communication concernant des aspects particuliers de la stratégie ou du plan de sécurité routière

Les recherches réalisées et les échanges avec les personnes-ressources ont permis de recueillir de l'information précise et abondante sur les approches de communication utilisées pour promouvoir

des aspects particuliers des stratégies de sécurité routière ou des mesures ayant fait l'objet d'une législation. Étant donné la variété des mesures, il est préférable de se référer à l'étude du Volet II pour plus de détails. Cependant, quelques constats peuvent être établis à propos de ces activités de promotion et de sensibilisation :

- Les objectifs sont variés : informer le public sur de nouvelles dispositions législatives en préparation; familiariser le public à leurs droits et obligations; mettre l'accent sur certaines questions de sécurité routière; influencer le comportement du public; mettre un sujet à l'ordre du jour, etc.;
- Les moyens utilisés sont multiples et employés de manière combinée, et une place grandissante est accordée aux nouvelles technologies de l'information et aux réseaux sociaux, en particulier en ce qui a trait aux campagnes axées sur les jeunes;
- Les thèmes sont étroitement liés à ceux retenus dans la stratégie de sécurité routière. Toutefois, certains sont traités de manière récurrente. Il s'agit notamment des thèmes suivants : utilisation des équipements de protection (ceintures de sécurité, sièges pour enfants, casques), vitesse, alcool au volant;
- L'approche de communication utilisée dans les campagnes de sensibilisation et de promotion varie selon les thèmes choisis et le public visé. Il peut s'agir :
 - d'une approche délibérément provocatrice visant à susciter le débat et à faire participer la population à la réflexion. C'est le cas de la campagne de sensibilisation au problème de la drogue au volant menée en Nouvelle-Zélande en janvier et février 2012. Dans ce cas, la NZTA a eu recours à des scénarios basés sur des réactions réelles ainsi qu'aux réseaux sociaux permettant au public d'interagir, de poster des commentaires et des avis, de répondre à des sondages et de consulter les résultats en direct;
 - d'approches novatrices visant à rendre intéressants des sujets qui, par définition, ont peu de chance de susciter l'intérêt auprès du public cible. C'est le cas des approches utilisées pour promouvoir les nouvelles règles de sécurité routière dans l'État de Victoria en 2009. Dans ce cas, VicRoads a notamment eu recours à la communication virale pour diffuser des vidéos d'animation humoristiques, des jeux-questionnaires, de courts messages expliquant le contenu des règles, etc. Des images intéressantes, positives et parfois surprenantes ont été utilisées pour susciter l'attention;
 - d'une approche consistant à mettre l'accent sur les conséquences directes pour le conducteur plutôt que sur les risques d'accident associés au comportement. C'est le cas de la campagne *Think!* contre l'alcool au volant (*Moment of Doubt*), lancée par le *Department for Transport* britannique depuis 2007 et reprise chaque année à l'intention des hommes âgés de 17 à 29 ans.

■ Éducation

Toutes les administrations reconnaissent l'importance de l'éducation en matière de sécurité routière, mais l'État de Victoria, les Pays-Bas et la Finlande se démarquent par l'attention particulière qu'elles lui accordent (non seulement dans les textes, mais aussi dans la pratique). Le lecteur est invité à se référer au rapport du Volet II pour une description des programmes d'éducation en sécurité routière mis en place dans le domaine scolaire par chacune de ces administrations.

6. MEILLEURES PRATIQUES

Dans le cadre du Volet II, quelques pratiques de gestion ou de communication en sécurité routière ont été brièvement décrites. Elles ont été choisies sur la base de leur notoriété (ex. : prix international), de leur originalité ou des retombées importantes sur la sécurité routière. Le tableau 4 du présent document fait la synthèse de ces pratiques.

TABLEAUX SYNTHÈSES

TABLEAU 1 : PORTRAIT D'ENSEMBLE

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Superficie	338 145 km ² , dont 303 815 km ² de surface terrestre	267 710 km ² de surface terrestre	41 543 km ² , dont 33 893 km ² de surface terrestre	243 610 km ² , dont 241 930 km ² de surface terrestre	450 295 km ² , dont 410 335 km ² de surface terrestre	227 416 km ²
Nombre d'habitants (2010)	5 259 250 (juillet 2011) Environ 85 % en zone urbaine	4 367 800 Environ 86 % en zone urbaine	16 446 000 Environ 83 % en zone urbaine	62 698 362 (juillet 2011) Environ 80 % en zone urbaine	9 220 000 Environ 85 % en zone urbaine	5 548 000
Véhicules enregistrés (2008)¹	3 468 305	2 215 982	10 920 318	33 808 382	5 264 213	4 112 908 ²
Kilomètres de routes (2009)³	78 141 km	93 911 km	136 827 km (2010)	394 428 km	572 900 km	200 000 km
Kilomètres de voies ferrées (2010)⁴	5 919 km	4 128 km	2 896 km	16 454 km	11 633 km	n. d.
Évolution du bilan routier (2000-2010)⁵	Décès : -30 % Accidents occasionnant des blessures : -8 %	Décès : -19 % Accidents occasionnant des blessures : +39 % ⁶	Décès : -50 % Accidents occasionnant des blessures ⁷ : -72 %	Décès : -47 % Accidents occasionnant des blessures : -34 %	Décès : -55 % Accidents occasionnant des blessures : +5 % ⁸	Décès : -29,3 %
Décès par 100 000 habitants (2000-2010)	-33 %	-29 %	-42 %	-50 %	-58 %	n. d.
Décès par milliard de véhicules-kilomètres (2000-2010)	-40 %	-31 %	n. d.	-40 %	-62 %	n. d.
Conditions hivernales	Hivers longs, froids et enneigés au nord : environ 7 mois et -12 °C (descendant parfois à -30 °C). Environ 600 mm de neige. En moyenne 5 mois et -5 °C au sud ⁹	Hivers doux : moyennes de 7 °C ¹⁰ .	Hivers modérés : moyennes de 2 °C à -6 °C ¹¹ .	Hivers très doux. Températures rarement en dessous de 0°C.	Hivers longs et froids au nord : environ 7 mois avec des températures descendant parfois à -30 °C. Rarement de grosses quantités de neige. Hivers doux au sud ¹²	s. o.
Produit intérieur brut par personne (2010)	36 762 \$ CA	27 750 \$ CA	41 870 \$ CA	35 860 \$ CA	38 970 \$ CA	32 124 \$ CA

-
- ¹ Excepté pour l'État de Victoria, ce chiffre correspond à l'ensemble du parc des véhicules routiers (cyclomoteurs, motocycles, voitures, autocars, camions et tracteurs routiers). Commission économique pour l'Europe, *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord*, http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf
- ² Australian Bureau of Census, *Motor Vehicles Census*, p. 4, [http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA2578DA0013F656/\\$File/93090_31%20jan%202011.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA2578DA0013F656/$File/93090_31%20jan%202011.pdf)
Ces données excluent les tracteurs, les caravanes, les véhicules outils et les remorques. Par ailleurs, 8 véhicules sur 10 sont immatriculés comme véhicules de promenade (*passenger*).
- ³ CIA, *The World Factbook*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html?countryName=Netherlands&countryCode=nl®ionCode=eur&rank=36#nl>
- ⁴ *Ibid.*
- ⁵ International Traffic Safety Data and Analysis Group. *IRTAD Annual Report 2011*, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>
- ⁶ Selon l'IRTAD, l'augmentation du pourcentage d'accidents occasionnant des blessures s'explique essentiellement par le fait que les méthodes de compilation des données se sont nettement améliorées au cours des 10 dernières années.
International Traffic Safety Data and Analysis Group, *IRTAD Annual Report 2010*, p. 246, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>
International Traffic Safety Data and Analysis Group, *IRTAD Annual Report 2011*, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>
- ⁷ Selon l'IRTAD, cet indicateur est à utiliser avec précaution parce qu'il y a eu des changements dans les méthodes de compilation des accidents occasionnant des blessures, entre 2009 et 2010. IRTAD, *Road Safety – Annual Report 2011*, p. 234, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>
- ⁸ Selon l'IRTAD, l'augmentation du pourcentage d'accidents occasionnant des blessures s'explique essentiellement par le fait que les mesures adoptées par la Suède au cours de ces dernières années visaient prioritairement les accidents graves et pouvant occasionner la mort. De plus, les méthodes de compilation des données sur les accidents occasionnant des blessures se sont améliorées au cours des 10 dernières années.
IRTAD, p. 299, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>
- ⁹ Bienvenue en Finlande, *Le climat en Finlande en hiver*, <http://www.bienvenue-en-finlande.fr/information/climat-en-finlande-en-hiver.htm>
- ¹⁰ WeatherOnline, *New Zealand*, <http://www.weatheronline.co.uk/reports/climate/New-Zealand.htm>
- ¹¹ WeatherOnline, *The Netherlands*, <http://www.weatheronline.co.uk/reports/climate/HollandThe-Netherlands.htm>
- ¹² Objectif Suède, *Scandinavie*, <http://www.objectif-suede.com/ressources/index.php/scandinavie/2005/09/24/>

TABLEAU 2 : GOUVERNANCE

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Partage des compétences et des responsabilités entre les niveaux de gouvernement						
Rôle du gouvernement fédéral	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.	Leadership en SR : stratégie fédérale reflétant les aspirations des États et Territoires. Normes de sécurité pour les véhicules. Financement pour la construction et le développement du réseau routier national.
Rôle du gouvernement central ¹³	Responsabilité stratégique générale, à l'échelle nationale. Met en œuvre les mesures de SR relatives aux routes et autoroutes nationales. Fixe les niveaux de financement. Fait le suivi de la gestion et de la performance à l'échelon national. Coordonne les activités à l'échelle du pays.	Responsabilité stratégique générale, à l'échelle nationale. Met en œuvre les mesures de SR relatives aux routes et autoroutes nationales. Fixe les niveaux de financement. Fait le suivi de la gestion et de la performance à l'échelon national. Coordonne les activités à l'échelle du pays.	Responsabilité stratégique générale, à l'échelle nationale. Met en œuvre les mesures de SR relatives aux routes et autoroutes nationales. Soutien financier et expertise aux gouvernements inférieurs. Fait le suivi de la gestion et de la performance à l'échelon national. Coordonne les activités à l'échelle du pays.	Responsabilité stratégique générale, à l'échelle nationale.	Responsabilité stratégique générale, à l'échelle nationale. Met en œuvre les mesures de SR relatives aux routes et autoroutes nationales. Coordonne les activités à l'échelle du pays.	Responsabilité stratégique générale, à l'échelle nationale. Tient compte de la stratégie et des normes fédérales pour élaborer sa stratégie de SR. Met en œuvre les mesures de SR relatives aux routes et autoroutes nationales. Finance les activités. Fait le suivi de la gestion et de la performance à l'échelon national. Coordonne les activités à l'échelle de l'État.
Rôle des gouvernements régionaux ou provinciaux	Centres ELY (entités déconcentrées du gouvernement national). Mettent en œuvre les activités sur les routes nationales dans les provinces, sur la base des lignes stratégiques définies par le gouvernement central. Assistent les municipalités dans l'exercice de leurs responsabilités.	Déterminent les objectifs régionaux. Adoptent des stratégies régionales et encouragent l'adoption de stratégies locales qui intègrent la sécurité dans la gestion quotidienne des transports. Décident des outils à utiliser pour atteindre les objectifs nationaux et régionaux.	Déterminent les besoins et les objectifs régionaux. Établissent les plans de circulation provinciaux et municipaux ainsi que les plans de transports. Sensibilisation, information et éducation.	Autorités locales (<i>Local Authorities</i>). Plans de transport locaux et <i>Local Area Agreements</i> qui mettent en œuvre les activités de SR sur les routes régionales, sur la base des lignes stratégiques définies par le gouvernement central.	Conseils régionaux (entités déconcentrées du gouvernement national). Mettent en œuvre les activités de SR sur les routes régionales, sur la base des lignes stratégiques définies par le gouvernement central.	s. o.

