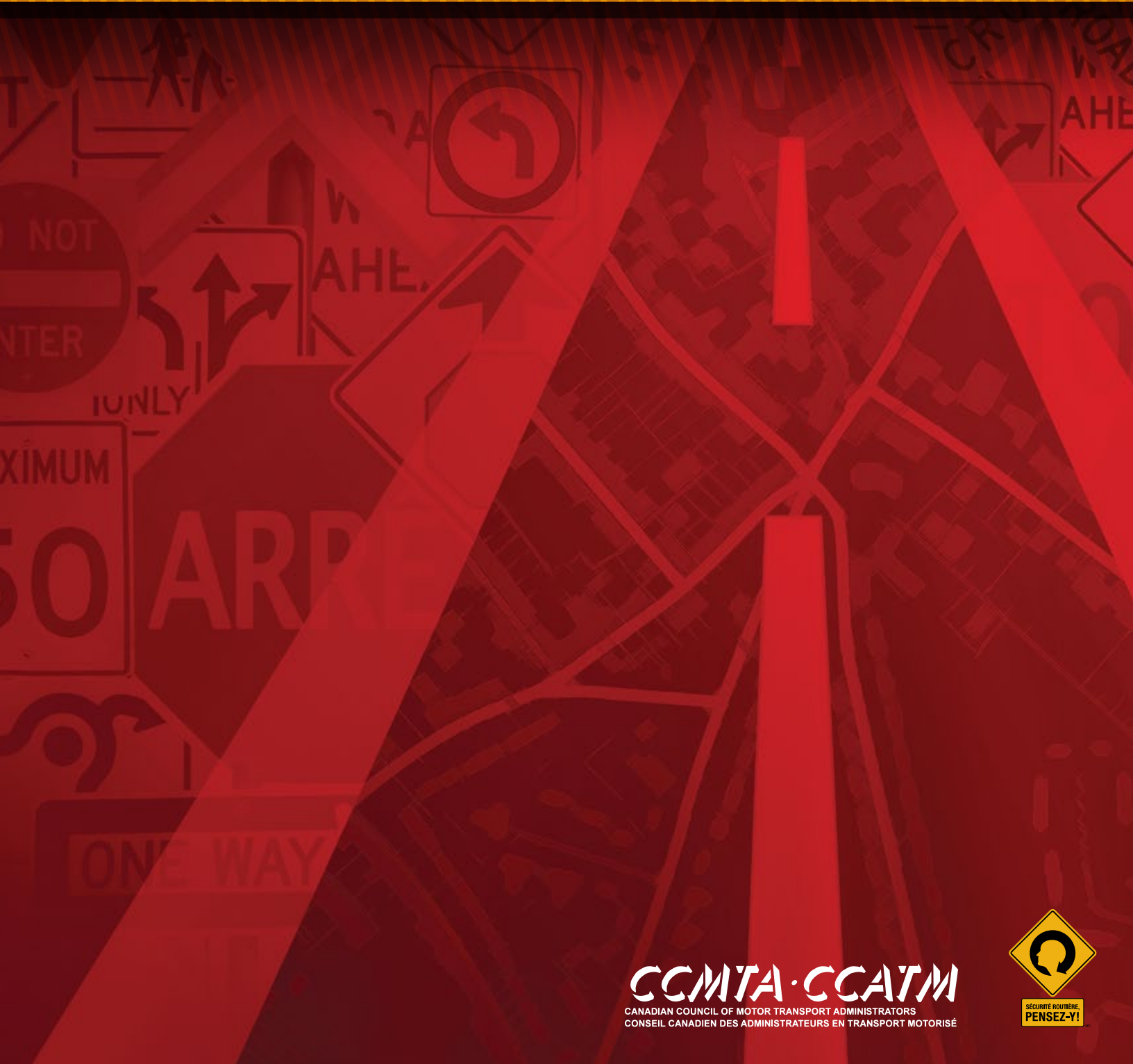


Vision sécurité routière 2010



Introduction

Vision sécurité routière 2010⁽¹⁾ (VSR 2010) est le programme national de sécurité routière de deuxième génération qui a orienté les efforts des intervenants en la matière de 2002 à 2010. Parrainé par les ministres, ce plan était également soutenu par tous les ordres de gouvernement ainsi que des partenaires des secteurs public et privé dont le rôle était important. Il a été officiellement approuvé par tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière à l'automne 2000. Le présent rapport récapitule les progrès effectués dans les domaines clés à améliorer établis dans le cadre du plan VSR 2010 pendant cette période de neuf ans.

Table des matières

Contexte	2
VSR 2010 : Progrès en vue de l'atteinte de l'objectif national	3
Vision sécurité routière 2010 dans le contexte international	4
VSR 2010 : Progrès en vue de l'atteinte des sous-objectifs	7
Dispositifs de retenue et occupants non attachés victimes d'accidents	7
Alcool au volant	9
Contrôle de la vitesse et sécurité aux intersections	10
Usagers de la route vulnérables	12
Sécurité routière en milieu rural	14
Sécurité des véhicules commerciaux	16
Jeunes conducteurs	18
Des routes et des véhicules plus sûrs	19
Plan VSR 2010 : une initiative réussie des intervenants	20
Programme national de sécurité routière subséquent : stratégie de sécurité routière 2015	21
La voie à suivre	22
Références	23

Contexte

Au Canada, la sécurité routière est une responsabilité qui incombe aux instances municipales, provinciales ou territoriales et fédérales. Le gouvernement fédéral élabore et applique de nouveaux règlements et normes de sécurité des véhicules automobiles visant les pneus, les dispositifs de retenue d'enfants et la qualification en matière de sécurité des véhicules commerciaux de transport interprovincial. Les provinces, territoires et municipalités sont chargés de la construction et de l'entretien des routes, de l'exploitation des véhicules commerciaux, de la délivrance des permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules, ainsi que de la préparation et de la mise en œuvre de stratégies en matière de sécurité routière.

Le ralentissement des progrès en matière de sécurité routière au milieu des années 1990 et le désir d'une coopération accrue entre les intervenants en la matière au Canada ont poussé les experts de divers ordres de gouvernement, d'organismes non gouvernementaux et d'autres acteurs clés de la sécurité routière à participer à un forum national sur le sujet, qui a abouti en 1996 à l'élaboration du premier programme de sécurité routière au Canada, intitulé « Vision sécurité routière 2001 ». Les deux caractéristiques notables du programme étaient sa vision et ses objectifs stratégiques.

La vision des intervenants canadiens en matière de sécurité routière consistait à se doter des routes les plus sécuritaires au monde. Voici les quatre objectifs stratégiques permettant d'y arriver : (a) sensibiliser la population à la sécurité routière; (b) améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre les organismes de sécurité routière; (c) renforcer les mesures de coercition et (d) améliorer la collecte et la qualité des données sur la sécurité routière à l'échelle du Canada.

Le premier programme national visait principalement à convaincre les praticiens de la sécurité routière et le public d'adhérer à la vision et à ses objectifs stratégiques. Le plan VSR 2001 prévoyait l'élaboration de stratégies destinées à systématiser le port de la ceinture de sécurité et à limiter la conduite en état d'ivresse. L'objectif du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 consistait à inciter 95 % des automobilistes à attacher leur ceinture de sécurité et à attacher convenablement leurs enfants avant la fin de l'année 2001. Quant à la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2001, elle

visait à réduire de 20 % le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés à la suite d'accidents liés à l'alcool en 2001 par rapport à la moyenne annuelle de la période 1990-1995.

Dans le cadre du premier programme national de sécurité routière, le taux de décès et de blessures graves a diminué de 9,4 % et de 18,4 %, respectivement. Si aucune évaluation n'a été effectuée pour déterminer le rôle du plan Vision sécurité routière 2001 dans la réduction du nombre de victimes d'accidents de la route entre 1996 et 2001, la diminution notable du nombre de victimes d'accidents graves pendant cette période a convaincu les experts canadiens en sécurité routière d'adhérer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un nouveau programme plus ciblé et mesurable.

Des analyses de données sur les accidents graves soulignaient le besoin de mettre l'accent sur les défis de longue date en matière de sécurité routière en déterminant les objectifs à atteindre pour réduire le nombre de victimes d'accidents de la route. Le nouveau programme, Vision sécurité routière (VSR) 2010, reprenait la vision et les quatre objectifs stratégiques du premier plan, en y ajoutant un objectif national global et plusieurs sous-objectifs de réduction des décès et des blessures graves afin d'aider les experts canadiens en sécurité routière à concrétiser leur vision nationale consistant à se doter des routes les plus sécuritaires au monde.

Les objectifs quantitatifs appuyés par des stratégies étaient déjà en place ou en cours de définition avant le lancement du plan VSR 2010 afin d'améliorer certains domaines de la sécurité routière visés par l'initiative. Intégrés au cadre du plan VSR 2010, ils visaient à accroître le port de la ceinture de sécurité, à diminuer le nombre de victimes d'accidents graves aux intersections ou liés à un excès de vitesse, au non-usage de dispositifs de retenue des occupants ou à une conduite en état d'ivresse. De nouveaux objectifs ont été fixés pour diminuer le taux de décès et de blessures graves dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux, des usagers de la route vulnérables, de jeunes conducteurs ou motocyclistes, ainsi que le nombre de victimes sur des routes rurales à chaussée unique. Les objectifs quantitatifs nouveaux et existants ont été fixés et examinés dans le cadre de consultations entre les comités permanents, les groupes de travail, les membres associés du CCATM ainsi que d'autres intervenants intéressés.

L'objectif national global du plan VSR 2010 consistait en une diminution globale de 30 % du nombre moyen d'usagers décédés ou grièvement blessés entre 2008 et 2010, comparativement aux chiffres de la période 1996-2001. Les réductions proposées de

victimes d'accidents graves (décès et blessures graves) dans le cadre des sous-objectifs variaient de 20 % à 40 % pendant les mêmes périodes de comparaison.

L'objectif et les sous-objectifs nationaux se voulaient ambitieux mais réalisables et suffisamment ouverts pour permettre à toutes les administrations de donner la priorité à au moins quelques défis en matière de sécurité routière en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre d'interventions ciblées.

Pendant toute la durée du plan VSR 2010, les groupes de travail existants et nouvellement créés, composés de membres du gouvernement et de partenaires clés en matière de sécurité routière, ont orienté la préparation et l'application de stratégies et surveillé les progrès accomplis en vue d'atteindre les objectifs. Parmi les groupes de travail concernés figuraient ceux du Programme canadien sur la protection des occupants 2010 (PCPO 2010) et de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies 2010 (SRCFA 2010), ceux sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections, sur les usagers de la route vulnérables et sur la sécurité routière en milieu rural, sans oublier le Comité permanent sur la conformité et la réglementation du CCATM.

VSR 2010 : Progrès en vue de l'atteinte de l'objectif national

L'objectif global du plan VSR 2010 consistait à réduire d'au moins 30 % le nombre moyen d'usagers tués ou grièvement blessés dans des accidents de la route au cours des trois dernières années de l'initiative (2008-2010), comparativement à la moyenne des victimes tuées ou grièvement blessées pendant la durée de vie du premier programme national de sécurité routière (c.-à-d. le plan VSR 2001). Bien que l'objectif ultime n'ait pas été atteint, on a observé une diminution sensible du nombre de victimes d'accidents graves, soit une réduction des décès et des blessés graves de 22,4 % et de 26,3 % respectivement entre 2008 et 2010, comparativement à la période de référence 1996-2001, comme le montre la figure 1. La moyenne des usagers tués dans un accident de la route au cours des trois

dernières années du plan VSR 2010 a été la plus faible jamais enregistrée en 60 ans.

Ces améliorations se sont traduites par une hausse continue de l'utilisation du réseau de transport routier. La population canadienne⁽²⁾ ainsi que le nombre de conducteurs titulaires d'un permis de conduire et de véhicules motorisés immatriculés⁽³⁾ ont connu une augmentation à deux chiffres entre les deux périodes de comparaison (de 11,7 %, 13,3 % et 21,1 % respectivement), tandis que le kilométrage⁽⁴⁾ n'a progressé que de 8 % sur la même période.

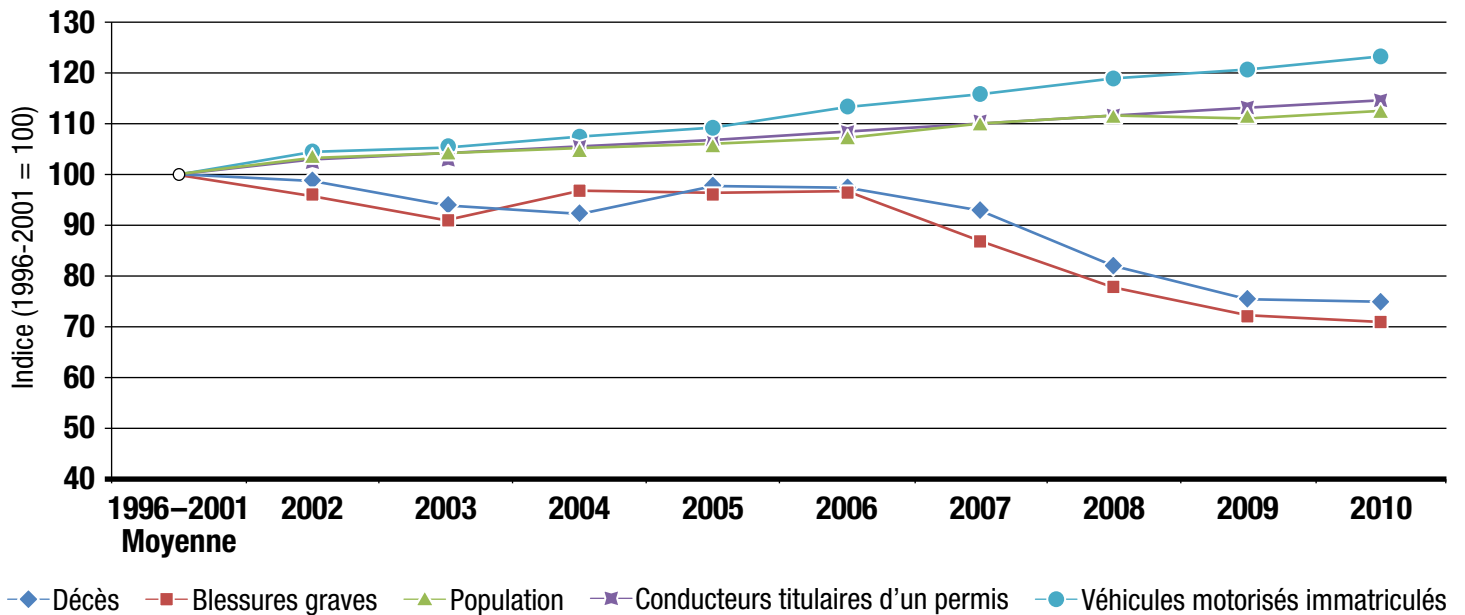
Il convient de mentionner que les progrès relatifs à la réduction du nombre de victimes d'accidents graves ont été lents dans les premières années de l'initiative VSR 2010, mais se sont accélérés dans les dernières années du programme. En 2007, les constatations de l'examen mi-mandat de la VSR 2010 ont mis en évidence le besoin de redoubler d'efforts pour atteindre les objectifs visés. Ses auteurs ont exprimé leurs inquiétudes quant au niveau de soutien, de ressources, de responsabilité et de transparence de l'initiative et ont indiqué que le plan VSR 2010 n'atteignait pas son objectif global de réduction du nombre de victimes d'accidents graves. Ils ont offert un certain nombre de recommandations fondées sur des méthodes éprouvées dans certains des pays les plus sécuritaires au monde, qui comprenaient des suggestions pour une coordination et une gestion plus efficace, une participation multisectorielle accrue, davantage de programmes d'évaluation et de surveillance, ainsi que des ressources accrues pour les programmes d'infrastructure, l'application de la loi et la promotion de la sécurité au volant.

En réponse aux conclusions du rapport, la plupart des administrations ont élaboré et mis en œuvre des plans d'action triennaux jusqu'en 2010 qui se sont traduits par des efforts d'intervention accrus pour remédier aux problèmes de sécurité routière majeurs. Leurs stratégies et plans d'action consistaient à freiner l'incidence de la conduite en état d'ivresse et des excès de vitesse, en plus d'accroître l'usage de dispositifs de retenue pour les occupants.

Dans les dernières années du plan VSR 2010, on a considéré que la sensible amélioration du tableau d'ensemble de la sécurité routière était principalement attribuable aux efforts renouvelés de la plupart des administrations pour venir à bout des défis de longue date en matière de sécurité routière alliés à un ralentissement économique partout en Amérique du Nord. Si le fléchissement de l'activité économique peut avoir en partie contribué à une diminution spectaculaire du nombre de

Figure 1

Réduction du nombre de victimes décédées et grièvement blessées malgré une augmentation de la population et de sa mobilité



victimes d'accidents graves pendant les trois dernières années du plan VSR 2010, il n'est pas inutile de rappeler que le produit intérieur brut du Canada en dollars constants de 2002 a augmenté de 27 % entre les deux périodes de comparaison.

Vision sécurité routière 2010 dans le contexte international

Au moment de la mise en œuvre du plan canadien VSR 2010, de nombreuses nations parmi les plus sécuritaires au monde possédaient une vision et des objectifs pour les aider à cibler leurs efforts d'amélioration en matière de sécurité routière. Voici certaines des visions les plus notables : « Sécurité du transport routier » (Australie) « Un accident est un accident de trop » (Danemark), « Sécurité routière durable » (Pays-Bas) et « Vision zéro » (Suède), ultérieurement adoptée par d'autres pays membres influents de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) comme la Norvège et la Suisse. Presque tous les pays membres de l'OCDE les plus réputés en matière de sécurité routière s'étaient fixé des objectifs quantitatifs connexes.

Ceux-ci pouvaient reposer sur différentes approches (amélioration absolue ou en fonction des taux) et varier en durée. En général, les objectifs des principaux pays de l'OCDE visaient à réduire le nombre de décès sur la route et, le cas échéant, de blessures graves, d'en moyenne 3,5 % par an pendant toute la durée de mise en œuvre de leurs stratégies. L'objectif national du Canada concordait avec celui des principaux pays de l'OCDE, car il consistait à réduire le nombre de décès et de blessures graves d'en moyenne 3,3 % par an pendant les neuf ans du programme.

Parmi les stratégies notables existantes ou mises en œuvre dans les pays membres de l'OCDE sélectionnés les plus réputés en matière de sécurité routière pendant le plan VSR 2010 et qui ont contribué à l'amélioration de la sécurité routière, citons les radars photographiques, des alcootests aléatoires, des campagnes de sensibilisation du public à la sécurité routière très médiatisées toute l'année soulignant de nombreux enjeux sous une seule bannière pour maximiser l'incidence du message global, la coercition alliée à des campagnes d'éducation du public intenses visant à modifier les attitudes culturelles à l'égard de l'alcool au volant, l'abaissement de la limitation de vitesse de 100 km/h à 80 km/h sur certaines autoroutes urbaines, de 50 km/h à 30 km/h sur les réseaux urbains et de 80 km/h à 60 km/h sur les voies d'accès rurales, la réduction de la limitation de vitesse en hiver sur certaines routes rurales, l'adaptation de la vitesse

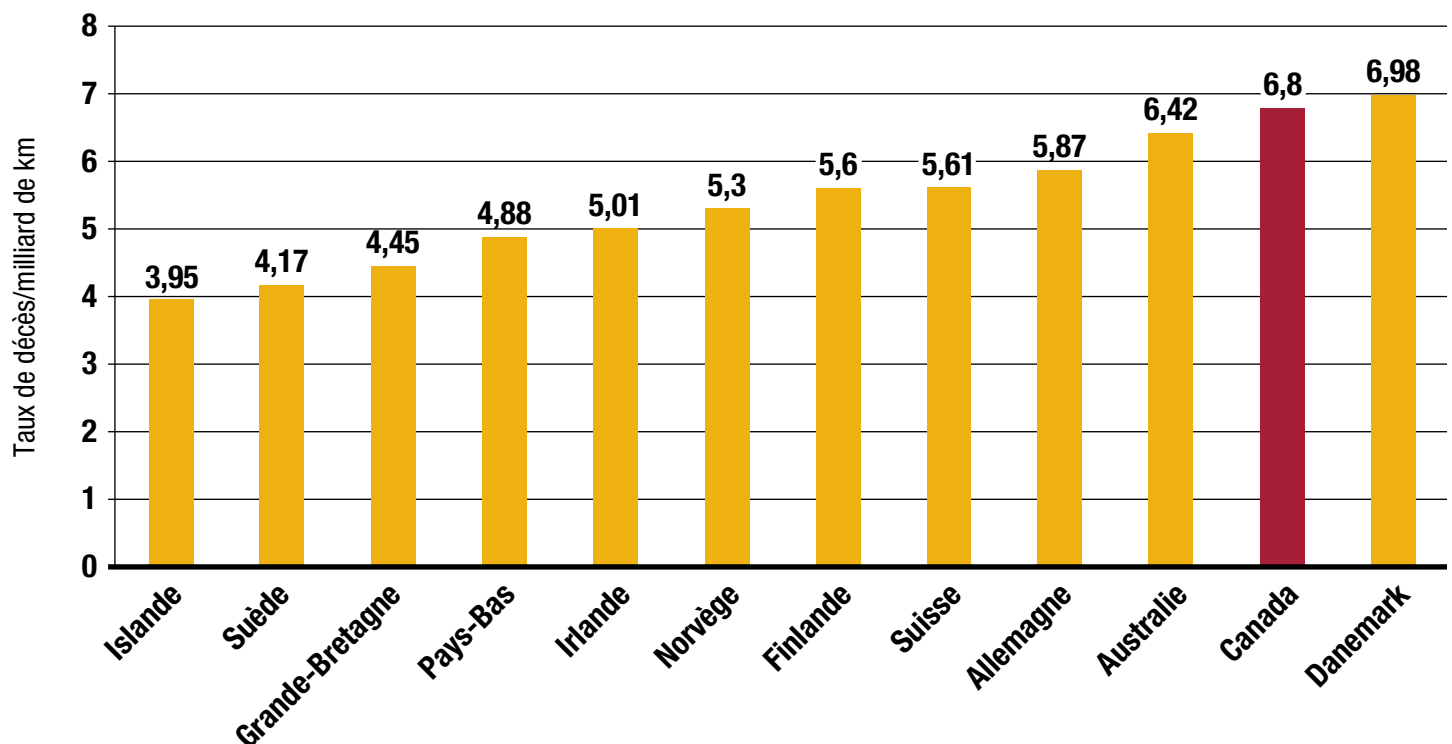
imposée en fonction des conditions routières, la promotion de la gestion de la fatigue au volant, la mise en place de cours de formation améliorés pour les motocyclistes, l'intégration d'audits de la sécurité routière dans la conception de réseaux routiers, la réduction du niveau de tolérance en matière de vitesse à partir duquel des sanctions étaient appliquées, la construction de ronds-points en milieu urbain pour modérer la circulation, l'abaissement du taux d'alcoolémie limite légal de 80 mg/100 ml à 50 mg/100 ml, la construction de séparateurs de voies sur les chemins ruraux existants à deux ou trois voies pour limiter la fréquence des collisions frontales, l'installation de ralentisseurs sonores, d'accotements et de barrières pour empêcher les sorties de route, l'accentuation de la sensibilisation du public et de la coercition relativement à l'absence de port de la ceinture de sécurité, à l'alcool au volant et aux excès de vitesse et l'application de sanctions plus sévères en cas de récidive.

En dépit des avantages accumulés par la mise en œuvre de stratégies ciblées axées sur des enjeux spécifiques en matière de sécurité routière, l'élaboration et l'adoption de programmes de sécurité routière supposant une démarche intégrée orientée vers un « système sûr » a énormément gagné en popularité dans de nombreux pays au cours de la dernière décennie. Qu'elle s'intitule

« Sécurité routière durable », « Vision zéro » ou « Système sûr », cette approche intégrée repose sur trois piliers : la sécurité des usagers, la sécurité des routes et la sécurité des véhicules motorisés. Posant comme principe que tous les éléments du système de transport routier devraient être envisagés simultanément pour déterminer les politiques, les priorités et les initiatives de programme en matière de sécurité routière, elle favorise la collaboration d'intervenants visant à aborder des aspects divergents de la sécurité routière et facilite une compréhension accrue de la corrélation entre les trois piliers. La publication de ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE : Un système sûr, des objectifs ambitieux⁽⁶⁾ par l'OCDE en 2008, qui souligne les changements nécessaires en matière de gestion des institutions dans de nombreux pays pour mettre en œuvre des stratégies et des interventions efficaces, a contribué à l'intégration d'éléments et de principes clés de ce cadre de sécurité routière dans les programmes de sécurité routière nationaux de nombreux pays membres de l'OCDE.

Au lancement du plan VSR 2010, le Canada se classait au cinquième rang des pays développés en matière de sécurité routière. En tête du classement de l'OCDE en 2002 (établi en fonction du « nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus ») figuraient la Grande-Bretagne, la Suède, les Pays-Bas et la Norvège.

Figure 2
Taux de décès par milliard de kilomètres parcourus,
pays membres de l'OCDE sélectionnés Moyenne 2008-2010



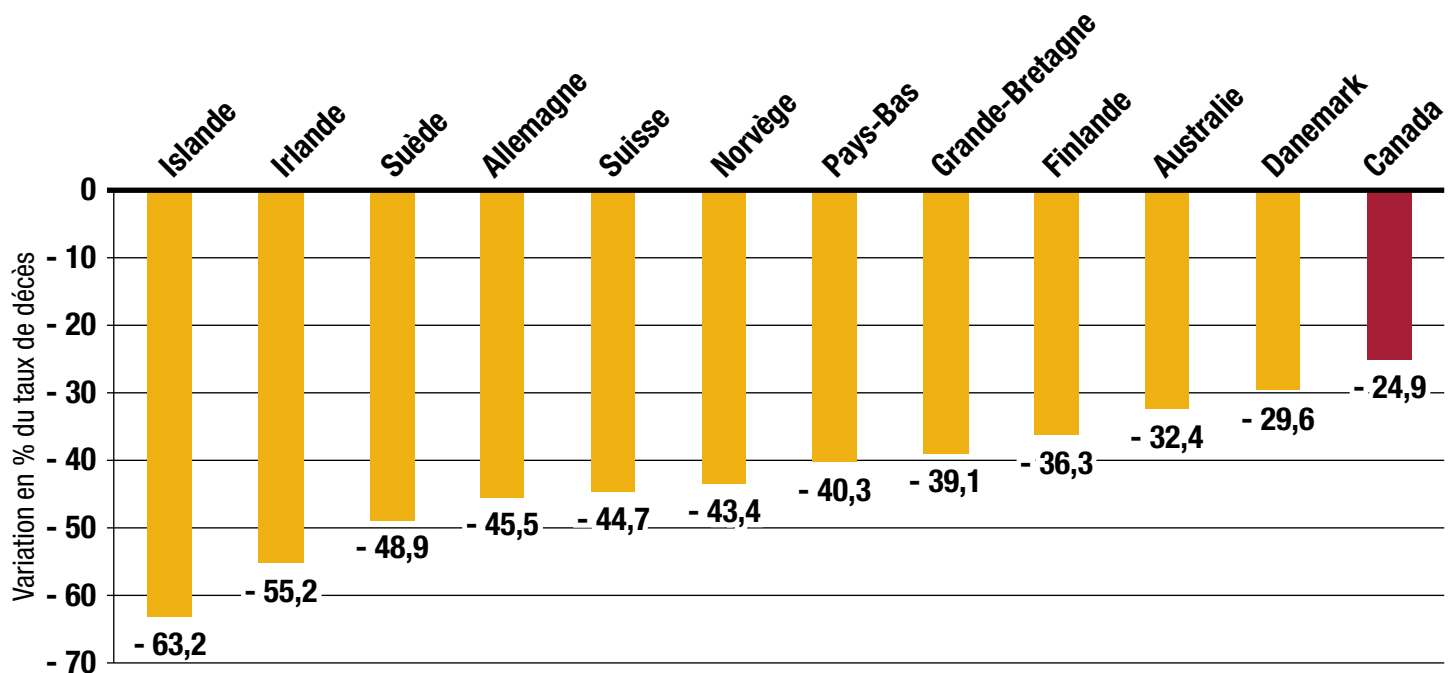
Entre 2008 et 2010, le taux de victimes de la route au Canada, calculé en fonction du nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, avait diminué de 24,6 % par rapport à la période 2000-2001. Entre 2008 et 2010, le taux de mortalité de dix pays membres de l'OCDE (l'Islande, la Suède, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, l'Irlande, la Norvège, la Finlande, l'Allemagne, la Suisse et l'Australie) était plus faible que celui du Canada sur la même base de comparaison. Dans l'ensemble, le taux de décès dans les pays aux routes les plus sûres de l'OCDE, calculé en fonction du nombre de morts par milliard de kilomètres parcourus, avait diminué de 44 % comparativement à la période 2000-2001⁽⁷⁾.