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Rôle des gouvernements locaux	Planifient, construisent et entretiennent les routes qui ne font pas partie du réseau national. Établissent leurs règles dont certaines relatives à la circulation routière. Exécutent les plans de SR nationaux et régionaux, et dans certains cas, établissent leurs propres plans de SR.	Incitent les autorités de contrôle de la route à adopter des systèmes de gestion de la sécurité ¹⁴ . Coordonnent la planification en matière de SR	Voir <i>Rôle des gouvernements régionaux ou provinciaux</i> .	Voir <i>Rôle des gouvernements régionaux ou provinciaux</i> .	Planifient, construisent et entretiennent les routes municipales. Exécutent les plans de SR nationaux (Vision Zéro) dans le cadre de leurs propres plans de SR.	Déterminent les problématiques qui leur sont propres. Adoptent des stratégies et des plans d'action municipaux qu'ils mettent en œuvre avec la collaboration des <i>Community Roads Safety Councils</i> et autres groupes intervenant à l'échelon local.
Organisations responsables						
Ministère / agence chef de file	<i>Ministry of Transport and Communications</i> (MTC)	<i>Ministry of Transport</i>	<i>Ministerie van Infrastructuur en Milieu</i> (Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement)	<i>Department for Transport</i> (DfT)	<i>Swedish Transport Administration</i>	<i>VicRoads</i>
Institutions responsables de la sécurité routière au niveau central	Ministère de la Justice Ministère de l'Intérieur (<i>National Police Board</i> et <i>National Traffic Police</i>) Ministère de l'Éducation et de la Culture Ministère des Affaires sociales et de la Santé Ministère de l'Environnement	<i>New Zealand Transport Agency</i> (NZTA) <i>New Zealand Transport Agency</i> <i>Ministry of Transport Accident Compensation Commission</i> <i>New Zealand Police</i> Ministère de la Santé Ministère de l'Éducation Ministère de la Justice Ministère du Travail	Ministère de l'Intérieur et des Relations du Royaume Ministère de la Sécurité et de la Justice Ministère de la Santé, du Bien-être et du Sport	<i>Department for Health</i> Ministère responsable de l'immigration, des passeports, de la criminalité et des drogues, de la lutte contre le terrorisme et de la police (<i>Home Office</i>) <i>Health and Safety Executive</i> financé par le <i>Department for Work and Pensions</i> ¹⁵ <i>Department for Education</i> <i>Fire and Rescue Service</i>	<i>Swedish Transport Agency Trafikanalys</i> : agence exécutive relevant du <i>Ministry of Enterprise, Energy and Communications</i> . Évalue et analyse les résultats intermédiaires.	Victoria Police <i>Department of Justice</i>
Institutions responsables de la communication au niveau central	<i>Liikenneturva</i> : institution de droit public supervisée par le MTC. Ses activités sont définies par la législation.	<i>New Zealand Transport Agency</i>	Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement	<i>Department for Transport</i> (DfT)	<i>Swedish Transport Administration</i>	<i>VicRoads</i> (éducation) <i>Transport Accident Commission</i> (information et sensibilisation)

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Coordination et cohérence						
<p>Coordination horizontale (entre les institutions du gouvernement central)</p>	<p>Cabinet – pouvoir décisionnel</p> <p><i>Consultative Committee on Road Safety</i> : comité consultatif permanent composé de représentants de MO et d'ONG nommés par le gouvernement – pouvoir consultatif.</p> <p>Les MO collaborent dans le cadre de programmes spécifiques en SR.</p> <p>Ex. : le MTC, la <i>Finnish Transport Agency</i> et la <i>Finnish Transport Safety Agency</i> dirigent et cofinancent, depuis 2002, un programme de recherche en SR, LINTU.</p>	<p>Structure hiérarchisée de prise de décision :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>National Road Safety Committee</i> • <i>National Road Safety Working Group</i> • <i>National Road Safety Program Review Group</i> • <i>National Road Safety Advisory Group</i> • Groupes thématiques. <p>Cette structure est le principal forum de coordination et de collaboration entre les MO intervenant en SR.</p> <p>Conçoit la stratégie nationale et assure le suivi de sa mise en œuvre.</p>	<p>Cabinet – pouvoir décisionnel</p> <p>(OPC) <i>Consultative Body Passenger Transport</i> : comité consultatif statutaire sur le transport composé de représentants des principaux acteurs y compris ceux du secteur privé – pouvoir consultatif¹⁶.</p> <p>Ententes bilatérales ou multilatérales entre le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement et les MO concernés.</p>	<p>Cabinet – pouvoir décisionnel</p> <p><i>Road Safety Delivery Board</i> : groupe de travail interministériel composé de hauts fonctionnaires - pouvoir consultatif.</p> <p><i>Road Safety Advisory Panel</i> : organisme consultatif composé de MO et d'ONG.</p> <p>Ententes bilatérales ou multilatérales entre les MO concernés.</p>	<p>Cabinet – pouvoir décisionnel</p> <p><i>Advisory Council on Road Safety</i> : comité consultatif composé de représentants des principaux acteurs y compris ceux du secteur privé – pouvoir consultatif.</p> <p><i>Group for National Collaboration – Roads</i> : groupe pour le partage de connaissance et la coordination entre les acteurs dans le but d'implanter Vision Zéro. Comprend la police, les autorités régionales et locales, des entreprises privées STA et des MO¹⁷.</p>	<p>Structure hiérarchisée de prise de décision :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ministerial Council for Road Safety</i> • <i>Road Safety Executive Group</i> • <i>Road Safety Management Group</i> • <i>Road Safety reference Group</i> • Groupes thématiques <p>Cette structure est le principal forum de coordination et de collaboration entre les MO intervenant en SR. Conçoit la stratégie nationale et assure le suivi de sa mise en œuvre.</p>
<p>Coordination verticale (entre les échelons central, régional et local)</p>	<p>À l'échelon local, les groupes municipaux de SR agissent sous la direction des centres régionaux ELY et de <i>Liikenneturva</i>.</p>	<p><i>Local Government New Zealand</i> participe au <i>National Road Safety Committee</i>.</p> <p>Planification intégrée des activités de SR. S'insère dans le processus de planification intégrée des transports dirigé par la NZTA. La NZTA finance les initiatives retenues dans le cadre de cette planification et soutient les autorités régionales et locales dans leur exercice de planification, y compris l'établissement de plans locaux de SR.</p>	<p>Depuis 2005, les cibles nationales en SR sont réparties également entre les 19 provinces qui établissent des plans décrivant les mesures pour atteindre leurs cibles.</p> <p>Création d'organismes</p> <p>Conseils provinciaux de SR (ROV) : présents dans chaque province. Toutes les parties prenantes y participent afin de coordonner leurs activités aux niveaux régional et local.</p> <p>Sensibilisation, information, éducation, conseils sur la conception et l'aménagement des infrastructures.</p> <p><i>Verkeers-en-Vervoersberaad</i> : forums provinciaux, auxquels participent les administrations routières provinciales. Déterminent les besoins et les mesures.</p>	<p>Obligation légale – Les autorités locales avaient l'obligation légale de mettre en place des initiatives relatives aux zones à haut risque. Le financement était conditionnel à la réalisation effective de ces mesures. En 2001, le nouveau système de financement a changé. Les autorités locales reçoivent un montant global pour leurs besoins en transport après la soumission de leurs plans quinquennaux en transport. Cette situation est critiquée par les experts.</p>	<p>Les autorités locales (<i>Swedish Association of Local Authorities and Regions</i>) participent à la définition et à la révision des objectifs lors de la conférence annuelle.</p>	<p><i>VicRoads</i> coordonne tous les groupes et conseils régionaux, locaux et communautaires.</p> <p><i>Community Road Safety Councils</i> : conseils régionaux présents dans chaque région administrative. Assurent le lien entre les acteurs principaux et les gouvernements locaux.</p> <p>Gouvernements locaux : ils doivent aussi établir des liens entre les acteurs locaux et les conseils régionaux.</p> <p><i>Traffic Safety Education Group</i> : composé des principaux acteurs en SR (<i>VicRoads</i>, TAC, conseils régionaux, gouvernements locaux, associations, etc.) et du ministère de l'Éducation.</p>

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Partenariats pour la prestation de service (entre le gouvernement, les organisations non gouvernementales, la communauté, les entreprises aux échelons central, régional et local)	<i>Liikenneturva</i> est très sollicitée par les organisations jouant un rôle en matière de SR.	MoT et NZTA : partage des pouvoirs en SR et délégation de certaines responsabilités opérationnelles. NZTA et New Zealand Police : <i>Road Safety Policing Programme</i> ¹⁸ . NZTA et ACC : amélioration des programmes de SR au travail. Diverses ententes bilatérales ou multilatérales entre les institutions.	Ministère et <i>Veilig Verkeer Nederland (traffic safety New Zealand)</i> : le ministère finance cette ONG pour réaliser de la sensibilisation et de l'éducation dans les quartiers et les rues. Ministère et CBR (<i>Driving Test Organisation</i>) : ententes pour l'administration des examens de conduite. Autres ententes bilatérales ou multilatérales entre les institutions.	DfT et <i>Institute of Road Safety Officers</i> : développement professionnel continu des <i>Road Safety Officers</i> .	STA et <i>Swedish Association of Local Authorities and Regions</i> . STA et des ONG pour la sensibilisation en SR. Ex. : <i>Swedish Association of Motorists Against Drink Driving</i> pour lutter contre l'alcool au volant.	Ex. : Partenariats entre <i>VicRoads</i> et des entreprises privées pour la mise en place de campagnes de sensibilisation. Partenariats entre <i>VicRoads</i> et des associations et organisations non gouvernementales pour la mise en œuvre de programme d'éducation scolaire en SR.
Relations avec le Parlement (échelons central, régional et local)	<i>Manque d'information</i>	Il n'existe aucun comité ou groupe parlementaire particulièrement actif en matière de SR.	<i>Parliamentary Standing Committee on Transport, Public Works and Water Management</i> : a joué un rôle déterminant dans l'adoption de l'approche de SR durable.	<i>Transport Committee</i> : examine les politiques, l'administration et les dépenses du DfT et publie des rapports requérant des réponses de la part du gouvernement. <i>Parliamentary Advisory Council for Transport Safety</i> : fait la promotion de la sécurité dans les transports, en fournissant des avis aux députés et aux parlementaires.	Vision Zéro a été adoptée par tous les partis présents au Parlement.	<i>Parliamentary Road Safety Committee</i> : comité d'enquête qui réalise des enquêtes sur les programmes et projets de SR et fait des recommandations au Parlement. Les ministres responsables de la SR sont tenus de prendre en compte ses préconisations.
Gestion de la stratégie						
Financement	Chaque organisation finance ses activités à même son budget annuel.	Réallocation des ressources pour les affecter aux priorités définies dans la stratégie. Sources de financement: <i>National Land Transport Fund; Road Policing Programme; New Zealand Transport Agency; Accident Compensation Corporation; Local Government New Zealand</i>	Subventions à usage spécial versées aux régions et provinces par le Ministère. Ressources propres aux régions et provinces.	<i>Department of Health Local Sustainable Transport Fund</i> : fonds pour le transport. Autres mécanismes : ex. : <i>Local Network Management Schemes</i> pour l'ingénierie des routes.	Fonds des recettes général (<i>General Revenue Fund</i>) De plus, la STA cofinance divers projets d'infrastructures routières avec les autorités régionales et locales selon une analyse coût-bénéfice : 33 % de son budget total sont consacrés à l'entretien et à la gestion du réseau routier.	Fonds des recettes général (<i>General Revenue Fund</i>) Primes d'assurances Commandites