Pendant toute la durée du plan VSR 2010, non seulement les pays les plus sûrs au monde n'ont cessé de s'améliorer, mais d'autres qui, s'ils ne faisaient pas partie des nations les plus réputées en matière de sécurité routière, avaient accordé beaucoup d'importance à accroître le niveau de sécurité routière, ont fait des progrès remarquables.

Si la figure 3 montre des améliorations notables de la sécurité routière dans les pays membres de l'OCDE les plus sûrs pendant la durée du plan VSR 2010, il convient également de mentionner

qu'à l'exception de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas, aucun autre pays n'est parvenu à pleinement atteindre son objectif de réduction des décès et des blessures graves. Néanmoins, tous les pays dont les programmes de sécurité routière ont pris fin récemment ont adopté des plans ambitieux de sécurité routière à moyen ou à long termes pour la présente décennie ou plus tard reposant sur des thèmes clés, des objectifs à moyen ou à long termes, la surveillance et, dans une moindre mesure, l'évaluation de stratégies. Par exemple, le nouveau cadre stratégique⁽⁸⁾ de la Grande-Bretagne consiste à limiter les décès et les blessures graves d'ici 2020 et 2030. Le pays cherche à abaisser le nombre de tués à 37 % et 41 % d'ici 2020 et 2030, respectivement, comparativement au bilan moyen pendant la période 2005-2009. Il vise à réduire le nombre de blessés graves de 40 % d'ici 2020 et de 55 % d'ici 2030. Le thème phare de la nouvelle stratégie nationale de la Grande-Bretagne repose sur l'amélioration de la sécurité routière grâce à la multiplication de partenariats, notamment à l'échelle locale, des programmes de sensibilisation correctifs et initiaux améliorés, ainsi que sur des mesures de coercition et des sanctions contre les infractions graves plus sévères et plus efficaces.

Figure 3
Variation en pourcentage du taux de décès par milliard de kilomètres parcourus, pays membres de l'OCDE sélectionnés



VSR 2010 : Progrès en vue de l'atteinte des sous-objectifs

Dispositifs de retenue et occupants non attachés victimes d'accidents

Les premiers efforts nationaux pour inciter les occupants de véhicules à attacher leur ceinture de sécurité plus souvent remontent à 1989, année de l'élaboration et de la mise en œuvre du Programme canadien sur la protection des occupants (PCPO), qui visait à systématiser le port de la ceinture de sécurité chez 95 % des occupants avant la fin de l'année 1995. Il a été intégré au programme Vision sécurité routière 2001 avec un objectif de plus grande ampleur : élargir à 95 % des automobilistes l'utilisation des ceintures de sécurité et des dispositifs à l'intention des enfants avant la fin de l'année 2001. Le même objectif lié au taux d'utilisation de la ceinture de sécurité a été inclus dans le cadre du plan VSR 2010⁽⁹⁾.

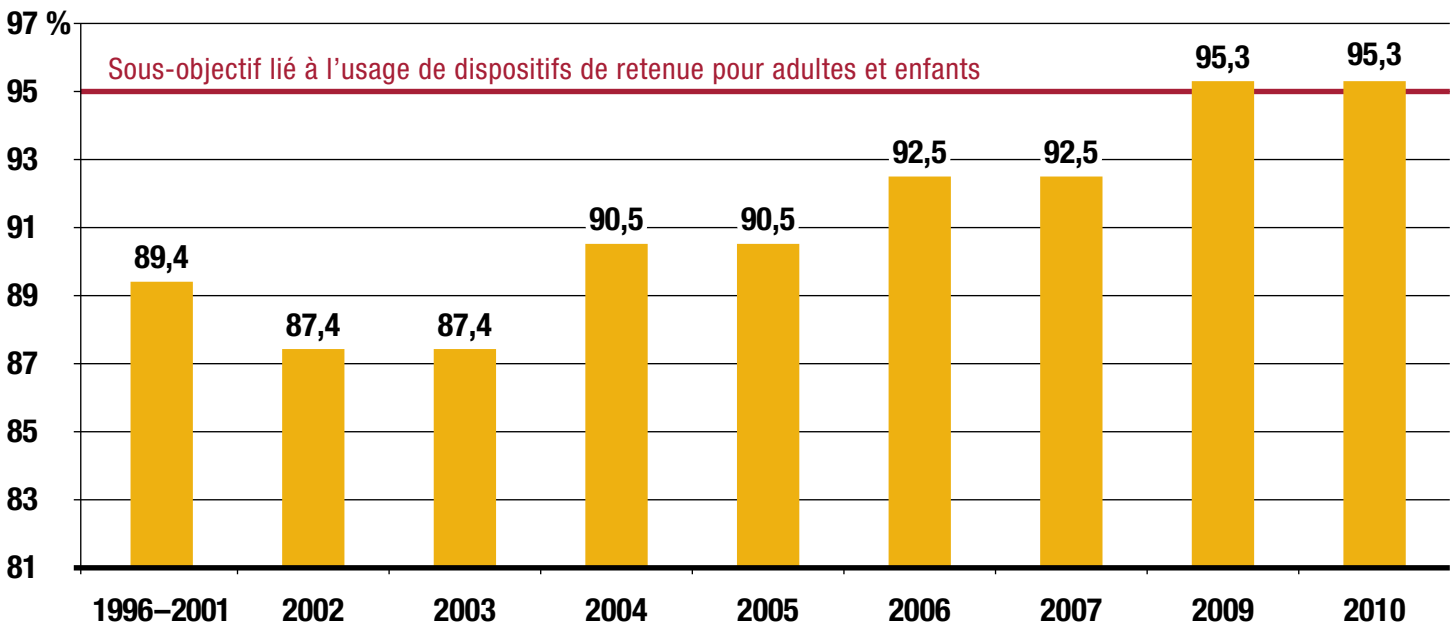
Le programme VSR 2010 visait également à réduire de 40 % le nombre d'occupants non attachés qui ont été tués ou grièvement blessés lors d'accidents pendant les trois dernières années de sa durée de vie, comparativement à la période 1996-2001. Au cours des six années précédant l'établissement de cet objectif, en moyenne 40 % des automobilistes mortellement blessés et 20 % des conducteurs grièvement blessés ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de l'accident. Ces pourcentages correspondent chaque année à environ 890 occupants non attachés qui ont été tués et à légèrement plus de 2 600 blessés graves dans des collisions⁽¹⁰⁾.

Certaines des activités notables mises en œuvre pour inciter ces occupants à attacher leur ceinture de sécurité comprenaient la communication de documents d'information améliorés à l'intention des experts en matière de sécurité routière et des automobilistes; la mise en place d'un règlement régissant les dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs qui fixent plus solidement les sièges pour enfants aux véhicules; l'élaboration du Programme national de formation à la sécurité des enfants passagers sur le bon usage des sièges de sécurité pour enfants, ainsi que l'organisation d'inspections

et la sensibilisation aux dispositifs de retenue d'enfants; l'utilisation de simulateurs de renversement pour montrer les conséquences de l'absence du port de ceinture de sécurité; des modifications réglementaires limitant le nombre d'occupants au nombre de ceintures de sécurité dans le véhicule; l'élimination ou la modification des exemptions relatives à l'utilisation de dispositifs de retenue et la mise en place d'un système d'amendes plus lourdes et de points d'inaptitude pour l'absence de port de ceinture de sécurité; l'élaboration d'une enquête nationale sur le port de la ceinture de sécurité en milieu rural en complément de l'enquête nationale effectuée tous les ans dans les régions à prédominance urbaine; et des campagnes saisonnières d'application de la loi et de sensibilisation du public au regard du port de la ceinture de sécurité lors des efforts déployés par les services de police, comme pendant la Semaine nationale de la sécurité sur la route en mai ou l'Opération Impact en octobre.

Dans l'ensemble, ces stratégies visant à accroître le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité se sont avérées très efficaces. Le port de la ceinture de sécurité chez les adultes a augmenté régulièrement pendant toute la durée du plan VSR 2010, atteignant l'objectif des 95 % en 2009-2010. Les estimations nationales relatives au bouclage de la ceinture de sécurité ont été calculées à partir des résultats pondérés des enquêtes menées tous les deux dans des collectivités urbaines et rurales du Canada⁽¹¹⁾. Outre la réalisation de l'objectif global des 95 %, les résultats des enquêtes en 2009-2010 ont révélé une augmentation notable du port de la ceinture dans les zones rurales chez les hommes de moins de 25 ans, les conducteurs de camionnettes et les occupants de la banquette arrière comparativement à ceux des enquêtes connexes précédentes effectuées en 2006 et en 2007⁽¹¹⁾. Si l'objectif lié au bouclage de la ceinture de sécurité chez les occupants adultes a été atteint, il convient de mentionner que les résultats de deux enquêtes nationales sur les dispositifs de retenue des enfants menées en 2006 et en 2010 ont mis en évidence des taux d'utilisation très différents. L'enquête de 2006 sur des enfants de 14 ans et moins a montré que 59,8 % d'entre eux étaient correctement attachés selon leur groupe d'âge, leur poids et leur taille, comparativement aux 64,2 % obtenus d'après les estimations pondérées de l'enquête de 2010 qui se fondaient sur le critère du groupe d'âge seulement^(12,13).

Figure 4
Sous-objectif de la VSR 2010 lié au port de la ceinture de sécurité



Taux de bouclage de la ceinture de sécurité

Nota : Les taux de bouclage de la ceinture de sécurité entre 1996 et 2001 ne sont pas directement comparables à ceux enregistrés depuis 2002 en raison de différences de méthodologie. Aucune enquête nationale sur l'usage de dispositifs de retenue n'a été effectuée en 2008.

L'augmentation constante du taux d'utilisation de la ceinture de sécurité de 2002 à 2010 a permis de dépasser l'objectif des 40 % de réduction du nombre d'automobilistes grièvement blessés dans un accident et de manquer de peu celui de la diminution du nombre d'occupants mortellement blessés qui n'avaient pas attaché leur ceinture, avec 46,7 % et 34,4 % d'occupants non attachés grièvement et mortellement blessés moins, respectivement, pendant les trois dernières années du programme VSR 2010, comparativement à la période de référence. Ces améliorations correspondent en moyenne à environ 1 200 occupants sans ceinture de sécurité grièvement blessés et à 300 automobilistes détachés décédés en moins chaque année pendant les trois dernières années du plan VSR 2010.

Malgré une réduction notable du nombre de victimes d'accidents parmi les occupants de véhicules motorisés qui n'avaient pas attaché leur ceinture de sécurité entre 2008 et 2010, il reste largement place à l'amélioration. Près

de 600 occupants décédés et légèrement plus de 1 400 blessés graves n'avaient pas bouclé leur ceinture de sécurité au moment de la collision. Dans la tranche des 20-44 ans, environ 43 % et 23 % des occupants mortellement et grièvement blessés, respectivement, n'étaient pas attachés lorsque l'accident a eu lieu. Les experts en matière de sécurité routière continuent d'élaborer des stratégies et de cibler les efforts d'intervention sur la faible proportion d'automobilistes qui ne bouclent pas leur ceinture de sécurité et qui sont surreprésentés parmi les victimes d'accidents graves.

Alcool au volant

Les experts canadiens en matière de sécurité routière s'appuient sur un programme national pour lutter contre l'alcool au volant depuis deux décennies. Lancée en 1990, la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA) visait à réduire de 20 % le nombre de décès sur la route imputables à une conduite en état d'ébriété avant la fin de l'année 1995. Elle a ensuite été intégrée au plan Vision sécurité routière 2001, avec pour but de diminuer la proportion de décès et de blessés graves liés à une conduite en état d'ivresse de 20 % avant la fin de l'année 2001, puis au plan VSR 2010, avec l'objectif global de réduire de 40 % le pourcentage de décès et de blessures graves dus à l'alcool au volant entre 2008 et 2010, comparativement à la période de référence.

Pendant toute la durée du plan VSR 2010, le groupe de travail de la SRCFA 2010, en collaboration avec les parties intéressées, a lancé un certain nombre d'initiatives d'éducation et de sensibilisation, ainsi que des campagnes de coercition et des mesures législatives qui visaient les automobilistes qui persistent à prendre le volant en état d'ébriété, les nouveaux et les jeunes conducteurs, les buveurs mondains et les individus reconnus coupables d'une première infraction au volant⁽¹⁴⁾. Parmi les initiatives les plus notables figuraient les campagnes d'éducation et de coercition sur l'alcool au volant très médiatisées pendant la haute saison et dans le cadre d'initiatives nationales des services de police comme la Semaine nationale de la sécurité sur la route ou Opération Impact, l'élargissement de l'examen rétrospectif des sanctions appliquées à un conducteur au cours des dix dernières années, le lancement ou la modification de systèmes de délivrance graduelle des permis de conduire pour imposer un taux d'alcoolémie (TA) nul ou faible aux conducteurs débutants ou de moins de 21 ans, quel que soit le statut de leur permis, et ce, jusqu'à ce qu'ils quittent le programme, et la mise en œuvre d'interventions musclées comme la suspension administrative de permis, la mise en fourrière de véhicules, les interrupteurs d'allumage, les programmes d'évaluation et de réadaptation et la suspension immédiate sur le bord de la route du permis des conducteurs interpellés avec un taux d'alcoolémie entre 50 et 80 mg/dl.