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Suivi	<p>Mécanisme en trois volets :</p> <ul style="list-style-type: none"> Efficacité de la politique : indicateur commun = amélioration de la SR sur la base du nombre de décès et de blessés. Processus : indicateur pour chaque MO. Ressources : indicateur = utilisation des ressources pour atteindre les objectifs particuliers et les objectifs communs. 	<p>NRSC et <i>National Road Safety Management Group</i> (NRSMG)</p> <p>Le ministre du Transport soumet des rapports au NRSC et au NRSMG tous les 6 mois, qui sont évalués lors des réunions ordinaires de ces entités.</p> <p>En retour, le NRSC envoie un rapport au ministre des Transports tous les 6 mois. Un rapport consolidé sur la mise en œuvre du plan d'action est publié chaque année.</p>	<p>Plans bisannuels évalués régulièrement afin d'ajuster les mesures et les actions.</p>	<p><i>Road Safety Outcomes Framework</i> : outil de suivi par rapport aux principaux indicateurs.</p> <p>Indicateurs pour le suivi à l'échelon national et par les autorités locales. Rapport annuel sur le suivi.</p>	<p>Sous la responsabilité de la STA, analyse annuelle des résultats par des analystes de la STA, de <i>Transport Analysis, du Swedish National Road and Transport Research Institute</i> et de la <i>Swedish Transport Agency</i>. Les résultats sont étudiés sur la base des statistiques sur les décès et les accidents et de 13 indicateurs de performance en SR.</p>	<p><i>Parliamentary Road Safety Committee</i> – VicRoads lui soumet un rapport annuel sur l'avancée de la mise en œuvre de la stratégie.</p>
Évaluation	<p>Évaluation de l'efficacité des mesures mises en place par les MO à l'aide d'un outil ayant servi à estimer les coûts et l'efficacité des mesures proposées dans la stratégie (TEPA)¹⁹.</p>	<p>Le suivi et l'évaluation sont réalisés sur la base d'indicateurs généraux et d'indicateurs relatifs aux différents éléments de l'approche pour un système sûr.</p>	<p>Une évaluation du plan stratégique est prévue tous les quatre ans. La première évaluation doit donc avoir lieu en 2012 et conduira, le cas échéant, à une mise à jour.</p>	<p>Contrairement à la stratégie antérieure (2000-2010), la nouvelle stratégie ne prévoit aucune méthode d'évaluation.</p>	<p>Conférence annuelle à laquelle participent des acteurs nationaux et des experts internationaux en SR. Sur la base du rapport de suivi produit sous la responsabilité de la STA, les experts évaluent les résultats, se prononcent sur l'utilité des indicateurs et en proposent de nouveaux, font des recommandations pour l'atteinte des objectifs.</p>	<p>Des évaluations de chaque mesure visant à réduire le nombre et la gravité des accidents sont réalisées par des organisations indépendantes. En général, VicRoads et la TAC financent et gèrent ces contrats d'évaluation qui sont soumis à une procédure d'appel d'offres ou directement réalisés par le <i>Monash University Accident Research Centre</i>, dans le cadre de ses programmes de recherche.</p>

¹³ Dans le cadre de la présente analyse, l'expression « gouvernement central » désigne le gouvernement à la tête de l'État unitaire (ex. : Finlande) ou de l'État fédéré (Victoria).

¹⁴ Ces systèmes permettent de s'assurer que les décisions concernant la construction, l'entretien et la gestion du réseau routier prennent en compte la sécurité.

¹⁵ *Health and Safety Executive* est un organisme national de surveillance en matière de santé et de sécurité au travail.

¹⁶ Charlotte Bax, *Processes and patterns. The utilisation of knowledge in Dutch road safety policy*, http://www.swov.nl/rapport/Proefschriften/Charlotte_Bax.pdf

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. 216, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

¹⁷ Anciennement *National Coordination Assembly*. Swedish Transport Administration, *Analytic report Review of interim Targets and Indicators for Road Safety in 2010–2020*, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6816/2012_162_review_of_interim_targets_and_indicators_for_road_safety_in_2010_2020.pdf

¹⁸ *Le Policing Programme* est une entente décrivant les activités à réaliser par la police en matière de SR. Elles s'alignent sur les priorités définies dans *Safer Journeys*, sur les montants accordés par la NZTA pour le financement de ces activités et sur les mesures de performance utilisées pour assurer le suivi de ces activités.

¹⁹ LINTU, *Evaluation of road traffic safety measures and experience of preparing a traffic safety programme (TEPA)*, (TEPA, LINTU Reports 1/2005), <http://www.lintu.info/TEPA.pdf>

TABLEAU 3 : STRATÉGIES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Objectifs						
Objectifs politiques	Vision zéro : un système de transport routier conçu de manière à ce que personne ne meure ou ne soit sérieusement blessé sur les routes.	Système sûr : un système de transport routier sûr et progressivement exempt de décès et de blessés graves.	Sécurité routière durable : un système de transport routier conçu de manière à éviter les accidents et à minimiser leurs conséquences pour les générations présentes et futures.	S'assurer que la Grande-Bretagne demeure un leader mondial en SR.	Vision Zéro : un système de transport routier conçu de manière à ce que personne ne meure ou ne soit sérieusement blessé sur les routes.	Système sûr : un système de transport routier conçu de manière à protéger les usagers responsables et à réduire le nombre de décès et de blessés graves.
Objectifs empiriques	Résolution 2006 et <i>Road Safety Plan 2006-2010</i> : <ul style="list-style-type: none"> Réduction continue du nombre de décès et de blessés graves. Maximum de 250 décès par an à l'horizon 2010. Stratégie 2011-2020 ²⁰ : n. d.	<i>Safer Journeys: New Zealand's Road Safety Strategy 2010-2020</i> : <ul style="list-style-type: none"> Aucun objectif général, mais une série de sous-objectifs définis dans les plans d'action. 	Politique sur la mobilité (<i>Nota Mobiliteit</i>) 2006-2020. <i>Road Safety Strategic Plan 2008-2020. From, for and by everyone</i> : <ul style="list-style-type: none"> Maximum de 500 (580) décès à l'horizon 2020. Maximum de 10 600 (12 250) blessés graves à l'horizon 2020. 	<i>Strategic framework for road safety 2011 – 2020 (2030)</i> : <ul style="list-style-type: none"> Aucun objectif empirique, mais des réductions estimées pour 2020 et 2030 	Aucune stratégie nationale au sens traditionnel. Les MO et autres acteurs adhèrent aux objectifs intermédiaires et orientent leurs plans vers leur réalisation. Réduction de 50 % des décès entre 2007 et 2020. Réduction de 25 % des blessés graves entre 2007 et 2020.	<i>arrive alive 2008-2017</i> : Réduction de 30 % du nombre de décès et de blessés graves à l'horizon 2017. Sauver 100 vies de plus par an. Éviter plus de 2 000 cas de blessures graves par an. Réduire la gravité des blessures.
Méthode de fixation des objectifs	Analyse de l'efficacité probable des interventions envisagées (TEPA).	Évaluations d'impact d'une variété d'initiatives sur la SR.	Collaboration entre les parties prenantes. Ex. : les objectifs fixés dans la Politique sur la mobilité ont été revus à la hausse par le Ministère et les autres parties prenantes.	Projections basées sur une estimation de l'efficacité des mesures.	Système de gestion par résultats basé sur la collaboration et la participation des acteurs concernés. Synchronisation des objectifs intermédiaires avec ceux de l'UE.	Évaluations d'impact d'une variété d'initiatives sur la SR (<i>Macro Estimates for Targets Setting – METS</i>).
Thèmes						
Éléments du système sûr / domaine d'action	Collisions frontales sur les routes principales – Accidents de piétons et cyclistes dans les villes – Accidents dus à l'alcool ou aux drogues – Accidents dans le milieu du transport professionnel – Vitesse excessive – Réduire les conséquences des accidents – Autres problèmes (ex. : usagers âgés).	Routes sûres Véhicules sûrs Vitesses sûres Utilisation sûre des routes	Infrastructures Véhicules Comportement Recherche	Met l'accent sur les problèmes particuliers le plus à risque (accidents impliquant des cyclistes ou des enfants provenant de zones défavorisées, etc.).	Routes sûres Véhicules sûrs Usagers en sécurité	Routes et accotements plus sûrs Véhicules plus sûrs Usagers plus en sécurité

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Méthode de définition et de classification des thèmes	TEPA Risques les plus élevés. Priorité aux problèmes dont la résolution contribuera à l'amélioration de l'ensemble de la SR.	Recherches et études démontrant la gravité et l'étendue des problèmes. Consultation du public	Collaboration entre les parties prenantes.	<i>Manque d'information</i>	<i>Manque d'information</i>	METS Consultation du public
Interventions						
Initiatives les plus communes (liste non exhaustive)	<p>Routes Cartographie des risques et attribution de cotes de sécurité aux routes – Barrières flexibles au centre et sur les côtés des routes – Barrières flexibles pour séparer les usagers vulnérables des autres véhicules – Ronds-points – Bandes d'arrêt d'urgence – Voies de dégagement – Ralentisseurs sonores – Traitements antidérapages.</p> <p>Véhicules Antidémarrateurs (alcool et ceintures) – Dispositifs automatiques de prévention d'accidents (ex. : ESP²¹, systèmes de freinage assisté) – Autres technologies visant à réduire la gravité des blessures (ex. : amélioration des coussins gonflables) – Installations de surveillance d'allure.</p> <p>Vitesse Réduction des limites de vitesse dans les zones à risque et dans les zones fréquentées par nombre important d'usagers vulnérables (ex. : zones scolaires, zones commerciales) – Renforcement des systèmes de caméras et cinémomètres.</p> <p>Usagers Mesures plus sévères pour les conducteurs novices (ex. : obtention graduelle des permis de conduite; alcool tolérance zéro – Plus de possibilités de formation et de mise à niveau pour les jeunes conducteurs – Mesures plus sévères pour les conducteurs dangereux (ex. : augmentation des pénalités pour les récidivistes, alcool tolérance zéro / antidémarrateurs pour les récidivistes) – Renforcement des contrôles (test d'alcool et drogue) – Réhabilitation des contrevenants (cours et formation supplémentaires). <i>Remarque : excepté en ce qui concerne le Royaume-Uni, ces mesures sont conçues et appliquées dans une optique d'approche intégrée, c'est-à-dire que l'interaction entre les composantes du système de transport routier est prise en compte.</i></p>					
Exemples d'initiatives	Limites de vitesse réduites en hiver - Antidémarrateurs pour les cas répétés d'alcool au volant (2008). Antidémarrateurs dès la première infraction d'alcool au volant (2010). Modification des sanctions en cas de non-utilisation d'équipements – mains libres pour téléphones mobiles (2011) – Cours de conduite obligatoire avant l'acquisition d'un permis de conduite pour cyclomoteurs (2011) – Antidémarrateurs obligatoires pour tous les véhicules scolaires et de services de garde (2011).	Modification des règles de priorités aux intersections – Traitement des routes les plus utilisées par les motocyclistes – Nouvelles approches de sécurité sur les routes urbaines à usage mixte (projets de démonstration) – Cotation des routes en fonction de leur niveau de sécurité (KiwiRap) – Poursuite du méga projet <i>Roads of National Significance</i> ²² – Pénalités plus sévères pour les conducteurs dangereux ayant causé la mort – Alcool tolérance zéro pour les jeunes de moins de 20 ans.	Réduction des limites de vitesses sur certaines autoroutes afin de diminuer les émissions de gaz et le bruit (de 130 ou 120 km/h à 80 km/h). Augmentation des limites de vitesse jusqu'à 130 km/h sur les autoroutes non concernées par les mesures environnementales (septembre 2012).	Amélioration du contrôle policier, de l'information et de la sensibilisation pour lutter contre la conduite sous alcool ou drogue.	Après une infraction de conduite sous alcool, le conducteur peut obtenir un permis spécial lui imposant l'antidémarrateur pendant 1 ou 2 ans. La durée est plus longue en cas d'infraction aggravée. Des examens médicaux et des contrôles réguliers sont imposés (janvier 2012) – Nouveau système de limites de vitesse (écart de 10 km/h allant de 30 à 120 km/h). Révision des limites de vitesse afin de les faire correspondre aux exigences de sécurité et aux capacités réelles des routes (depuis 2008) – Hausse de 5 % nombre de cinémomètres en 2011.	Améliorer la signalisation et le marquage des routes (marqueurs réfléchissants, signaux d'avertissement à l'approche des zones à risque, etc.) – Encourager les entreprises publiques et privées à adopter des politiques d'achat ou de location de véhicules sécuritaires- Imposer aux MO l'achat de véhicules plus sûrs et équipés de dispositifs ESP et de technologies de protection de la tête et du cou – Concevoir un test de fatigue fiable afin de renforcer le contrôle – Inclure des activités sur la distraction au volant dans le processus d'obtention du permis de conduire.

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA (AUSTRALIE)
Priorisation des initiatives	Pas de priorisation. Chaque MO agit dans son domaine d'action Certaines mesures requièrent une collaboration entre organisations.	Actions premières : concernent 4 domaines nécessitant une amélioration importante et des changements importants de politiques. Actions complémentaires : tous les domaines de préoccupation.	Mesures génériques : reconduites en raison de leur succès antérieur. Mesures relatives aux thèmes nécessitant une attention particulière.	Pas de priorisation. Les autorités locales sont responsables de définir leurs priorités.	Mises à jour annuellement à la suite d'évaluations réalisées par des experts	Les priorités sont définies dans les plans d'action. Elles couvrent les trois éléments du système sûr. Le plan d'action 2008-2011 prévoit des actions ciblées dans 5 domaines.
Méthodes de définition des initiatives	TEPA	<i>Manque d'information</i>	<i>Manque d'information</i>	<i>Manque d'information</i>	<i>Manque d'information</i>	METS Consultation du public

²⁰ Il semblerait que l'horizon visé par la nouvelle stratégie de sécurité routière finlandaise (en préparation) ait été révisé : en effet, l'IRTAD mentionne, dans son rapport annuel 2011, l'année 2020, alors que les documents consultés jusque-là mentionnaient l'année 2014. Cette modification vise probablement à faire coïncider l'échéancier avec celui du « Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 ».

IRTAD, p. 126, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>

²¹ Electro-stabilisateur programmé.

²² Le projet *Roads of National Significance* consiste à réaliser des travaux d'amélioration sur les sept principales artères urbaines de la Nouvelle-Zélande, afin de les amener à un niveau de sécurité correspondant à quatre étoiles dans les systèmes KiwiRap. Ces routes ont été choisies en raison de leur importance économique, du flux élevé de circulation et de leur localisation dans les zones les plus peuplées de la Nouvelle-Zélande.

TABLEAU 4 : MEILLEURES PRATIQUES²³

PAYS	PRATIQUES	DESCRIPTION	THÈMES	PUBLIC VISÉ	OUTILS	OBJECTIFS / RETOMBÉES	ORGANISATIONS PARTICIPANTES ²⁴
Finlande	1. <i>Traffic Behavior Monitoring System</i>	Collecte systématique de données sur les changements de comportements routiers des usagers.	Vitesse – Distance entre les voitures – Ceintures de sécurité (conducteur et passager avant) – Ceintures de sécurité (passagers arrière des voitures de particuliers) – Casque de vélo – Clignotants – Alcool au volant – Respect des feux de circulation par les piétons et les conducteurs – Utilisation des réflecteurs par les piétons – Utilisation de sièges pour enfants.	Usagers de la route	Observations directes et compteurs automatiques.	Permet d'établir des tendances annuelles qui entrent en ligne de compte dans la prise de décisions en matière de SR. De plus, le système permet d'évaluer les effets des mesures sur la SR, afin de les modéliser selon les besoins réels.	Liikenneturva University of Helsinki National Public Health Institute Finnish Transport Agency National Traffic Police
	2. Cartographie des zones scolaires à risque	Ciblage des zones à risque le long du trajet scolaire grâce à l'information fournie par les élèves, les parents et les enseignants sur les zones qu'ils considèrent comme présentant un risque routier.	Sécurité routière des élèves Éducation à la sécurité routière	Élèves Parents Enseignants	<i>Secure Child's School Route</i> : matériel éducatif adaptable au contexte local. Un outil similaire est mis à la disposition des personnes âgées.	Attire l'attention des élèves et de leurs parents sur les zones à risque et favorise la discussion. Incite les parents à faire attention à leur comportement routier. Amélioration des zones à risque le long du trajet scolaire. Lien entre éducation routière et environnement des élèves.	Liikenneturva Plusieurs municipalités

PAYS	PRATIQUES	DESCRIPTION	THÈMES	PUBLIC VISÉ	OUTILS	OBJECTIFS / RETOMBÉES	ORGANISATIONS PARTICIPANTES ²⁴
Nouvelle-Zélande	1. <i>New Zealand Road Assessment Programme (KiwiRAP)</i>	Programme d'évaluation de la sécurité des routes composée de : <ul style="list-style-type: none"> • une cartographie des risques; • un suivi de la performance, grâce à la comparaison des taux d'accidents, sur une longue durée et la détermination de l'efficacité des mesures d'amélioration de la sécurité; • un classement par étoiles, selon le niveau de sécurité des routes. 	Sécurité des infrastructures routières	Usagers de la route	Données disponibles sur la circulation et les accidents Classement par attribution d'étoile	Réduire le nombre des victimes sur les routes en évaluant systématiquement les risques et en identifiant les lacunes pouvant être corrigées. Considérer l'évaluation des risques comme un facteur clé dans les décisions stratégiques sur l'amélioration des routes, la prévention des accidents et les normes de gestion des routes. Fournir des renseignements utiles sur les endroits le plus à risque afin d'influencer positivement les comportements.	<i>New Zealand Automobile Association</i> <i>Ministère du Transport</i> <i>New Zealand Transport Agency</i> <i>Accident Compensation Corporation</i> <i>New Zealand Police</i>
	2. <i>Rightcar</i>	Site Internet permettant de guider les consommateurs dans leur choix de véhicule.	Sécurité des véhicules Sécurité des usagers Comportement Protection de l'environnement	Acheteurs et locataires de véhicules	Site Internet	Aider les conducteurs à choisir des véhicules plus sécuritaires, plus propres (environnement) et plus économiques.	<i>New Zealand Transport Agency</i> <i>Motor Industry Association</i> <i>Australasian New Car Assessment Program</i> <i>Monash University Accident Research Centre</i> <i>Japan National Association for Safety and Victims' Aid</i>
Pays-Bas	1. Système de données sur la circulation	Base de données réalisée grâce à des données régionales, des données sur les accidents et des données judiciaires.	Routes et zones à risque	Usagers de la route	Échanges de renseignements. Distribution de brochure d'information sur les méthodes de contrôle de la circulation, ses buts et ses effets.	Disposer d'une base de données pour réaliser des analyses approfondies sur circulation et cibler les zones nécessitant une surveillance policière. Réduire le nombre d'accidents et de victimes. Influencer le comportement des usagers.	Police Autorités locales