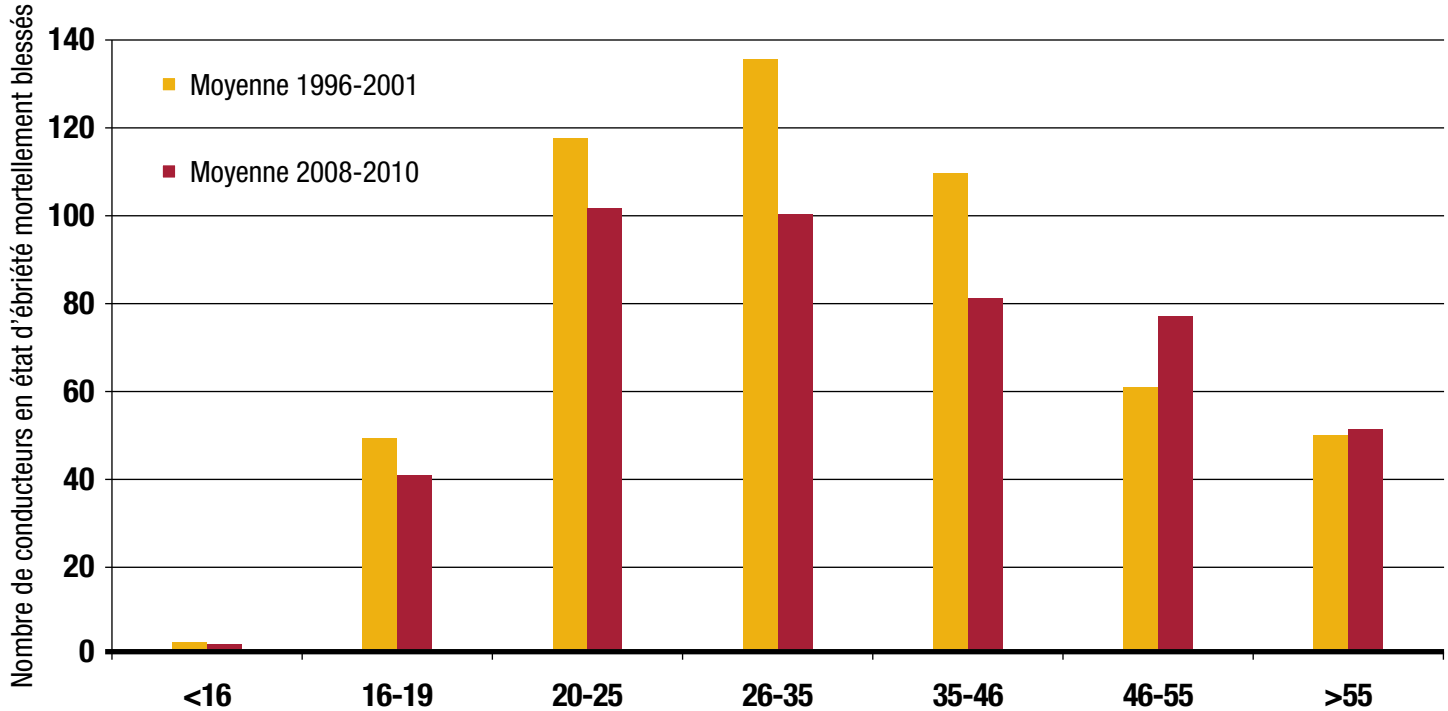
En dépit d'efforts considérables des législateurs, des services de police et d'autres partenaires clés pour appliquer des sanctions plus sévères, mettre en œuvre des initiatives de coercition ciblées et des campagnes d'éducation et de sensibilisation du public, ainsi que des activités de promotion de la santé visant à limiter l'alcool au volant, les problèmes persistent. Entre 2008 et 2010, si 33 % des décès

des suites d'un accident automobile étaient liés à une conduite en état d'ébriété, près de 38 % des conducteurs mortellement blessés avaient un taux d'alcoolémie qui dépassait la limite légale. Parmi les automobilistes mortellement blessés qui avaient bu avant de prendre le volant, plus de la moitié (53 %) avait un TA plus de deux fois supérieur à la limite légale. De plus, plus de la moitié (51,5 %) des conducteurs de camionnettes décédés et de ceux qui ont entre 20 et 35 ans (51 %) avait bu avant leur accident^(15,16).

Dans le cadre du plan Vision sécurité routière 2010, l'initiative visant à limiter l'alcool au volant a été l'une des plus infructueuses, compte tenu du but fixé lors de l'élaboration de la stratégie. La proportion d'usagers de la route tués dans un accident dû à une conduite en état d'ébriété ou aux facultés affaiblies a augmenté de 0,3 %, tandis que le pourcentage de conducteurs en état d'ivresse impliqués dans des accidents graves a diminué de 7,4 % entre 1996 et 2001 et entre 2008 et 2010, lorsque les changements ont été évalués. Cependant, il convient de noter qu'il s'agit du seul sous-objectif qui visait une diminution du pourcentage de décès ou de blessures graves chez les usagers de la route entre la période 1996- 2001 et celle de 2008 à 2010. Tous les autres sous-objectifs consistaient à réduire la proportion de victimes tuées ou grièvement blessées dans des accidents de la route pendant les mêmes périodes. Si le sous-objectif de l'alcool au volant avait été de limiter le nombre de victimes d'accidents graves dus à une conduite en état d'ébriété, les progrès auraient été nettement plus significatifs. Entre les périodes 1996-2001 et 2008-2010, on a enregistré une diminution de 22,4 % d'usagers tués dans des collisions liées à l'alcool au volant et 31,9 % d'automobilistes en moins impliqués dans des accidents graves causés par une consommation abusive. La proportion de conducteurs mortellement blessés dont le taux d'alcoolémie dépassait la limite légale a diminué de 16,1 % entre 2008 et 2010, comparativement à la période de référence^(15,16). Ces améliorations ont eu lieu en dépit d'une forte augmentation de la proportion de conducteurs sur les routes, le nombre moyen d'automobilistes possédant un permis s'étant accru de 13,3 % entre les deux périodes de comparaison. Si on a noté une diminution du nombre de décès sur la route en raison d'une consommation abusive, il faut mentionner que le nombre d'accidents mortels non liés à l'alcool a également baissé. Rien ne permet donc d'établir clairement que le fléchissement des accidents mortels liés à une conduite en état d'ébriété soit uniquement dû aux mesures de prévention contre l'alcool au volant mises en place dans le cadre du plan VSR 2010.

Figure 5

Nombre de conducteurs en état d'ébriété mortellement blessés, moyenne 1996-2001 vs 2008-2010



Si, pendant toute la durée du plan VSR 2010, des progrès quantitatifs ont été accomplis dans la réalisation de ce sous-objectif au sein de tous les groupes d'âge, à l'exception des conducteurs âgés dont le nombre ne cesse d'augmenter, l'alcool au volant reste l'un des défis de longue date auxquels sont confrontés les décideurs, les organismes d'application de la loi et les experts en matière de sécurité routière au Canada. Les partenaires en sécurité routière doivent rester déterminés à élaborer et à mettre en œuvre des initiatives innovantes et efficaces pour remédier au problème de l'alcool au volant.

Contrôle de la vitesse et sécurité aux intersections

Un examen de l'ampleur du nombre d'accidents liés à la vitesse et à la sécurité aux intersections par le Comité permanent sur la sécurité routière du CCATM a donné lieu à la création d'un groupe de travail sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections (SISM) en 1999. Son mandat principal consistait à mettre au point une stratégie multidimensionnelle qui permettrait de limiter la fréquence des accidents graves dus à la vitesse ou ayant lieu aux intersections grâce à l'élaboration et au lancement d'initiatives à l'appui de ses éléments stratégiques :

éducation/sensibilisation, recherche, normes/infrastructures routières et coercition⁽¹⁷⁾. Peu après sa création, ce groupe de travail a proposé de fixer des objectifs modestes de 5 % à 10 % réalisables en cinq ans et visant à réduire le nombre de collisions aux intersections et liées à la vitesse. Le renouvellement du programme national de sécurité routière, assorti d'objectifs quantitatifs, a facilité l'intégration de la Stratégie sur le contrôle de la vitesse et la sécurité aux intersections dans le cadre du plan VSR 2010. On visait une diminution de 20 % du nombre d'usagers tués ou grièvement blessés dans des accidents aux intersections ou liés à la vitesse.

Les accidents dus à une vitesse excessive ou inadaptée et les collisions aux intersections représentaient 24,1 % et 29,1 % des morts de la route et 16,6 % et 42,3 % des blessés graves, respectivement, entre 1996 et 2001.

Des analyses détaillées des données relatives aux accidents où la vitesse était citée comme facteur contributif ont mis en évidence une surreprésentation des conducteurs âgés de 16 à 24 ans chez les victimes mortellement blessées⁽¹⁸⁾. Les accidents mortels connexes se produisaient souvent la nuit, en milieu urbain. Le lien entre l'alcool et les excès de vitesse était

également notable dans les zones urbaines, où plus de 40 % des conducteurs dépassant la limite autorisée à l'origine d'accidents mortels étaient en état d'ébriété.

Des analyses approfondies des collisions aux intersections ont révélé que plus de la moitié des décès et environ 70 % des blessures graves avaient lieu dans le cadre d'accidents de la route en milieu urbain. En outre, plus de 40 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels et près de 30 % des automobilistes en cause dans des collisions faisant des blessés graves aux intersections avaient déjà commis une infraction. Les groupes d'âge des 16 à 24 ans et des 75 ans et plus étaient les plus susceptibles d'avoir été arrêtés pour violation du code de la route avant d'être impliqués dans un accident mortel⁽¹⁹⁾.

Parmi les initiatives notables mises en œuvre dans diverses administrations pendant toute la durée du plan VSR 2010 pour appuyer les éléments stratégiques de la SISM figuraient l'élaboration de campagnes d'éducation et la diffusion d'information sur les dangers d'une conduite agressive et des courses de rue, des recherches visant à déterminer les raisons d'une conduite dangereuse, l'application de sanctions sévères en cas de manœuvres périlleuses (50 km/h ou plus au-dessus de la vitesse imposée affichée) ou de courses de rue, la mise en place d'une législation visant à réduire la vitesse à proximité de chantiers ou d'écoles ou lors de dépassement de véhicules d'urgence ou de dépanneuses et l'application de sanctions plus sévères à l'encontre des contrevenants, la mise en place de panneaux à message variables et de systèmes de limite de vitesse variable pour réduire la vitesse imposée dans des conditions défavorables, l'élaboration de campagnes d'éducation du public sur la sécurité aux intersections à l'intention des automobilistes et des usagers de la route vulnérables, l'augmentation des amendes en cas d'infraction aux intersections, des recherches visant à cerner les problèmes de sécurité aux intersections en milieu rural ainsi que l'adoption de mesures préventives peu coûteuses et faciles à appliquer pour y remédier, une revue de la littérature sur l'efficacité des caméras de contrôle aux intersections, l'installation de ronds-points pour réduire la vitesse et le nombre d'accidents aux intersections en milieu urbain, l'installation de ralentisseurs sonores aux intersections à haut risque, la mise à niveau de la signalisation, de la configuration des feux de circulation et des voies de circulation aux intersections très dangereuses, l'intégration de méthodes de coercition ciblée aux activités d'application de la loi, des

initiatives des services nationaux de la sécurité routière axées sur la vitesse et la sécurité aux intersections (p. ex. l'Opération Impact et la Semaine nationale de la sécurité sur la route).

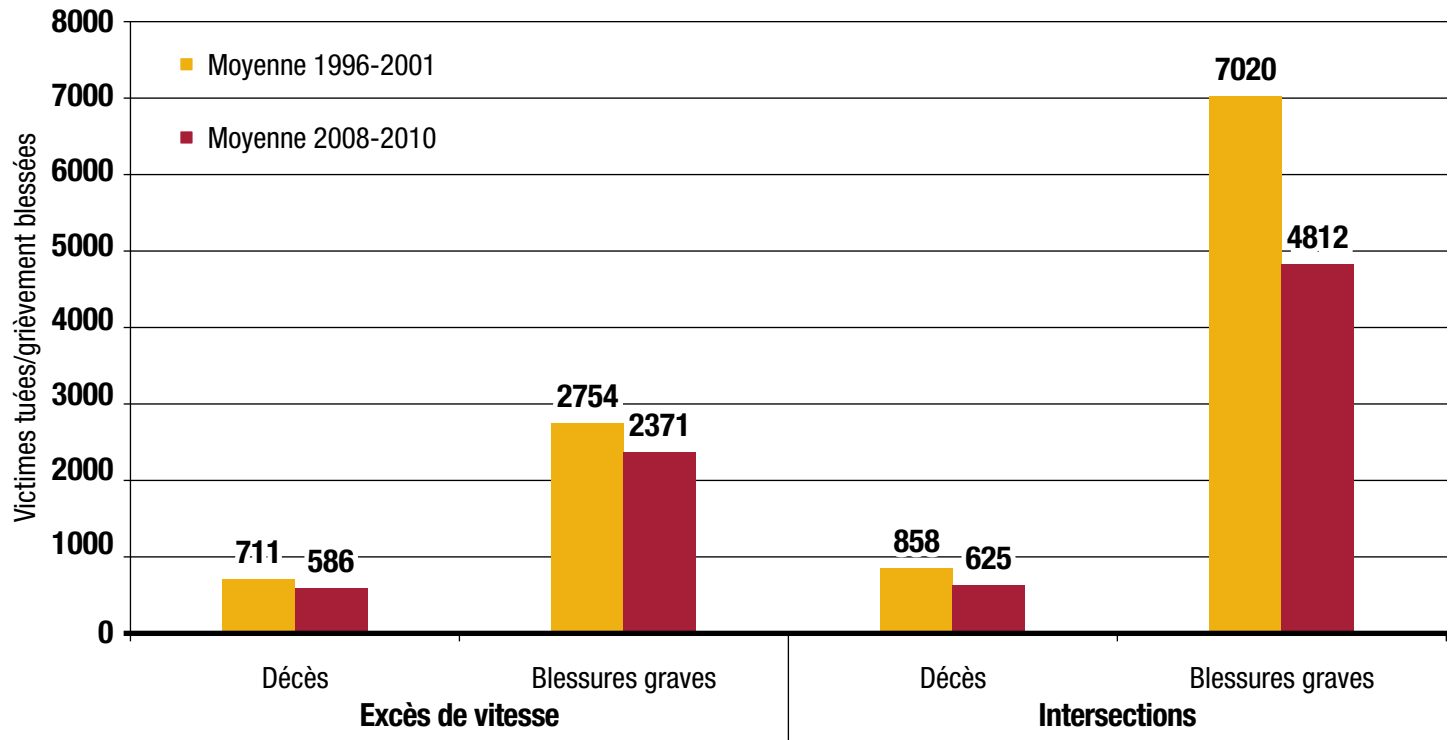
Les efforts collectifs des intervenants en sécurité routière pour appuyer les éléments stratégiques de la SISM se sont avérés fructueux. L'objectif du plan VSR 2010 de réduire le nombre d'usagers tués ou grièvement blessés dans des collisions aux intersections a été dépassé, car le nombre moyen de victimes décédées et grièvement blessées entre 2008 et 2010 a fléchi de 27,2 % et de 31,5 % respectivement, comparativement à la période de référence.

Des progrès considérables ont été réalisés en ce qui a trait à la diminution du nombre de victimes d'accidents graves liés à des excès de vitesse, mais l'objectif n'a pas été complètement atteint. Cependant, si l'on compare à la période de référence (1996-2001), le nombre considérablement plus élevé de victimes mortellement et grièvement blessées dans des accidents dus à des excès de vitesse à mi-parcours (2005-2007) de la mise en œuvre du plan VSR 2010, des progrès notables ont été accomplis. L'une des recommandations découlant de l'examen mi-mandat de la VSR 2010⁽⁵⁾ préconisait d'axer les composantes des programmes existants à l'appui des objectifs de la stratégie sur les résultats. Cette suggestion, parmi d'autres, a incité les intervenants dans la plupart des administrations à renouveler leurs efforts afin d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies visant à mettre un frein aux excès de vitesse. Finalement, on a observé une réduction de 17,5 % du nombre de morts et de 13,9 % du nombre de blessés graves dans des collisions liées à la vitesse entre 2008 et 2010.

Malgré la diminution spectaculaire du nombre de personnes tuées ou grièvement blessées dans des accidents aux intersections et, dans une moindre mesure, la réduction du nombre de victimes d'accidents graves en partie dus à la vitesse, des efforts considérables demeurent nécessaires pour réduire davantage les collisions graves liées à ces facteurs, les données actuelles sur les accidents indiquant qu'environ 25 % des personnes mortellement blessées avaient péri dans un accident où la vitesse était citée comme facteur contributif et que 25 % des victimes avaient été tuées lors de collisions à une intersection.

Figure 6

Nombre d'usagers de la route tués/grièvement blessés dans des accidents aux intersections ou liés à la vitesse, moyenne 1996-2001 vs 2008-2010



Usagers de la route vulnérables

Les piétons, les motocyclistes et les cyclistes sont considérés comme des usagers vulnérables, en raison des dangers auxquels ils sont confrontés dans le cadre de conflits de circulation avec les automobilistes (c.-à-d. qu'ils ne sont pas protégés par la structure d'un véhicule ni par des systèmes de retenue comme ses occupants). Globalement, ils représentaient environ 21 % des usagers de la route tués et 20 % des victimes grièvement blessées dans des collisions entre 1996 et 2001.

Plusieurs facteurs de risques ont été observés lors d'accidents impliquant des usagers de la route vulnérables. La consommation d'alcool a été citée comme facteur contributif dans au moins 25 % des cas de décès de piétons et dans plus de 30 % des cas de blessures mortelles de motocyclistes entre 1996 et 2001^(15,16). Les intersections, notamment en milieu urbain, étaient également problématiques, car près de la moitié des morts chez les piétons et les cyclistes et environ 40 % des décès de motocyclistes étaient attribuables à des collisions de ce type. Plus de 40 % de toutes les blessures graves infligées à des usagers vulnérables se sont produites

à des intersections. La visibilité faisait également partie des facteurs de risque pour les piétons. Plus de la moitié des décès et plus de 40 % de blessures graves dans cette catégorie d'usagers avaient lieu la nuit ou dans des conditions d'éclairage artificiel, ce qui soulignait la nécessité de porter des vêtements rétro réfléchissants la nuit. Les piétons avaient également du mal à adhérer aux règles de sécurité routière, car dans plus de la moitié des cas de décès ou de blessures graves, ils ont été jugés responsables⁽²⁰⁾.

L'une des évolutions positives résultant de l'établissement d'un objectif de réduction du nombre de victimes d'accidents graves pour ce groupe d'usagers dans le cadre du plan VSR 2010 a consisté en la création d'un groupe de travail sur les usagers de la route vulnérables en 2003. Il était chargé de mettre au point et de promouvoir des stratégies/initiatives nationales axées sur les problèmes des usagers de la route vulnérables afin de déterminer et d'échanger les pratiques exemplaires entre administrations sur les enjeux connexes à l'échelle nationale et de collaborer avec d'autres intervenants nationaux (p. ex. en matière d'infrastructure routière), dont la mission consistait à rendre les routes plus sûres pour les usagers vulnérables⁽²¹⁾.

L'objectif quantitatif fixé dans le cadre du plan VSR 2010 en ce qui a trait à la réduction du nombre de victimes d'accidents graves chez les usagers de la route consistait en une diminution de 30 % du taux moyen de décès et de blessures graves au sein de cette catégorie de personnes pendant les trois dernières années du programme, comparativement à la période de référence (1996-2001).

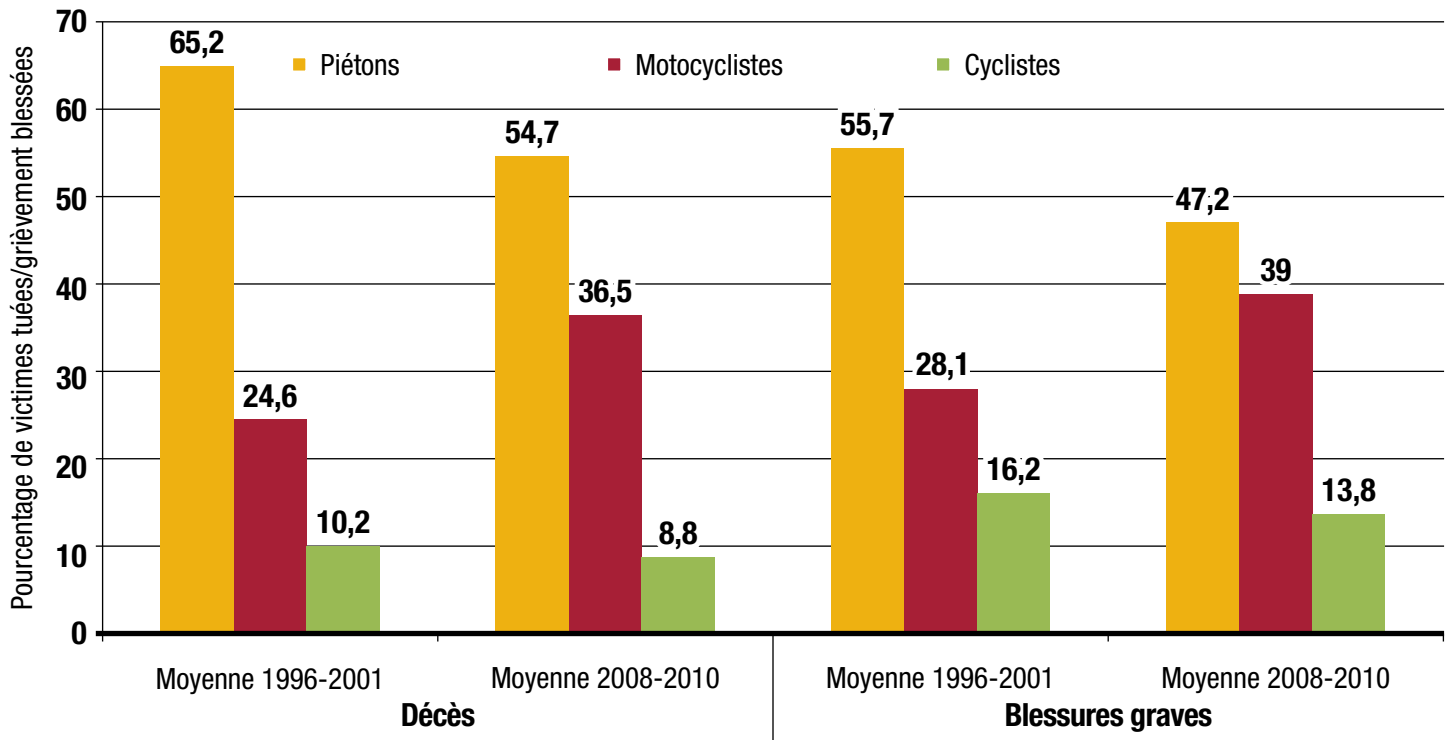
Les initiatives notables de recherche, d'éducation et de sensibilisation, de coercition et de construction d'infrastructures routières mises en place dans les administrations sélectionnées pour rendre la marche et le cyclisme plus sécuritaires comprenaient le lancement de campagnes de sensibilisation des conducteurs et des piétons rappelant à tous les usagers de la route leurs responsabilités respectives; l'intégration de documents d'éducation du public sur la sécurité des usagers de la route vulnérables dans les programmes scolaires; des présentations sur la sécurité des piétons à l'intention d'organismes et d'associations de personnes âgées; l'offre de cours sur la sécurité à motocyclette dans les collectivités rurales; la combinaison de campagnes d'éducation et de coercition ciblées à l'intention des motocyclistes et des usagers vulnérables; la proposition de modifications législatives relativement à la sécurité des piétons se traduisant par des amendes plus lourdes et une augmentation des suspensions de permis pour les récidivistes en excès de vitesse à proximité d'écoles ou de passages piétons; le remplacement des passages piétonniers par des feux de signalisation là où les accidents étaient fréquents; l'installation d'indicateurs sonores sur les feux tricolores dans des zones urbaines sélectionnées; l'aménagement de pistes cyclables sur les voies urbaines; des audits de sécurité des routes aux intersections municipales pour cerner les problèmes de sécurité existants et potentiels, notamment en ce qui a trait aux piétons et aux cyclistes ainsi que l'élaboration de lignes directives et de normes sur les infrastructures routières à l'intention des services municipaux qui satisfont aux exigences de sécurité des piétons et de cyclistes.

Dans l'ensemble, il semble que les efforts considérables des intervenants pour accroître la sécurité des usagers de la route vulnérables aient connu un succès limité. Parmi les usagers de la route vulnérables, les décès ont diminué de 9 % entre la période de référence et les trois dernières années du programme national, tandis que le nombre de

blessés graves a légèrement fléchi, de 3,4 %, pendant la même période. En dépit des progrès limités relevés lors de l'examen des victimes d'accidents graves parmi les usagers vulnérables comme un seul et même groupe, il convient de souligner que des résultats très différents ont été observés lorsque l'évolution du nombre de victimes d'accidents graves chez les piétons, les cyclistes et les motocyclistes était étudiée séparément. Le nombre de décès chez les piétons et les cyclistes a sensiblement diminué (23,8 % et 21,6 % respectivement) dans le cadre du plan VSR 2010, tandis que chez les motocyclistes, ce chiffre a considérablement augmenté (34,5 %), notamment en raison des déplacements accrus avec ce type de véhicule liés à une hausse de 92,6 % du nombre de motocyclettes immatriculées entre les deux périodes de comparaison⁽³⁾. En réalité, l'amélioration sensible en ce qui a trait aux décès chez les piétons et les cyclistes a été contrebalancée par une hausse significative du nombre de motocyclistes tués. Une tendance très similaire a été observée chez les usagers de la route vulnérables grièvement blessés. Le nombre moyen de piétons et de cyclistes blessés a baissé de 18,1 % respectivement au cours des trois dernières années du plan VSR 2010 comparativement à la période de référence, tandis que la proportion de blessés graves parmi les motocyclistes a augmenté de 34,1 % entre les mêmes périodes de comparaison.

La figure 7 illustre l'évolution de la répartition en pourcentage des usagers de la route vulnérables victimes d'accidents graves entre les deux périodes de comparaison.

Figure 7
Nombre d'usagers de la route vulnérables tués/grièvement blessés (%) par type de victime
Moyenne 1996-2001 vs 2008-2010



Sécurité routière en milieu rural

Le vaste réseau canadien de routes rurales à deux voies et à chaussée unique dont la vitesse imposée est en moyenne de 80 à 90 km/h facilite les déplacements quotidiens dans les grandes régions à faible densité de population du pays. Cependant, emprunter ces routes a un prix. Entre 1996 et 2001, légèrement plus de la moitié (50,9 %) de l'ensemble des usagers de la route tués et plus d'un tiers (35,1 %) des blessés graves ont été victimes d'un accident sur des voies rurales à chaussée unique.

Des groupes de travail nationaux ont été mis en place pour orienter les efforts d'intervention des intervenants dans la plupart des domaines visés par le plan VSR 2010. L'établissement d'un sous-objectif ambitieux de réduction du nombre de victimes d'accidents graves sur les routes rurales dans le cadre du plan VSR 2010 soulignait la nécessité d'établir un dispositif comparable pour remédier au problème. Créé en 2005, le groupe de travail sur la sécurité routière en milieu rural avait pour principale mission de sensibiliser le grand public et les défenseurs de la sécurité routière aux

problèmes les plus courants en matière de sécurité sur les routes rurales afin de déterminer les initiatives/programmes/stratégies efficaces des administrations en la matière pouvant être mises en œuvre à l'échelle nationale et d'en rendre compte, ainsi que d'établir des liens formels et des protocoles d'échange de renseignements avec les intervenants nationaux, notamment en ce qui a trait à la conception et à l'exploitation des routes.

L'objectif quantitatif fixé dans le cadre du plan VSR 2010 relativement à la réduction du nombre de victimes d'accidents graves sur les routes rurales consistait en une diminution de 40 % du taux moyen de décès et de blessures graves chez les usagers de la route pendant les trois dernières années du programme comparativement à la période de référence (1996-2001).