PAYS	PRATIQUES	DESCRIPTION	THÈMES	PUBLIC VISÉ	OUTILS	OBJECTIFS / RETOMBÉES	ORGANISATIONS PARTICIPANTES ²⁴
Pays-Bas (suite)	2. Miroirs pour angles morts intégrés aux feux de circulation et <i>Platform Black Spot Amsterdam</i>	Miroirs intégrés aux feux de circulation qui offrent aux cyclistes une image de ce qui se passe à l'avant et à la droite de la cabine du camion. Le miroir étant intégré dans le feu de circulation et non dans le véhicule, son réglage est plus facile à contrôler.	Sécurité des cyclistes Réglage des rétroviseurs des camions	Cyclistes Camionneurs Autres usagers de la route	Plateforme d'échanges pour développer un ensemble intégré de mesures afin de réduire le nombre d'accidents causés par les angles morts.	Réduire le nombre d'accidents causés par les angles morts.	Ville d'Amsterdam Les participants à la plateforme sont l'union des cyclistes, la police locale, la Ville d'Amsterdam, <i>Transport and Logistics Netherlands</i> , <i>Safe Traffic Netherlands</i> et le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement.
Royaume-Uni	1. Guide sur la démarche d'élaboration d'une campagne de sensibilisation <i>Think!</i>	Démarche standardisée pour élaborer et mettre en œuvre des campagnes touchant des thèmes particuliers.	Tous les thèmes visés par les campagnes de sensibilisation organisées par le <i>Department for Transport</i> .	Public général	Document numérisé et en version papier.	Information sur le processus de réalisation des campagnes de SR.	Department for Transport
	2. Projets de démonstration <i>Mixed Priority Routes</i> <i>Neighbourhood Road Safety Initiative</i> <i>Inner City Road Safety</i> <i>Rural Demonstration Projects</i>	Initiatives étalées sur plusieurs années pour mettre en œuvre et démontrer l'efficacité de projets innovateurs en matière SR dans une région donnée.	Amélioration des infrastructures de routes présentant des caractéristiques particulières. Ex. : fins résidentielles et commerciales; diversité d'usagers; problèmes majeurs de SR; communautés défavorisées avec un grand nombre d'enfants victimes d'accidents de la route; nombre élevé d'accidents routiers.	Divers publics ciblés	Partenariats entre les autorités locales et diverses organisations gouvernementales et non gouvernementales grâce au financement accordé par le <i>Department for Transport</i> .	Déduire les meilleures pratiques qui peuvent être appliquées à l'échelle nationale.	Department for Transport Autorités locales organisations gouvernementales locales
	3. Subventions pour l'établissement de partenariats	Financement de partenariats entre les institutions responsables de la SR et des organisations d'autres secteurs d'activités tels que l'éducation, la santé, les services d'incendie, le secteur de la jeunesse et les organisations de volontariat. Ce mécanisme permet désormais de financer les projets de démonstration.	Variables selon les projets	Variables selon les projets	<i>Partnership Grant Scheme</i> L'objectif principal de ce programme, toujours en vigueur, est de financer l'établissement de partenariats entre les institutions traditionnellement responsables de la SR et les organisations d'autres secteurs, et ce, dans le but d'améliorer la sécurité routière. Les projets de démonstration pouvaient alors être financés par ce nouveau mécanisme.	Améliorer la SR ou établir le plan local de SR. Favoriser la mise en œuvre de projets de SR avantageux pour l'environnement.	Department for Transport Institutions gouvernementales Autorités locales Organisations non gouvernementales

PAYS	PRATIQUES	DESCRIPTION	THÈMES	PUBLIC VISÉ	OUTILS	OBJECTIFS / RETOMBÉES	ORGANISATIONS PARTICIPANTES ²⁴
Royaume-Uni (suite)	4. Autres Pratiques	Guide des meilleures pratiques en SR pour les transports locaux. Programme de caméras radar (<i>Safety Camera Programme</i>). Technique d'évaluation des bénéfices et des coûts liés à la prévention des décès et des victimes de la route Programme d'éducation en SR sur le terrain pour les enfants (programme <i>Kerbcraft</i>).	Sécurité routière	Public général	Divers	Variables selon les pratiques	Department for Transport et autres organisations
Suède	1. Routes en 2+1	Routes à trois voies qui consistent en deux voies dans un même sens et une dans l'autre. Les sens de circulation sont séparés par une glissière de sécurité ou une barrière câblée. De plus, la limite de vitesse sur ces routes est fixée à 90 ou 100 km/h, selon le cas.	Sécurité des routes, surtout en région rurale et en périphérie des zones urbaines.	Usagers de la route	Transformation d'infrastructures routières	Améliorer la sécurité des routes à moindre coût.	Swedish Transport Administration
	2. <i>Swedish Road Weather Information System (RWIS)</i>	Permet aux gestionnaires du réseau routier, ainsi qu'aux entrepreneurs privés qui assurent l'entretien des routes en période hivernale, d'avoir accès en temps réel aux conditions climatiques pour l'ensemble du réseau routier.	Sécurité des routes en hiver Information sur les conditions routières	Usagers de la route	Réseau de captation de données météorologiques relié au système satellite du <i>Swedish Meteorological and Hydrological Institute</i> .	Réduire le nombre d'accidents en hiver par des interventions d'entretien adaptées et fondées sur la connaissance précise des conditions climatiques.	Swedish Transport Administration Deux entreprises privées spécialisées dans le matériel météorologique (<i>Klimator et Combitech AB</i>) et <i>Swedish Meteorological and Hydrological Institut</i>).
Victoria (Australie)	1. Application <i>CityGT</i> pour téléphones mobiles Application pour téléphones mobiles avec l'apparence et les fonctionnalités d'un jeu de conduite virtuelle.	Utilisation de téléphone mobile au volant Jeunes de 18 à 25 ans	Application de jeu pour téléphone mobile Médias sociaux	Sensibiliser les jeunes conducteurs aux dangers de l'utilisation du téléphone mobile au volant Atteindre plus de 20000 téléchargements de l'application à partir de l' <i>iTunes App Store</i> .	Positionner <i>CityGT</i> parmi les 25 applications les plus téléchargées. Tous ces objectifs ont été atteints.	VicRoads Une entreprise privée de relations publiques	Une entreprise privée de marketing

PAYS	PRATIQUES	DESCRIPTION	THÈMES	PUBLIC VISÉ	OUTILS	OBJECTIFS / RETOMBÉES	ORGANISATIONS PARTICIPANTES ²⁴
Victoria (Australie) (suite)	2. <i>Victorian Community Partnership Program</i>	Les organismes régionaux et locaux répertorient les routes, portions de routes, accotements, etc. présentant des risques, afin d'obtenir des subventions pour des travaux de réfection et de correction dans le cadre du programme fédéral <i>Blackspot</i> .	Réfection des infrastructures routières à risque	Public général	Subventions fédérales	Cibler les zones à risques dans les régions et les municipalités et les améliorer.	VicRoads TAC Organismes régionaux et locaux
	3. <i>Make A Film. Make A Difference</i>	Concours consistant à soumettre une idée de scénario pour un court métrage sur la SR. Mettent en relief le comportement des jeunes au volant.	Jeunes conducteurs plus responsables	Jeunes de 25 ans et moins	Courts métrages	Sensibilisation des jeunes conducteurs à une conduite plus responsable.	TAC Partenaires privés

²³ Le tableau 4 du présent document fait la synthèse des pratiques de gestion ou de communication en sécurité routière brièvement décrites dans le cadre du Volet II. Ces pratiques ont été choisies sur la base de leur notoriété (ex. : prix international), de leur originalité ou des retombées importantes sur la sécurité routière.

²⁴ Le nom de l'organisation principalement responsable est en caractères gras.

BIBLIOGRAPHIE

Les différentes sources ont été consultées au cours des mois d'avril et mai 2012.

- ASSOCIATION NATIONALE DES VICTIMES DE LA ROUTE, *Safe System Partnership*, [en ligne],
http://www.avr.lu/web/resources/Microsoft_Word__The_Safe_System_Partnership_707.pdf
- AUSTRALIAN GOVERNMENT – DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT, *National Road Safety Strategy 2011-2020*, [en ligne],
http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/index.aspx
- AUSTRALIAN TRANSPORT COUNCIL, *National Road Safety Strategy 2011-2020*, [en ligne],
http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/files/NRSS_2011_2020_15Aug11.pdf
- AUSTRIAN MINISTRY FOR TRANSPORT, *Innovation and Technology, Austrian Road Safety Programme 1st Edition, 2011-2020*, [en ligne],
<http://www.bmvit.gv.at/en/service/publications/downloads/rsp2020.pdf>
- BLISS Tony 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*, [en ligne],
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf
- BREEN, Jeanne, *Review of the Road Safety to 2010 Strategy Final Report*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/about/publications/Documents/2010-Breen-report.pdf>
- CARNIS, Laurent et F. HAMELIN (2005). « La politique de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Enjeux, contraintes et contradictions d'une réforme néo-managériale », *Politique et management public*, vol. 23, n° 4.
- DELFT UNIVERSITY OF TECHNOLOGY et FOUNDATION ROAD SAFETY FOR ALL, *Improving Road Safety in Low and Middle Income Countries: a Post Graduate Course*, [en ligne],
<http://roadsafetycourse.org/index.php/programme>
- EUROPE AND CENTRAL ASIA REGION HUMAN DEVELOPMENT DEPARTMENT, *Confronting "Death on Wheels" Making Roads Safe in Europe and Central Asia*, [en ligne],
<http://siteresources.worldbank.org/INTECA/Resources/DeathonWheelsWeb.pdf>
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL, *2010 Road Safety Target Outcome: 100,000 fewer deaths since 2001. 5th Road Safety PIN Report*, [en ligne], <http://www.etsc.eu/documents/pin/report.pdf>
- GOVERNEMENT OF NEW ZEALAND – MINISTRY OF TRANSPORT, *Towards a Safe System*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Towardsasafesystem/>
- GOVERNMENT OF NEW ZEALAND – MINISTRY OF TRANSPORT, *Relationship Protocol NZ Transport Agency and Ministry of Transport*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/about/functions/Documents/NZTA-MoT-Relationship-Protocol-Mar2011.pdf>
- GROUPE DES NATIONS UNIES POUR LA COLLABORATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE, *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