L'analyse approfondie des données sur les accidents de la route en milieu rural survenus pendant la période de référence a montré que la plupart des victimes sont décédées dans un accident à un seul véhicule (35 %) ou une collision frontale (35 %) et, dans une moindre mesure, dans un accident à une intersection (22 %). Dans ces trois configurations, on

a noté des chiffres comparables pour les blessures graves, soit 44 %, 20 % et 28 %, respectivement.

Les comportements à haut risque des conducteurs fréquemment cités comme facteurs contributifs dans ces collisions sur les routes rurales comprenaient le non-usage de dispositifs de retenue des occupants et la vitesse combiné à la consommation d'alcool pour les victimes d'accidents nocturnes à un seul véhicule et à un nombre élevé d'infractions au code de la route chez les automobilistes mortellement ou grièvement blessés impliqués dans des collisions frontales ou aux intersections⁽²²⁾.

Parmi les activités notables mises en place pour appuyer la mission du groupe de travail sur la sécurité routière en milieu rural figuraient la production d'un rapport sur les tendances nationales observées en matière de collision et les stratégies recommandées pour réduire le nombre de victimes d'accidents graves sur les routes rurales⁽²²⁾; le financement de recherches visant à mener une enquête nationale visant à référencer les stratégies en matière de sécurité sur les routes rurales d'un bout à l'autre du Canada et à déterminer les plans régionaux plus efficaces qui pourraient être mis en œuvre à l'échelle nationale⁽²³⁾; la tenue d'enquêtes nationales semestrielles sur le port de la ceinture de sécurité en milieu rural en complément de celles d'ampleur nationale relatives aux dispositifs de retenue en zone urbaine effectuées tous les deux ans; l'analyse des résultats des enquêtes régionales sur le bouclage de la ceinture de sécurité afin de mettre au point des programmes ciblant les groupes à haut risque; l'élaboration d'un manuel sur la sécurité aux intersections en milieu rural proposant des mesures de prévention peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre; la formation de techniciens dans le cadre du Programme national de formation à la sécurité des enfants passagers ainsi que l'organisation d'inspections et la sensibilisation aux dispositifs de retenue d'enfants dans les collectivités rurales; le lancement de campagnes nationales de coercition et d'éducation du public en milieu rural afin d'accroître l'usage de dispositifs de retenue chez les occupants de véhicules, de décourager les conducteurs de prendre le volant en état d'ébriété et de limiter les excès de vitesse; la démonstration de simulateurs de renversement et du déclenchement de coussins de sécurité gonflables lors d'événements dans les collectivités rurales; l'analyse des points noirs et des audits de sécurité des routes visant à cerner les

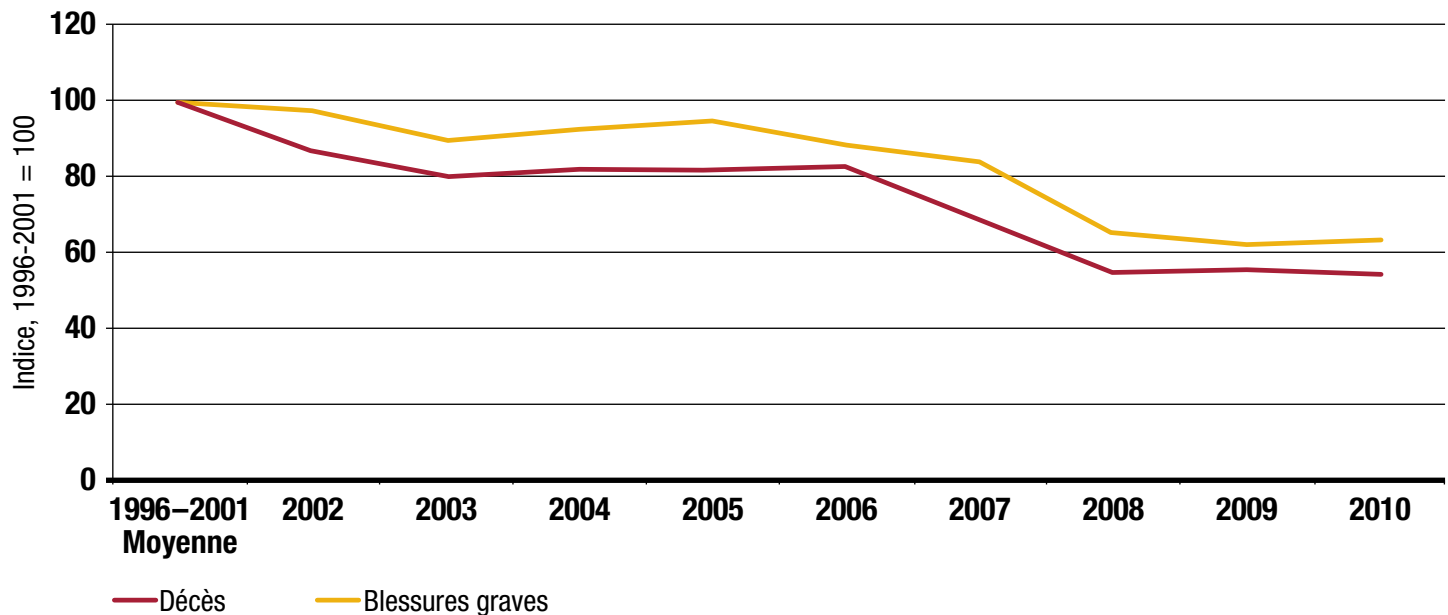
problèmes de conception; l'amélioration de la signalisation aux endroits à haut risque; la construction de ronds-points à certaines intersections dangereuses et l'installation de ralentisseurs sonores sur les accotements, la ligne médiane et les bandes transversales de certains tronçons de route afin de prévenir les conducteurs de la présence d'un panneau d'arrêt.

Les stratégies de coercition, de conception et d'exploitation des routes élaborées et mises en œuvre dans le cadre du plan VSR 2010 pour accroître la sécurité sur les routes rurales, mais également les travaux de recherche et les campagnes d'éducation du public connexes se sont avérés très fructueux. Les progrès réguliers relativement à l'usage de dispositifs de retenue par les occupants de véhicules dans les collectivités rurales illustrent l'efficacité de ces stratégies. Comparativement aux résultats de la précédente enquête nationale sur le port de la ceinture de sécurité dans le Canada rural en 2006, la dernière enquête nationale (2009) a révélé une augmentation notable du port de la ceinture de sécurité chez les hommes de moins de 25 ans conduisant des véhicules utilitaires légers (+ 7,8 points de pourcentage) et les occupants de la banquette arrière (+ 7,6 points de pourcentage)⁽¹¹⁾. La proportion de conducteurs mortellement blessés qui n'avaient pas bouclé leur ceinture au moment de l'accident a diminué de 4,3 points de pourcentage en 2008-2010 comparativement à la période 1996-2001.

Au cours des trois dernières années du plan VSR 2010, si le nombre d'usagers tués dans des collisions sur des routes rurales a fléchi de 35,7 %, frôlant l'objectif de 40 %, les progrès réalisés relativement aux victimes d'accidents graves ont dépassé les espérances avec 44,4 %.

La figure 8 montre que la sécurité sur les routes rurales s'est considérablement améliorée à la suite de la création d'un groupe de travail en 2005 qui a orienté l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies et d'interventions ciblées. Néanmoins, les experts en matière de sécurité routière continuent de sensibiliser le public aux dangers des routes rurales (p. ex. animaux sauvages, mauvaises conditions routières, fatigue du conducteur) et les organismes d'exécution devraient continuer de mener des campagnes ciblant l'alcool au volant, les excès de vitesse et l'absence du port de la ceinture de sécurité, qui expliquent toujours une grande partie des accidents graves sur les routes de campagne.

Figure 8
Usagers de la route tués dans des accidents sur des routes rurales, 1996-2001-2010



Sécurité des véhicules commerciaux

Le kilométrage annuel des véhicules commerciaux est près de trois fois supérieur à celui des voitures de tourisme⁽⁴⁾. Les accidents les impliquant sont souvent graves, notamment en raison de leur taille imposante. Les collisions avec des véhicules commerciaux dont le poids nominal brut excédait 4 536 kg se sont traduites par environ 20 % de décès et 10 % de blessures graves entre 1996 et 2001. Le taux de décès par milliard de kilomètres parcourus par ce type de véhicules entre 2000 et 2001 (les seules années de la période de référence pour lesquelles les données de kilométrages ont été relevées au Canada) était plus de deux fois supérieur à celui de l'ensemble des catégories de véhicule. Cependant, selon la même base de comparaison, les véhicules commerciaux étaient impliqués deux fois moins souvent seulement que les utilitaires légers dans des accidents avec blessures.

Au nombre des caractéristiques notables d'une analyse des données en matière de collision impliquant des véhicules commerciaux figuraient la fréquence élevée de décès liés à des accidents sur des routes rurales à chaussée unique, la prévalence de collisions mortelles aux intersections et la forte probabilité que d'autres conducteurs en cause aient déjà commis des infractions au code de la route dans des accidents mortels entre plusieurs véhicules⁽²⁴⁾.

L'objectif quantitatif fixé dans le cadre du plan VSR 2010 visant à réduire le nombre de victimes d'accidents graves impliquant des véhicules commerciaux consistait en une diminution de 20 % du taux moyen de décès et de blessures graves chez les usagers de la route pendant les trois dernières années du programme, comparativement à la période de référence (1996-2001).

Le Comité permanent sur la conformité et la réglementation (C&R) du CCATM, qui traite des questions de conformité liées aux conducteurs et véhicules commerciaux, au transport de marchandises dangereuses et au transport routier commercial, était chargé de préparer et de mettre en œuvre des règlements et des stratégies pour améliorer la sécurité des véhicules commerciaux.

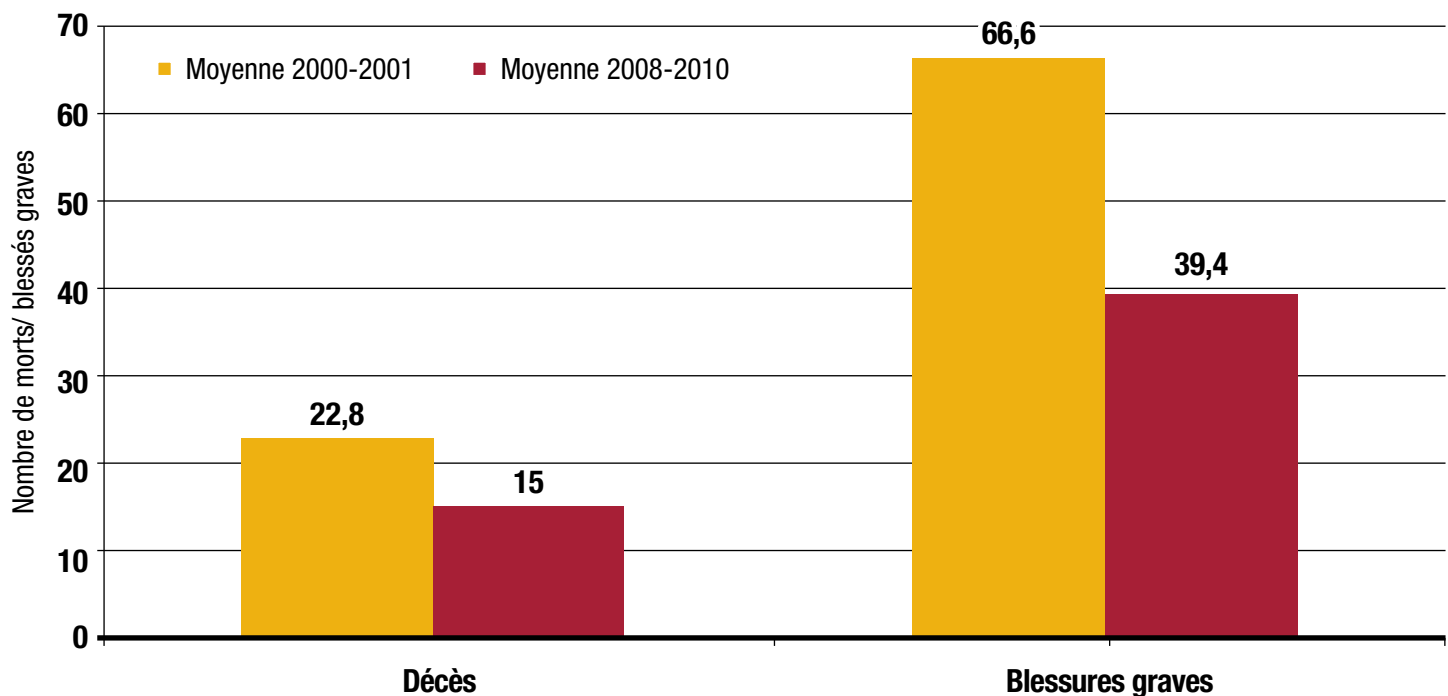
Il a élaboré et lancé plusieurs initiatives importantes fondées sur les normes de rendement minimum du Code national de sécurité applicables à toute personne responsable de l'exploitation sécuritaire de véhicules commerciaux⁽²⁵⁾. Pendant toute la durée du plan VSR 2010, les améliorations en matière de sécurité des véhicules commerciaux, comme le règlement relatif aux heures de service⁽²⁶⁾, qui donne davantage l'occasion aux conducteurs de bénéficier d'un temps de repos supplémentaire, le règlement national sur le système de cotes de sécurité⁽²⁷⁾, qui garantit qu'un rendement comparable en

matière de sécurité se traduit par une cote de sécurité similaire dans tout le Canada, et les révisions apportées aux normes d'inspection avant départ⁽²⁸⁾, qui reflètent les modifications des normes d'entretien et d'inspection, ont contribué à améliorer la sécurité des véhicules commerciaux. D'autres activités notables visant à soutenir la réalisation des sous-objectifs de réduction du nombre de victimes d'accidents graves impliquant des véhicules commerciaux comprenaient l'installation obligatoire de limiteurs de vitesse sur les véhicules commerciaux dans certains territoires ou provinces, la préparation d'une campagne nationale de sensibilisation du public intitulée « Partageons la route » consistant à sensibiliser les conducteurs de véhicules de tourisme aux angles morts des gros porteurs, l'élaboration de programmes exhaustifs de formation des nouveaux conducteurs ou l'amélioration de cours existants pour offrir une meilleure formation aux chauffeurs de véhicules commerciaux, l'évaluation approfondie des principaux facteurs humains liés aux accidents de véhicules commerciaux et l'élaboration d'une stratégie de pratiques exemplaires pour en réduire la fréquence⁽²⁹⁾.

La mise en œuvre de nouveaux règlements et stratégies ainsi que l'utilisation légèrement réduite des véhicules commerciaux en raison du ralentissement économique entre 2008 et 2010 comparativement au milieu des années 2000 se sont traduites par un fléchissement significatif du nombre de victimes d'accidents graves pendant les trois dernières années du plan VSR 2010. Les décès ont diminué de 21,9 %, tandis que le nombre de blessés graves a fléchi de 29,8 % par rapport à la période 1996-2001. En plus de dépasser l'objectif du plan VSR 2010 d'une réduction de 20 % du nombre absolu de victimes d'accidents graves impliquant des véhicules commerciaux, la proportion d'usagers tués et grièvement blessés a diminué de 34,2 % et de 40,8 %, respectivement, par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules commerciaux pendant les trois dernières années du plan VSR 2010, comparativement à la période de référence.

Figure 9

Nombre d'usagers de la route tués/grièvement blessés dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux par milliard de km parcourus, moyenne 2000-2001 vs 2008-2010



Jeunes conducteurs

Les jeunes conducteurs inexpérimentés, âgés de 16 à 19 ans, sont surreprésentés parmi les victimes d'accidents graves. Entre 1996 et 2001, ils constituaient environ 5 % de l'ensemble des titulaires d'un permis de conduire au Canada, mais représentaient près de 10 % des conducteurs mortellement ou grièvement blessés. Pendant la période de référence, 36 % de tous les jeunes automobilistes tués avaient pris le volant après avoir bu ou avec facultés affaiblies^(15,16) et approximativement un tiers de ceux mortellement blessés n'avaient pas bouclé leur ceinture de sécurité au moment de la collision⁽¹⁰⁾. Les données sur le kilométrage des véhicules par catégorie d'âge recueillies entre 2000 et 2001 ont révélé que le taux de décès parmi les jeunes conducteurs était trois fois supérieur à celui de l'ensemble des automobilistes par milliard de kilomètres parcourus⁽⁴⁾.

L'objectif fixé dans le cadre du plan VSR 2010 en ce qui a trait aux jeunes conducteurs/motocyclistes âgés de 16 à 19 ans consistait en une diminution de 20 % du taux moyen de décès et de blessures graves de ce groupe d'âge pendant les trois dernières années du programme, comparativement à la période de référence (1996-2001).

Tout au long du plan VSR 2010, plusieurs groupes de travail nationaux se sont efforcés d'améliorer le comportement des jeunes conducteurs/motocyclistes. Les groupes de travail du PCPO 2010, de la SISM et de la SRCFA 2010 ont élaboré et mis en œuvre des stratégies et des activités visant à réduire la fréquence des comportements à haut risque, comme l'absence du port de la ceinture de sécurité, les excès de vitesse et la conduite agressive en état d'ébriété chez tous les automobilistes, y compris les jeunes conducteurs/motocyclistes. Celui de la SRCFA 2010 a également créé le groupe de travail ponctuel « TA tolérance zéro pour jeunes/nouveaux conducteurs » chargé d'examiner les avantages pour la sécurité routière de l'instauration d'un TA nul pour les jeunes/nouveaux conducteurs de 21 ans et moins (p. ex en Ontario et au Québec) et de recommander diverses méthodes d'application de cette tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour ce type d'automobiliste.

Parmi les initiatives notables adoptées entre 2002 et 2010 par les intervenants pour limiter le nombre de victimes d'accidents graves chez les jeunes conducteurs ou

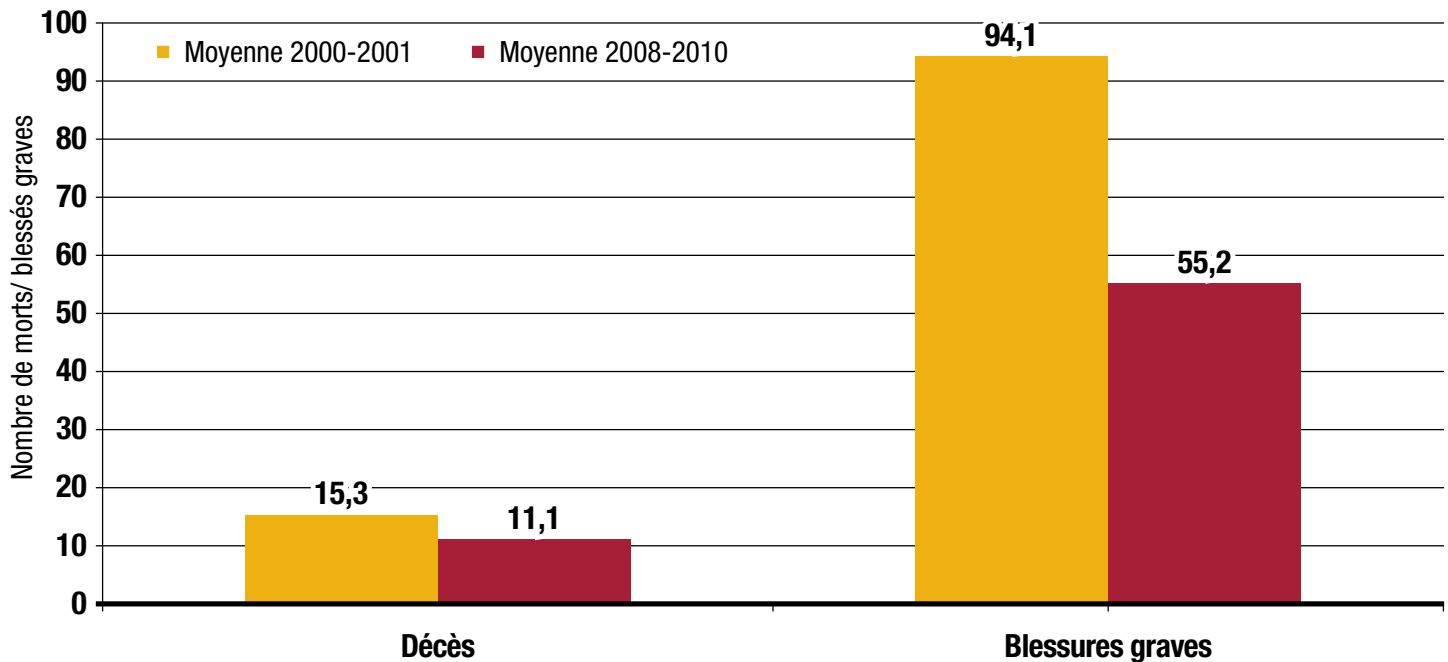
motocyclistes figuraient l'élaboration et la diffusion à grande échelle de documents d'éducation du public, comme la vidéo iDrive, qui aide les jeunes automobilistes à reconnaître les facteurs contribuant à une conduite dangereuse et à mettre en place des stratégies pour les éviter; l'adoption d'une loi dans certaines provinces interdisant aux conducteurs de 21 ans et moins toute consommation d'alcool avant de prendre le volant; la mise en place de systèmes de délivrance graduelle des permis de conduire et leurs restrictions inhérentes, notamment une tolérance zéro en matière d'alcoolémie, un nombre limité de points d'inaptitude, des restrictions de conduite la nuit, des limitations en ce qui a trait aux occupants et des restrictions routières dans toutes les provinces à une exception près, où ce type de système était instauré pour la première fois; l'amélioration de ces systèmes et la mise en place de restrictions plus sévères dans les provinces où ils existaient déjà; l'élaboration d'un guide d'enseignement sur l'expérience de conduite, assorti d'un livret d'activités et d'une brochure, pour enseigner aux jeunes les exigences et les restrictions, notamment les révisions de ces systèmes de permis par étapes; l'examen de la politique et des normes de délivrance du permis de conduire pour motocyclettes afin de formuler des recommandations visant à améliorer la sécurité des motocyclistes ;et des recherches sur la prise de risque et les aptitudes de conduite chez les nouveaux automobilistes.

Dans l'ensemble, la combinaison des stratégies mises en œuvre par les intervenants en sécurité routière et la diminution des déplacements (- 13 %) chez les jeunes conducteurs et motocyclistes pendant les dernières années du plan VSR 2010 comparativement au milieu de la décennie en raison du ralentissement économique a contribué à un fléchissement spectaculaire du nombre d'accidents. L'objectif de 20 % de réduction du nombre de victimes mortellement ou grièvement blessées a été dépassé, avec 23,5 % de décès en moins et une diminution des blessures graves de 37,9 %.

Bien que l'objectif de réduction du nombre de victimes d'accidents graves chez les jeunes automobilistes ait été dépassé, de nombreux efforts sont encore nécessaires pour atténuer les comportements à haut risque, comme la conduite en état d'ivresse et l'absence du port de la ceinture de sécurité, qui restent très répandus chez les jeunes conducteurs/motocyclistes impliqués dans de graves accidents.

Figure 10

**Jeunes conducteurs/motocyclistes tués/grièvement blessés dans un accident par 100 000 automobilistes titulaires d'un permis
Moyenne 1996-2001 vs 2008-2010**



Des routes et des véhicules plus sûrs

Les efforts collectifs des groupes de travail nationaux visant à orienter l'élaboration et l'application de stratégies contribuant à atteindre les objectifs du plan VSR 2010 ont déjà été établis. Il convient également de mentionner que les améliorations notables en matière de sécurité concernant les véhicules et les infrastructures routières pendant toute la durée du plan VSR 2010 ont contribué au succès remporté dans les domaines visés par le programme national de sécurité routière.

Les travaux de recherche démontrant les avantages pour la sécurité routière de l'électrostabilisateur programmé (ESP) ont incité les fabricants à équiper de leur propre chef de nombreux véhicules haut de gamme de l'ESP plusieurs années avant son installation réglementaire obligatoire pour toutes les nouvelles voitures de tourisme fabriquées dès le 1er septembre 2011. Ce dispositif de sécurité aide les automobilistes à conserver le contrôle de leur véhicule en cas d'embardee ou de freinage soudain pour éviter un obstacle. Selon une étude du gouvernement fédéral qui analysait les données sur les accidents de 2006, on estime que près de 30 % des automobilistes tués n'auraient pas péri ou été grièvement blessés à la suite d'une perte de contrôle de leur véhicule s'il avait été muni d'un ESP. Un protocole d'entente entre le gouvernement fédéral et les fabricants de véhicules motorisés, qui s'est traduit par l'installation croissante de rideaux gonflables ou de coussins de sécurité latéraux dans les nouveaux véhicules motorisés en

tant qu'équipement de sécurité standard ou optionnel, a réduit le risque de blessures graves chez les occupants de véhicules heurtés lors de collisions latérales. On anticipe une réduction de 30 % de décès chez les occupants tués dans ce type d'accidents, une fois que toutes les voitures de tourisme seront équipées de ces dispositifs de résistance aux chocs. D'autres avancées remarquables en matière de sécurité des véhicules pendant cette période comprennent la mise en place d'une réglementation sur la protection contre l'encastrement arrière des remorques commerciales afin d'éviter l'avant des voitures de tourisme de passer sous les semi-remorques en cas de choc arrière, des limiteurs de charge pour permettre à la pression exercée sur la poitrine par la ceinture de sécurité d'augmenter uniquement lorsque la probabilité de blessure grave est faible, des coussins de sécurité gonflable adaptables à la taille de l'occupant, de nouveaux critères régissant les dispositifs de fixation des sièges pour enfants et des systèmes de contrôle de la pression des pneus. Au nombre des initiatives de recherche sur la sécurité des véhicules menées par le gouvernement fédéral figuraient l'étude de la distraction des conducteurs, l'adaptation intelligente de la vitesse et les systèmes de freinage à réduction d'impact.

L'Association des transports du Canada (ATC) est un organisme national qui recueille et encourage la transmission d'information et de connaissances sur les directives techniques et les pratiques exemplaires, notamment en ce qui a trait aux routes et au transport routier. Dans le cadre du plan VSR 2010, elle a publié

plusieurs rapports afin de fournir aux autorités canadiennes responsables de sécurité routière et aux ingénieurs des éléments de sécurité améliorés en matière de planification, de conception et de réfection des routes. Parmi les sujets notables abordés dans ces publications, citons l'élaboration de lignes directrices pour un éclairage uniforme des routes et les installations d'éclairage extérieur connexes; la conception et l'installation de ralentisseurs sonores transversaux pour alerter les conducteurs de modifications imminentes ou inhabituelles des conditions de conduite; la mise à jour du *Guide canadien de conception géométrique des routes* en mettant l'accent sur la vitesse de base et la cohérence de la conception des routes; la description des exigences de base pour la gestion de la sécurité routière en génie et la découverte de liens avec d'autres intervenants en la matière; la communication de directives aux spécialistes de la circulation sur la mise à niveau des paramètres physiques et opérationnels des routes en service afin de les adapter davantage aux conditions de circulation actuelle et aux connaissances en matière de sécurité routière; et l'élaboration de lignes directrices sur l'identification des endroits du réseau propices aux collisions pour déterminer les carences en matière d'infrastructure routière ainsi que les aspects relatifs à la circulation et à la régulation du trafic pouvant avoir contribué aux collisions et définir les mesures correctives appropriées.

Plan VSR 2010 : une initiative réussie des intervenants

Le présent rapport documente le succès du plan Vision sécurité routière 2010 et fournit des précisions sur les progrès significatifs réalisés en ce qui a trait aux principaux enjeux de sécurité routière abordés dans le cadre du programme.

Ce plan s'est révélé fructueux pour un certain nombre de raisons. Tout d'abord, il a bénéficié d'un appui politique de haut niveau : avant son lancement en 2002, il a reçu l'approbation de tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Les ministres et sous-ministres des transports étaient régulièrement informés des activités de sécurité routière menées d'un bout à l'autre du pays et des progrès accomplis en vue de l'atteinte des objectifs fixés. Pour les aspects à améliorer de la stratégie dont l'évolution était jugée trop lente à mi-parcours, les intervenants en sécurité ont redoublé d'efforts pendant les

dernières années du plan VSR 2010 grâce à l'appui politique dont il jouissait afin d'accélérer les progrès vers l'atteinte des objectifs de l'initiative.