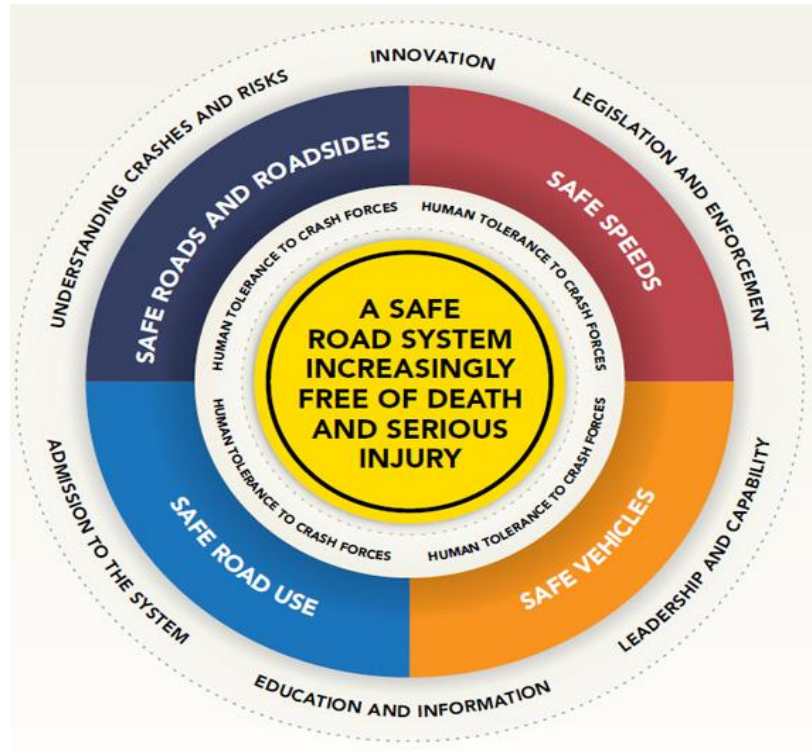
- HAUER, E., *White Papers for: «Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety» : Lessons Learned from Other Countries. White Paper No. 9*, [en ligne], <http://safety.transportation.org/doc/web9%20Lessons%20Learned%20White%20Paper.pdf>
- INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, *ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE – Un système sûr, des objectifs ambitieux*, [en ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>
- KOORNSTRA et autres (2002). *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.
- LIIKENNETURVA, *The operations of Liikenneturva are defined by law*, [en ligne], <http://www.liikenneturva.fi/www/en/liikenneturva/organization.php>
- LINTU, *Evaluation of road traffic safety measures and experience of preparing a traffic safety programme (TEPA), (TEPA, LINTU Reports 1/2005)*, [en ligne], <http://www.lintu.info/TEPA.pdf>
- OCDE – FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, [en ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>
- OECD/ITF, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>
- PARLIAMENT TRANSPORT COMMITTEE, « *Written evidence* », *Road Safety Framework*, [en ligne], <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmtran/writev/roadsafety/roadsafety.pdf>
- PARLIAMENTARY ADVISORY COUNCIL FOR TRANSPORT SAFETY, *Developing a British Vision for Road Safety*, [en ligne], <http://www.pacts.org.uk/docs/pdf-bank/PenningVision1.pdf>
- PARLIAMENTARY ADVISORY COUNCIL FOR TRANSPORT SAFETY, *Tackling the Deficit: Checking the Health of Road Safety*, [http://pacts.org.uk/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20\(high%20res\).pdf](http://pacts.org.uk/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20(high%20res).pdf)
- ROSS, A., *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
- STATE GOVERNMENT OF VICTORIA, *Arrive alive - Helping you get there safely*, [en ligne], <http://www.arrivealive.vic.gov.au/>
- STATE GOVERNMENT OF VICTORIA, *Arrive alive -Toward a Safe System*, [en ligne], http://www.arrivealive.vic.gov.au/about/towards_a_safe_system/towards_a_safe_system.html
- SWEDISH MINISTRY OF ENTERPRISE, ENERGY AND COMMUNICATIONS, *Sweden receives international award for Vision Zero*, [en ligne], <http://www.sweden.gov.se/sb/d/16049/a/191999>
- SWEDISH TRANSPORT ADMINISTRATION, *Analytic report Review of interim Targets and Indicators for Road Safety in 2010–2020*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6816/2012_162_review_of_interim_targets_and_indicators_for_road_safety_in_2010_2020.pdf
- TRANSPORTS CANADA, *Sécurité routière au Canada*, [en ligne], <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp15145-1201.htm#intro3>
- UNITED NATIONS ROAD SAFETY COLLABORATION, *Netherlands*, http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/nld/en/index.html
- VICROADS, *Victoria unites for global Decade of Action for Road Safety*, [en ligne], http://www.who.int/roadsafety/publications/global_launch.pdf

WILES, D., *Sécurité routière : la vision suédoise fait des émules*,
<http://www.sweden.se/fr/Accueil/Travailler-vivre/A-lire/Securite-routiere--la-vision-suedoise-fait-des-emules/>

WORLD HEALTH ORGANIZATION, *National plans for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*,
[en ligne], http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/national/en/index.html

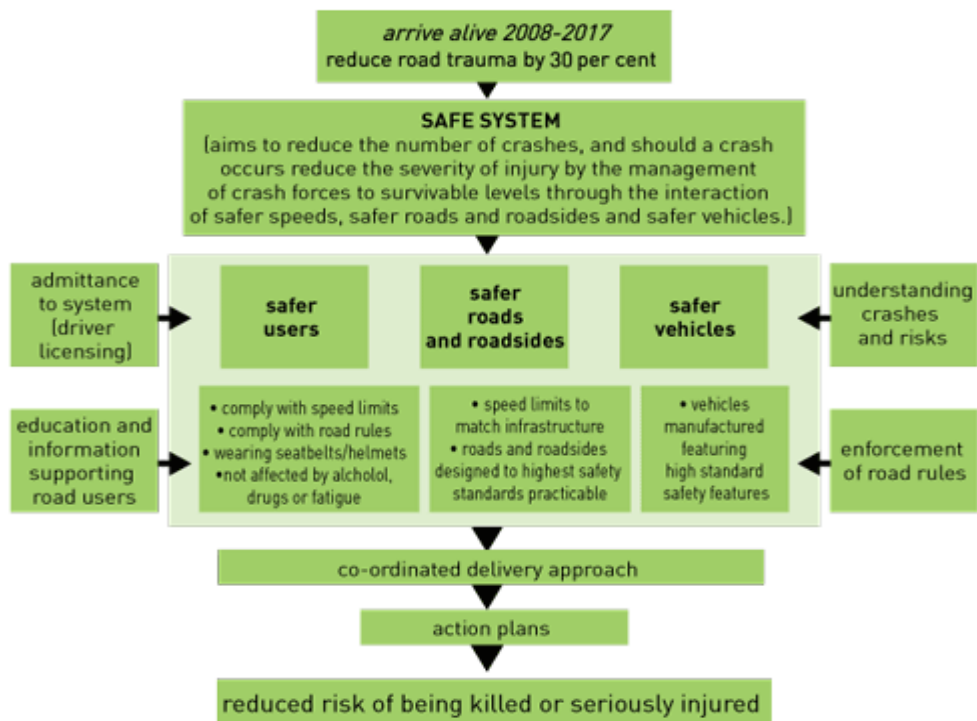
ANNEXE I : REPRÉSENTATIONS DU SYSTÈME SÛR

■ Nouvelle-Zélande³⁸



³⁸ Gouvernement of New Zealand- Ministry of Transport, *Towards a Safe System*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Towardsasafesystem/>

■ Victoria (Australie)³⁹



³⁹ State Government of Victoria, *Arrive alive - Toward a Safe System*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/about/towards_a_safe_system/towards_a_safe_system.html

ANNEXE II : RÉPONSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

Topic	Question or information point
Road safety framework documents	<ul style="list-style-type: none"> ▪ What documents offer an outline of the MTO's policies and actions in regard to road safety? Has the MTO developed its own documents on these questions? Do you use other documents such as the CCMTA's Road Safety Vision 2010 or Canada's Road Safety Strategy 2015? <ul style="list-style-type: none"> ○ The Ontario Road Safety Annual Report (ORSAR) is an annual report that provides a comprehensive overview of road safety in the province. ○ For more than 50 years, Ontario has tracked trends in road safety, including: <ul style="list-style-type: none"> ○ collision rates; ○ fatalities and injuries among drivers, passengers and pedestrians; ○ incidents of drinking and driving. ○ To produce ORSAR, MTO collects data from many different sources, including police services, other ministries, and the Office of the Chief Coroner. ○ The information gathered is critical in tracking trends and developing ways to further improve road safety. Based on the findings of the 2008 Ontario Road Safety Annual Report, there are four priority areas that represent 70% of Ontario's road fatalities: <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Impaired Driving</i> ○ <i>Speeding</i> ○ <i>Unsafe Passenger Vehicle Interactions with Large Trucks</i> ○ <i>Occupant Protection</i> ○ ORSAR documents can be found at: <http://www.mto.gov.on.ca/english/safety/orsar/>. ○ Ontario has focused its efforts in areas of road safety that complement both the Road Safety Vision 2010 and address the needs of Ontario's road users. Ontario will likely be the only jurisdiction to achieve the targets set by Road Safety Vision 2010. ○ MTO is in the process of developing its next road safety plan that will align with the best practices and objectives of Canada's Road Safety Strategy 2015. Preliminary work has begun to identify priority areas of focus for Ontario and to identify and develop policies to address those priority areas.
Sharing expertise; consultation mechanisms	<ul style="list-style-type: none"> ▪ We would be curious to know how expertise and responsibilities are shared between the MTO and its municipal partners. For example, how is responsibility for the road network divided between local and provincial authorities? How are speed limits determined to ensure the safety of all users? <p>In Ontario there are two distinct road networks, the King's Highways (provincial highways) and Municipal Roads. King's Highways form the inter-provincial (long distance) network (including links to Northern and more remote areas of the province) and municipal roads form mainly local or minor connecting roadways. Each is a separate road authority responsible for the construction and maintenance of their own roads. Funding</p>

Topic	Question or information point
	<p>is provided to municipalities for infrastructure, but is not tied to specific road or construction activities. The Province does provide special support for municipal roads that form "Connecting Links" for our King's Highways through urban areas. These roads are assumed by the municipality but the province retains approval authority over traffic related by-laws and traffic signals.</p> <p>Each road authority is able to set their own speed limit based on local conditions and engineering judgement. The Highway Traffic Act only limits municipalities to a maximum speed limit of 100 km/h. The statutory speed limit in local municipalities is 50 km/h and 80 km/h in townships (posting of speed limit signs is not required in these areas). Municipalities may change the statutory speed limit by a municipal by-law, but speed limit signs must be posted for the change in speed to come into affect. The Province does publish the Ontario Traffic Manual which provides guidance on traffic related issues such as signing, pedestrian crossings and temporary conditions etc.</p>
Road safety record	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Is it possible to have statistics on the evolution of the road safety record for the different age groups in Ontario? <ul style="list-style-type: none"> • ORSAR (see link above), Foreword for 2008, has tables showing Fatality and Injury Trends for Different Age Groups, pages 13-14. • ORSAR Table 2.2 and Table 2.3, has category of persons killed and injured by age group for each year. The most recent report that is public and on line is for 2008. ▪ Is it possible to have statistics on the road safety record for different types of roadways (freeways, provincial highways, local roads, etc.)? <ul style="list-style-type: none"> • ORSAR, Table 4.1, has Place of Collision, listing each municipality in Ontario, and totals for "Provincial Highways" vs. local roads within a municipality. ▪ What are the main causes of accidents in Ontario? Is it possible to have a percentage distribution of these causes? <ul style="list-style-type: none"> • Impaired driving—not only alcohol, but alcohol has remained a large factor, see Tables 2.5, 2.6, 2.7. • Speed, see Table 2.8. ▪ Has the MTO identified measures that have had a particular impact on the improvement of Ontario's road safety record over the past decade? <ul style="list-style-type: none"> • As the 2008 Foreword says: • "Ontario's successful road safety record is built on hard work from many partners, including the police, public health organizations, road safety partners from public, corporate and not-for-profit sectors. The Province leads the way by developing and introducing new safety legislation, providing and promoting road safety public education, and enforcing laws and supporting our partners in the policing community—all making our roads safer each year." • New laws in the past decade include various measures to deal with drinking driving and speeding, enhancements to graduated licensing for novice drivers, and new legislation on distracted driving.

Topic	Question or information point
Priority areas and actions	<ul style="list-style-type: none"> ▪ What are the key challenges (driving under the influence of drugs and alcohol, speed, young drivers, cyclists and pedestrians, the road environment, etc)? <ul style="list-style-type: none"> • Drinking driving and speed are expected to remain significant challenges; driving under the influence of drugs is certainly a growing challenge, as is distracted driving. In the short term we are focussing more on senior drivers than on young drivers, and this may become even more the case in the future. ▪ What targets have been set to improve the road safety record over the coming years? <ul style="list-style-type: none"> • We have not set specific targets, other than to be among the safest road jurisdictions in the world.
Legislation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Are there currently any bills or proposed regulations that set out to improve the management of road safety? If so, what are their specific objectives? <ul style="list-style-type: none"> • MTO is currently proposing changes to the Senior Commercial Licence Renewal process. The changes proposed by the Ministry would reduce the frequency of testing for experienced, safe drivers while targeting unsafe drivers for more frequent testing. ▪ Are laws and regulations targeting pedestrians and cyclists regularly applied by law enforcement agencies? If so, is there anything that facilitates this application, such as the obligation to identify oneself to a police officer? <ul style="list-style-type: none"> • We have only limited information as to the extent to which laws and regulations targeting cyclists, especially regarding following the rules of the road, are enforced. As a general rule, the “driver” is not specifically identified as a cyclist, so we do not have specific information on offences by cyclists. • Cyclists are not required either to have a driver’s licence or to carry ID, but police are authorized to ask for ID, and specifically for a name and address. From 2007 to 2010, there were 447 charges and 290 convictions for cyclists failing to stop and identify themselves to a police officer. • Provincial data (e.g. charges/convictions) are not available to show the extent to which pedestrian laws are enforced; the enforcement of laws pertaining to pedestrians is a municipal responsibility. • Currently, Ontario’s <i>Highway Traffic Act</i> does not require pedestrians to identify themselves to a police officer
Young drivers	<p><u>Curfew, limited number of passengers and zero tolerance for alcohol</u></p> <p>For each of these measures:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ We would like to know details regarding each measure. To whom do they apply (according to age, driving experience)? Are there any exceptions? When did these rules come into force?

Topic	Question or information point
	<ul style="list-style-type: none"> • For a full list and description of current young and novice driver restrictions (including curfews, passenger limits, and alcohol restrictions) please visit: http://www.mto.gov.on.ca/english/dandv/driver/gradu/index.shtml. • Most young and novice restrictions in Ontario came into force with the introduction of the Graduated Licensing System (GLS) in April, 1994. However, in recent years the province has increased the stringency of various GLS restrictions under the following initiatives: <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>An Act to Enhance the Safety of Children and Youth on Ontario Roads, 2004</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ Passenger Restrictions for G2 Drivers (Effective September 2005) – For the first six months, G2 drivers aged 19 and under are restricted from carrying more than one passenger aged 19 and under without a fully licensed accompanying driver. After the first six months, G2 drivers aged 19 and under are prohibited from carrying more than three passengers aged 19 and under without accompanying fully licensed driver. The number of young passengers that teen G2 drivers can carry is also limited from midnight to 5 a.m. 2. <i>The Road Safety Act, 2009</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zero Blood Alcohol Concentration (BAC) for 21 and Under (Effective August, 2010) – Young drivers 21 and under caught with a blood alcohol concentration (BAC) over zero face an immediate 24-hour roadside suspension, a fine of \$60 - \$500, and if convicted, a 30-day suspension. ○ Escalating Sanctions for Novice Drivers (Effective August, 2010) – Under the Escalating Sanctions Program, novice drivers will also receive stiffer penalties for violating novice conditions, <i>Highway Traffic Act (HTA)</i> offences that carry four or more demerit points, or court-ordered suspensions related to <i>HTA</i> convictions that would have resulted in four or more demerit points had the suspension not been imposed instead. Sanctions include: <ul style="list-style-type: none"> ○ 30-day licence suspension for the first instance; ○ 90-day licence suspension for a second instance; or ○ Further instances can lead to a cancellation of the licence and other penalties. ▪ How were these measures received by the population and in particular, by groups representing youth or students? • The most recent evaluation of Ontario’s GLS, conducted by the Traffic Injury Research Foundation (TIRF) in 2002, noted that support for the program and its restrictions has been generally high amongst parents and youth. <ul style="list-style-type: none"> ○ A 1996 survey of 520 Ontario parents who had teens in the GLS program indicated that 83% approved of GLS in general, while 78% felt the pro-

Topic	Question or information point
	<p>gram was adequately preparing their teens for full licensure.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ A 2001 survey of 1,200 novice G2 drivers (aged 16-19) found that 89% of respondents felt that GLS adequately prepared them for full licensure. These results were consistent amongst all respondents regardless of gender, age, or locale (urban or rural) suggesting that support for GLS is universal. <ul style="list-style-type: none"> ● In 2009, Ontario attempted to extend current passenger restrictions for teen G2 drivers from a night-time restriction to a full-day restriction. This proposal was met by public opposition (particularly from youth and individuals in rural/northern communities) and was ultimately withdrawn. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Have there been any major difficulties in applying these rules? <ul style="list-style-type: none"> ● There have been no major difficulties in applying GLS restrictions. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Do you think these rules have already had an impact on the safety record on Ontario's roads? <ul style="list-style-type: none"> ● GLS in General <ul style="list-style-type: none"> ○ According to the last five years of available data (2004-2008), Ontario experienced a 52% decrease in the average fatality rate for young drivers aged 16 to 19 compared to the five years prior to the introduction of GLS (1989-1993). ○ In its first five years, GLS contributed to an estimated 1,400 fewer visits to emergency rooms, 15,500 fewer days in hospital, 9,900 fewer ambulance calls and 137,000 fewer hours of police time. ● Curfews <ul style="list-style-type: none"> ○ In the first full year of the GLS program, novice collisions between midnight and 5 a.m. decreased by 62%. ○ TIRF's 2002 GLS evaluation compared the collision risk of young drivers prior to GLS (1988-1993) with their collision risk following the introduction of GLS (1995-1999), and found a 62% decrease in crashes between midnight and 5 a.m. for drivers aged 16. ● Passenger Limits <ul style="list-style-type: none"> ○ Ontario data demonstrates that the presence of teen passengers increases the young novice driver crash rate almost three-fold, and that risk increases with each additional passenger in the vehicle. ○ However, no formal evaluations have been conducted to determine the impact of passenger restrictions on reducing young and novice collisions,

Topic	Question or information point
	<p style="text-align: center;">injuries and fatalities in the province.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alcohol Restrictions <ul style="list-style-type: none"> ○ In the first year of the GLS program, novice alcohol-related collisions decreased by 27%. ○ A 1997 study on the zero BAC restriction for novice drivers found a 25% reduction in the number of grade 11 and 12 males who reported driving after drinking. ○ TIRF’s 2002 GLS evaluation compared the collision risk of young drivers prior to GLS (1988-1993) with their collision risk following the introduction of GLS (1995-1999), and found a 36% decrease in alcohol-related crashes for drivers aged 16. ○ No evaluations have been conducted to measure the impact of the zero BAC restriction for <i>young drivers</i> that was formulated in 2009. ▪ If Quebec wanted to put in place a curfew or a limit on the number of passengers that new drivers can have in their vehicles, would you have any advice to offer? • Curfews <ul style="list-style-type: none"> ○ There is growing evidence that shows night-time driving curfews for young/novice drivers to be an effective means of reducing young/novice driver collisions and fatalities. ○ Various studies suggest that the most effective driving curfews are those that cover the 9.p.m. to midnight driving window. • Passenger Limits <ul style="list-style-type: none"> ○ Studies have consistently linked the presence of teen passengers to elevated young/novice driver collision risk. ○ Elevated crash risk associated with teen passengers can be attributed to (a) a higher propensity for engaging in risky behaviour, (b) passenger distraction, and (c) a desire to please or impress peers. ○ Ontario data shows that crash-risk increases with each additional teen passenger in the vehicle.
Speed	<ul style="list-style-type: none"> ▪ What are the key speed-related challenges for different types of roadways (freeways, rural roads, provincial highway that cross municipalities, urban streets, etc.)? • We do not usually report on speed-related challenges on different types of roadways. ▪ What is Ontario’s speed management strategy?

Topic	Question or information point
	<ul style="list-style-type: none"> • We have legislation with tough penalties, supported by public education materials which are developed along with our partners. • MTO also supports the use of a variety of different tools to promote driving at safe speeds. Community Safety Zones, traffic calming measures, and traditional police enforcement all have a significant role to play. <p>▪ Has a review of measures to combat speeding ever been conducted? If so, what improvements have been observed?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontario takes speeding infractions seriously and has among the toughest penalties in Canada for street racers and drivers who put themselves and other road users at risk by driving aggressively, including driving 50 km/h or more above the posted speed limit. These include: <ul style="list-style-type: none"> ○ Immediate seven-day roadside vehicle impoundment and driver's licence suspension; ○ Additional tough penalties upon conviction include: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimum fine of \$2,000 and maximum fine of \$10,000 – the highest fine for this offence in Canada; ▪ Jail term of up to six months; ▪ Licence suspension of up to two years for the first conviction and up to 10 years for a second conviction within 10 years, or six demerit points. • The OPP has indicated that there was a 14.1% decrease in speed-related traffic fatalities on OPP patrolled highways in 2011, compared to the year before. This is on top of: <ul style="list-style-type: none"> ○ An 11.1% decrease in speed-related traffic fatalities on OPP patrolled highways in 2010 compared to 2009; ○ A 27.7% decrease in speed-related traffic fatalities on OPP patrolled highways in 2009 compared to 2008; and ○ A 29.4% decrease in 2008, compared to 2007, the year the legislation came into effect. • According to Ontario's most recently published collision statistics, our tough penalties for street racing and aggressive driving are working: speed-related fatalities decreased 21% in 2008 compared to 2006 (<i>the last full year before our street racing law was implemented compared to the first full year after its implementation</i>). • As of January 25, 2012, there were 25,256 seven-day street racing suspensions and vehicle impoundments since September 2007. • For more information on street racing please visit: <ul style="list-style-type: none"> <http://www.mto.gov.on.ca/english/about/bill203.shtml>
Law on bike helmets for people under	<u>Background to Ontario's cycling helmet law</u>