Ensuite, les groupes de travail nationaux, composés d'experts en sécurité routière issus d'organisations gouvernementales et non gouvernementales existantes qui avaient pour mission de s'attaquer aux enjeux connexes de longue date, se sont appropriés la majeure partie du vaste éventail des objectifs du plan VSR 2010. La sensibilisation accrue aux questions clés et leur connaissance ainsi qu'une collaboration approfondie entre les membres des groupes de travail et d'autres intervenants ont facilité l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies visant à atténuer le risque d'accident dans les domaines cibles. De nouveaux groupes de travail nationaux ont également vu le jour pour mettre au point et lancer des interventions ciblées sur des questions importantes qui n'avaient jusqu'alors aucune orientation nationale. De plus, les groupes de projet et de travail composés d'experts des groupes de travail nationaux ont été créés pour traiter de questions particulièrement brûlantes en matière de sécurité routière dans les domaines ciblés, comme la tolérance zéro chez les jeunes ou nouveaux conducteurs, la réciprocité sur les antidémarrageurs avec éthylomètre et le recours à des enregistreurs électroniques de bord pour les véhicules commerciaux.

Enfin, une solide adhésion des principaux services de police canadiens aux objectifs stratégiques du programme national de sécurité routière pendant toute la durée du plan VSR 2010 a contribué à accroître la sécurité des routes dans le pays. Pendant cette période, la Gendarmerie royale du Canada, qui a offert ses services dans la plupart des provinces et territoires canadiens, et la Police provinciale de l'Ontario, qui a fourni des services à la province la plus peuplée du pays, ont intégré des éléments de la stratégie nationale de sécurité routière du Canada à leurs plans d'activités. Les services de police les mieux informés concentraient leurs activités sur l'éducation du public et la coercition dans les domaines présentant les défis les plus importants en matière de sécurité routière. Le Comité de la sécurité routière de l'Association canadienne des chefs de police a mené des initiatives nationales annuelles de coercition et d'éducation du public des services de police, comme l'Opération Impact et la Semaine nationale de la sécurité sur la route, qui ciblaient régulièrement des dangers importants, notamment l'alcool au volant, l'absence du port de la ceinture de sécurité, les excès de vitesse et la conduite agressive.

Les efforts collectifs des intervenants canadiens en matière de sécurité routière se sont traduits par des routes plus sûres.

Si plusieurs objectifs de réduction du nombre de décès ont été dépassés (intersections, véhicules commerciaux, jeunes conducteurs), des progrès significatifs ont été accomplis en vue de l'atteinte d'autres (occupants non attachés, vitesse et routes rurales). En ce qui a trait aux objectifs de réduction du nombre de blessés graves, on a noté des améliorations considérables, tandis que les buts liés au bouclage de la ceinture de sécurité par les occupants, aux routes rurales, aux intersections, aux véhicules commerciaux et aux jeunes conducteurs ont été dépassés. Globalement, la diminution de 22 % des décès et de 26 % du nombre de blessés graves survenus au cours de la dernière décennie, malgré la croissance soutenue de la population, du nombre de véhicules et de conducteurs titulaires d'un permis de conduire, témoigne de l'efficacité du programme, en dépit d'objectifs partiellement atteints seulement.

Programme national de sécurité routière subséquent : stratégie de sécurité routière 2015

Le programme de sécurité routière actuelle du Canada, intitulé « Stratégie de sécurité routière 2015 »⁽³⁰⁾, a été élaboré à la suite de vastes consultations entre les membres du gouvernement, la police, les ingénieurs et les acteurs clés de l'industrie. Cette nouvelle stratégie quinquennale a été lancée au début de l'année 2011 après son approbation par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Elle donne une nouvelle orientation aux intervenants canadiens en matière de sécurité routière présentant des éléments de programme connus et inédits. Les éléments familiers récupérés des programmes précédents comprennent la vision et les objectifs stratégiques. Depuis des années, la vision du Canada consiste à se doter des routes les plus sécuritaires au monde. Quant aux objectifs stratégiques, qui ont été revus à la hausse pour une incidence accrue, ils comprennent la sensibilisation et la mobilisation du public en matière de sécurité routière, davantage de communication,

de coopération et de collaboration entre tous les intervenants, une coercition accrue et l'amélioration des renseignements connexes pour appuyer la recherche et l'évaluation.

Beaucoup plus souple, la stratégie 2015 repose sur une approche globale et un cadre de « pratiques exemplaires ».

Elle offre aux administrations la possibilité d'adopter des pratiques exemplaires en fonction de leur pertinence, de leur applicabilité et de leur acceptabilité dans leur propre environnement. Les provinces et territoires sont également capables de déterminer les objectifs de leurs plans d'action respectifs en matière de sécurité routière. La nouvelle stratégie ne comprend pas d'objectifs quantitatifs de réduction du nombre de victimes d'accidents graves. Cependant, les administrations peuvent en adopter dans le cadre de leur stratégie de sécurité routière si elles le souhaitent.

La SSR 2015 offre une approche coordonnée axée sur les progrès à réaliser, les pratiques exemplaires comprenant des stratégies liées aux usagers, à l'infrastructure et aux véhicules pour relever les défis en matière de sécurité routière. Cette démarche tient compte de l'interdépendance entre les usagers, les infrastructures routières et la conception des véhicules et confère à la SSR 2015 un cadre davantage orienté vers un « système sûr ».

Le cadre des stratégies relatives aux pratiques exemplaires a été élaboré à partir d'une analyse environnementale globale des initiatives de sécurité routières qui se sont révélées efficaces au Canada et dans d'autres pays membres de l'OCDE. Elles ont été compilées pour offrir aux administrations des outils adaptés à leurs groupes cibles et aux principaux facteurs contribuant aux décès et aux blessures graves. Les groupes cibles clés de la SSR 2015 sont les jeunes conducteurs de moins de 25 ans, les automobilistes à risque pour des raisons médicales dont l'état de santé pourrait influencer sur la conduite sécuritaire de leur véhicule, les conducteurs de véhicules commerciaux ou les transporteurs, les automobilistes à haut risque et l'ensemble de la population. Au nombre des principales causes de collision visées par la SSR 2015 figurent toute forme de conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogues, fatigue et distraction), d'excès de vitesse et de conduite agressive, de protection des occupants, y compris les questions relatives aux usagers de la route, aux améliorations technologiques des véhicules et à la sécurité

accrue des infrastructures routières, ainsi que les facteurs environnementaux qui pourraient avoir une incidence sur la probabilité des accidents (p. ex. conditions météorologiques, infrastructures urbaines et rurales). Le cadre est mis à jour régulièrement au fil des évaluations de l'efficacité des stratégies existantes visant à réduire le nombre de victimes d'accidents graves ou de l'élaboration de nouvelles stratégies de sécurité routière fructueuses.

L'objectif ultime de la SSR 2015 se propose de réduire progressivement le nombre de décès et de blessures graves à la suite d'accidents de la circulation sur les routes canadiennes pendant toute sa durée de vie.

Les progrès en vue de l'objectif ultime du pays consistant à se doter des routes les plus sécuritaires au monde sont mesurés

annuellement en fonction d'indicateurs de référence tirés des pays de l'OCDE les plus réputés en matière de sécurité routière. Bien que ce ne soit pas expressément stipulé dans la SSR 2015, les principes inhérents à la stratégie servent à inciter les administrations à déterminer les défis à relever en matière de sécurité routière grâce à la compilation, l'analyse et le compte rendu des données sur les accidents, à élaborer des plans de sécurité routière uniques et, si elles le souhaitent, des objectifs ainsi qu'à adopter ou à adapter les stratégies et les initiatives les plus appropriées à partir du cadre des pratiques exemplaires pour répondre à leurs problèmes spécifiques de sécurité routière. Plusieurs administrations canadiennes ont déjà mis en place leurs propres plans d'action de sécurité routière, tandis que pour d'autres, les initiatives sont encore en cours d'élaboration à l'appui de la SSR 2015.

La voie à suivre

Si le Canada a enregistré des progrès considérables en ce qui a trait à la sécurité routière dans le cadre de la VSR 2010, les autres pays de l'OCDE les plus réputés en la matière ne sont pas en reste. Malgré les améliorations du pays, des défis de longue date à relever subsistent en la matière. Les usagers à haut risque continuent de conduire en état d'ébriété, de rouler à des vitesses excessives et de ne pas boucler leur ceinture de sécurité. Les problèmes comme les facultés affaiblies par la consommation de drogues et la distraction au volant sont de plus en plus cités comme facteurs contributifs dans les accidents graves.

Le programme national de sécurité routière du Canada fournit au milieu canadien de la sécurité routière des dispositifs pour y remédier. La souplesse, l'ampleur et les objectifs stratégiques fondamentaux de la Stratégie de sécurité routière 2015 offrent aux experts provinciaux et territoriaux en la matière issus de l'industrie, du gouvernement et d'organismes non gouvernementaux un cadre de pratiques exemplaires aux stratégies éprouvées et prometteuses grâce auxquelles ils peuvent cibler leurs groupes clés présentant un risque afin de rendre les routes canadiennes les plus sécuritaires possibles et de faire du Canada le chef de file dans ce domaine.



Références

- 1 Gutoskie, P. *Objectifs de sécurité routière pour le Canada d'ici à 2010*, Transports Canada, TP13736, 2001.
- 2 Statistique Canada. Tableau CANSIM 051-0001, *Estimations de la population, selon le groupe d'âge et le sexe au 1er juillet, Canada, provinces et territoires, annuel*, 2010.
- 3 Transports Canada. *Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2010*, TP3322, 2012.
- 4 Statistique Canada. *Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle 2000, 2001, 2008, 2009*, n° 53-223-X au catalogue, 2001, 2002, 2009, 2010.
- 5 Johnson, M., E. Howard. *Examen mi-mandat de la Vision de sécurité routière 2010*, Canadian Traffic Safety Institute, préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2007 (en anglais seulement).
- 6 Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). *ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE : Un système sûr, des objectifs ambitieux*, Publications de l'OCDE, Paris, France, 2009.
- 7 Organisation de coopération et de développement économiques/Forum international des transports. *Rapport annuel du Groupe international sur les données sur la sécurité du trafic et leur analyse, 2009, 2010, 2011*, Publications de l'OCDE, Paris, France, 2010, 2011, 2012 (en anglais seulement).
- 8 Kilbey, P. *Strategic Framework for Road Safety in Great Britain*, <http://www.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/>, ministère des Transports, Grande-Bretagne, 2011 (en anglais).
- 9 *Rapport annuel 2010 du groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants*, préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2011 (en anglais seulement).
- 10 Transports Canada. Base nationale de données sur les collisions (BNDC), 1996-2001, 2008-2010.
- 11 Transports Canada. *Enquête menée par Transports Canada sur le port de la ceinture de sécurité dans les collectivités rurales et urbaines du Canada, 2006-2007, 2009-2010*, Feuillelet d'information TP 2436, 2008, 2011.
- 12 Snowden, A.W., A. Hussein, E. Ahmed, C. Kolga, A. Howard, T. YiWen et A. Sharif. *Enquête nationale canadienne 2006 sur l'utilisation des dispositifs de retenue d'enfant*. Effectuée pour Transports Canada, en partenariat avec AUTO21, 2007.
- 13 Snowden, A.W., A. Hussein et E. Ahmed. *Enquête nationale canadienne 2010 sur l'utilisation des dispositifs de retenue d'enfant*. Effectuée pour Transports Canada, en partenariat avec AUTO21, 2012.
- 14 *Rapport annuel 2010* du groupe de travail de la Stratégie de réduction de la conduite avec facultés affaiblies (SRCFA), préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2011 (en anglais seulement).
- 15 Mayhew, D.R., S.W. Brown et H.M. Simpson. *Alcohol Use Among Drivers and Pedestrians Fatally Injured in Motor Vehicle Accidents: Canada: 1996, 1997*. Préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et Transports Canada. Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada, 1998, 1999 (en anglais seulement).
- 16 Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada. *Le problème des accidents liés à l'alcool au Canada : 1998, 1999, 2000, 2001, 2008, 2009, 2010*, préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et Transports Canada, 2000, 2001, 2002, 2003, 2010, 2011, 2013.
- 17 *Rapport annuel 2010* du groupe de travail de la Stratégie sur le contrôle de la vitesse et sur la sécurité aux intersections, préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2011 (en anglais seulement).
- 18 Transports Canada. *Une brève analyse des accidents causés par la vitesse excessive au Canada*, TP 2436, 2008.
- 19 Transports Canada. *Les accidents aux intersections au Canada: Caractéristiques des conducteurs et tendances des victimes*, 2007 (en anglais seulement).

- 20 Transports Canada. *Fatally Injured Vulnerable Road Users in Canada, 2004-2006, 2009* (en anglais seulement).
- 21 Groupe de travail sur les usagers vulnérables de la route. *Stratégie relative aux usagers vulnérables*, préparé pour le Comité permanent sur la sécurité routière – recherche et politiques du CCATM, 2008.
- 22 Gutoskie, P. *La sécurité routière en milieu rural au Canada : Tendances de collisions et stratégies recommandées*, Transports Canada, préparé pour le groupe de travail sur la sécurité routière en milieu rural du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2006.
- 23 Forbes, G. *Rural Road Safety Survey*, préparée par Intus Road Safety Engineering Inc. pour Transports Canada, 2007 (en anglais seulement).
- 24 Gutoskie, P. *Activités des administrations appuyant les objectifs de la Vision de sécurité routière 2010*, Comité C&R du CCATM, Charlottetown, mai 2006, présentation PowerPoint, 2006.
- 25 Code canadien de sécurité <http://www.ccmta.ca/french/produstandservices/publications/publications.cfm>
- 26 « Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire », <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-313/>
- 27 « Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers », <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-180/>
- 28 *Norme du CCS sur la ronde de sécurité journalière*, http://www.ccmta.ca/french/pdf/nsc_standard_13_french.pdf, 2009.
- 29 Thiffault, P. *Les facteurs humains dans l'industrie du transport routier au Canada*, préparé pour le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, 2011.
- 30 Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. *Stratégie de sécurité routière 2015 du Canada*, 2011.