Topic	Question or information point																											
the age of 18	<ul style="list-style-type: none"> • In July 1990, a private member’s bill was introduced to make bicycle helmets mandatory for all cyclists in Ontario. <ul style="list-style-type: none"> ○ The Bill died on the order paper at Queen's Park, but was reintroduced in the spring of 1991. ○ Bill 124 was passed on July 28, 1993, with an effective date of October 1, 1995. • Prior to enactment, the bill was amended by regulation to exempt adults (18 years of age and over) by the Minister of Transportation. <p>▪ What impact has this law had on bike-related injuries?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Specific to cyclists impacted by the helmet law, the chart below shows the number of major injuries and fatalities for cyclists 17 and under between 1992 and 1999^{xxv}. Prior to the helmet law implementation, from 1992-1995, major injuries decreased by 28% and fatalities decreased by 10%. After the helmet law implementation, from 1996-1999, major injuries decreased by 48% and there was no change in fatalities^{xxvi}. • However, there has been an overall downward trend for cyclist fatalities (all ages) and major injuries (all ages) from 1998 to 2008. Cyclist fatalities decreased by 72 per cent and major injuries decreased 64 per cent over this period. It would therefore be difficult to attribute the decrease in fatalities and injuries for cyclists 17 and under directly to the helmet law implementation. Rather, the ministry relies on a combination of effective legislation, enforcement and public education to improve road safety for all road users. <div data-bbox="407 1199 1365 1776" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">Number of Major Injuries and Fatalities for Cyclists 17 and Under, 1992-1999</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Major Injuries</th> <th>Fatalities</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1992</td><td>82</td><td>10</td></tr> <tr><td>1993</td><td>100</td><td>12</td></tr> <tr><td>1994</td><td>88</td><td>14</td></tr> <tr><td>1995</td><td>60</td><td>10</td></tr> <tr><td>1996</td><td>65</td><td>5</td></tr> <tr><td>1997</td><td>60</td><td>5</td></tr> <tr><td>1998</td><td>58</td><td>10</td></tr> <tr><td>1999</td><td>35</td><td>5</td></tr> </tbody> </table> </div> <p>▪ What has been the impact on the popularity of biking for children?</p>	Year	Major Injuries	Fatalities	1992	82	10	1993	100	12	1994	88	14	1995	60	10	1996	65	5	1997	60	5	1998	58	10	1999	35	5
Year	Major Injuries	Fatalities																										
1992	82	10																										
1993	100	12																										
1994	88	14																										
1995	60	10																										
1996	65	5																										
1997	60	5																										
1998	58	10																										
1999	35	5																										

Topic	Question or information point
	<ul style="list-style-type: none"> • Unknown. MTO did not do any surveys before and after the implementation of the helmet law in 1995 to determine its impact on cycling levels by youth under 18. Furthermore, bicycles are not required to be registered in Ontario. ▪ How has the measure been received by the population? By cyclists' groups? Youth groups? <ul style="list-style-type: none"> • When the mandatory helmet law was proposed in 1993, it was supported by the medical community, injury prevention organizations and safety advocates. Opposition was voiced by cyclists and some cycling organizations. While police generally favour helmet use, concerns were expressed about enforcement issues related to priorities, and enforcing the law as it applies to children. ▪ Is the law generally respected by the minors? Do certain age groups respect the law more than others? <ul style="list-style-type: none"> • MTO has not conducted surveys on the incidence of youth under 18 who wear helmets, nor completed a breakdown of helmet-wearing by age. ▪ How is the law applied for children under the age of 14? <ul style="list-style-type: none"> • All cyclists under the age of 18 are required to wear an approved bicycle helmet securely fastened under the chin. • For cyclists, charges may be laid as follows: <ul style="list-style-type: none"> ○ 16-17 years old - cyclist may be charged for not wearing a helmet ○ 12-16 years old - cyclist may be charged for not wearing a helmet <u>or</u> parent may be charged for allowing or knowingly permitting a bicycle to be operated without a helmet ○ Under 12 years old - parent may be charged for allowing or knowingly permitting a bicycle to be operated without a helmet ○ A conviction carries a set fine of \$65, plus a Victim Fine Surcharge of \$15. ▪ Has the Ontario government considered making bike helmets mandatory for cyclists of all ages? <ul style="list-style-type: none"> • No.
Communications	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Specifically regarding road safety, does the Ontario government speak with one voice, or are there different ministries and organizations that share the task of communicating with the public on these issues? <ul style="list-style-type: none"> • While MTO is the lead voice of government when communicating about road safety specifically, we work heavily with stakeholders and partners to communicate unified messages. Our colleagues with the Ontario Provincial Police have a strong media presence and help to expand the reach of our messaging through their media network.

Topic	Question or information point
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ What are the main challenges the MTO faces in regards to communication on road safety issues? <p>The main challenges include:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Developing effective messaging that targets a wide range of road users on a specific topic. We have been very successful with engaging road users of specific demographics (such as seniors and young children) and at times we have faced challenges with reaching other demographics (young drivers) with effective messaging. ▪ Distribution of messaging to specific target groups, such as new Canadians. We've recently partnered with an organization to translate some of our public education materials in seven non-traditional languages to target this group, and we've translated our child car installation videos as well to reach a broader target group. ▪ Although we are beginning to make inroads with Aboriginal communities in Ontario, this target group has been difficult to engage with our messaging in the past. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Do you have a strategy that divides the task per age group or time period? <ul style="list-style-type: none"> • Various campaigns throughout the year bring specific focus to road safety issues, e.g. School Bus Safety Week (October), Seatbelt campaigns (Fall), annual RIDE programs (November and December) and Road Safety Challenge (May and June). <p>MTO works with road safety partners and stakeholders to communicate road safety issues to specific age groups. For example:</p> <ul style="list-style-type: none"> • We have partnered with SMARTRISK No Regrets to deliver targeted messaging to grade 9 to 12 students across the province. • We have partnered with Ontario Senior's Secretariat and CAA to deliver road safety initiatives to senior drivers. • We have partnered with Ontario Students Against Impaired Driving (OSAID) to reach young drivers with anti-impaired driving messages. • We have partnered with the Ontario Physical Health and Education Association (Ophea) to reach children in JK to grade 12. • We have partnered with the Ontario Federation of Snowmobile Clubs (OFSC) and the Ontario Federation of All Terrain Vehicle Clubs (OFATV) to reach off-road vehicle drivers and passengers. • We participate and support provincial groups, such as the Ontario Injury Prevention Practitioners Network and the Ontario Injury Prevention Resource Centre, to reach specific target groups on specific road safety issues (young drivers, senior drivers, off-road vehicle drivers). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Are there any particular strategies that have been particularly successful? <ul style="list-style-type: none"> • We have six regional planners across the province, who work directly with over

Topic	Question or information point
	<p>150 road safety partners and stakeholders at the community and regional level. They assist with the planning of events, the development and implementation of initiatives, provide guidance and expertise on road safety issues, promote provincial legislation and deliver presentations. This community partnership allows us to leverage assistance from police, public health, service clubs, emergency services, injury prevention practitioners and volunteers to promote our road safety messages.</p> <ul style="list-style-type: none"> • We have a funding program that allows road safety partners to apply for financial assistance to help with the development and implementation of their local and regional initiatives. This program leverages additional support from local agencies, organizations and businesses which contributes to the success of this program. We provide funding to approximately 30 community initiatives and 10 provincial initiatives annually. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Specifically in regards to youth, what tone or approach has been taken in communications? <ul style="list-style-type: none"> • Through our work with our partners (Ontario Students Against Drunk Driving (OSAD), SMARTRISK, arrive alive DRIVE SOBER, Ophea) our approach is to encourage smart choices regarding safe road behaviour through the use of positive messages. However our official messaging most often focuses on the law and the consequences of non-compliance. ▪ Does the MTO have any experience with using social media? If so, what advice would you give on using these tools? <ul style="list-style-type: none"> • MTO has limited experience using social media however we are making progress and intend to grow in this area of communication. <p>Currently:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MTO has developed a series of child car seat installation videos to educate parents, grandparents and child care providers on the correct type of child car seat to use and how to install it correctly. All three videos are posted on MTO's website and its YouTube channel. • MTO has also developed four videos to promote its graduated licensing system and outline the process for getting a driver's licence in Ontario. These videos are posted on MTO's website and on its YouTube channel. • MTO has created a video to promote its 'Zero BAC for Young Drivers' legislation which has been posted on its website and YouTube channels. • MTO Traveler Information Services is announcing road closures via Twitter
Road safety education	<ul style="list-style-type: none"> ▪ How does the Ontario government teach young people about road safety?

Topic	Question or information point
	<p>The MTO teaches young people about road safety through a number of avenues:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Videos such as iDRIVE and our new graduated licensing videos are great resources for young drivers. iDRIVE is a DVD that educates young drivers on the risks and consequences of risky driving behaviours such as distracted and impaired driving, driver fatigue and seatbelt use, and provides strategies to reduce their risk of collision. • MTO Regional Planners are involved heavily at the school level, both with or without partner involvement conducting presentations and supporting peer education activities. • In partnership with provincial and federal organizations such as OSAID & SMARTRISK, we reach young drivers with important road safety messaging. • We are currently working with Ophea to develop school-based pedestrian and ATV resources targeting students from JK to grade 8. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Are there any road safety programs integrated in elementary or high school curriculums? <ul style="list-style-type: none"> • In 2009, we developed (in partnership with Ophea) a voluntary Road Safety Education Curriculum that provides teachers with lesson plans and resources to offer their students. This bilingual resource was distributed to all elementary and secondary schools across the province. It's also available online for public access. • Some schools also use curriculum based injury prevention programs from ThinkFirst Foundation and Risk Watch, both of which have road safety components.
Future challenges	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Over the coming years, what are the principal challenges you foresee in road safety in Ontario? <ul style="list-style-type: none"> • It will be difficult to continue the dramatic reduction in fatalities we have seen over the past few years. We need to develop responses to drug-impaired driving, and to changes in technology that can contribute to distraction, on the one hand, but provide greater safety on the other. ▪ Have priorities already been established for the near future? <ul style="list-style-type: none"> • See above: • MTO is in the process of developing its next road safety plan that will align with the best practices and objectives of Canada's Road Safety Strategy 2015. Preliminary work has begun to identify priority areas of focus for Ontario and to identify and develop policies to address those priority areas. ▪ Is the government of Ontario giving any special consideration to sustainable road safety measures? Sustainable road safety measures may be safety measures that have a direct and sustainable impact on health, quality of life, the environment and the economy. <ul style="list-style-type: none"> • The Ontario government has required speed limiters on large trucks since 2009, and has both a "green plate" and "green vehicle" program. Details on these programs would have to come from another ministry.
Ontario-Quebec	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Would Ontario be interested in setting up a formal exchange network with the government of Quebec, to share expertise and experience in the field of road safety?

Topic	Question or information point
cooperation	<p>This could be run, for example, through biannual meetings or teleconferences.</p> <ul style="list-style-type: none"> • We always welcome communications with other jurisdictions. Ontario has representatives taking an active part in The Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), where Quebec is also represented. Our ministry has a Strategic Initiatives and Federal-Provincial Relations office. We would need to know more about how a new formal exchange network would add to these existing relationships.

^{xxv} Commentaires ajoutés par le MOT : « From 1993-1995 compared to 1996-1999 ».

^{xxvi} Commentaires ajoutés par le MOT :

« Can we update this to more recent data? And have a matching graph? Or at least a statement and graph that supports an argument along the lines of "fatalities/injuries decreased X% in the Y number of years after the helmet law came into effect compared to the same period before it became law" ».

« As a side note, to play devil's advocate, based on the graph provided, I would say that fatalities/injuries were on a downward trend before the helmet law came into effect. I could even say that it had no effect in the 3 years following implementation compared to the 3 years prior (there was a bigger decline) »

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. Directeur de L'Observatoire, coordonnateur à la recherche contractuelle et professeur invité
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, 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