

# STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2015 DU CANADA

[www.strategie securiteroutiere.ca](http://www.strategie securiteroutiere.ca)



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE,  
PENSEZ-Y!**

« **La Sécurité routière, Pensez-y!** »  
pour faire des routes canadiennes les  
plus sûres au monde!

© 2011 Canadian Council of Motor Transport Administrators

This publication may be reproduced without permission provided that its use is solely for the purposes of private study, research, criticism, review or newspaper summary and the source is fully acknowledged.

© 2011 Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Cette publication peut être reproduite sans permission à condition qu'elle soit utilisée uniquement pour des études privées, de la recherche, de la critique, de l'analyse ou pour faire l'objet d'un sommaire dans un journal et que la source soit parfaitement identifiée.

Canadian Council of Motor Transport Administrators / Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé  
2323 St. Laurent Blvd. / 2323 boul. St-Laurent  
Ottawa, Ontario / Ottawa (Ontario)  
K1G 4J8  
Telephone / Tél: (613) 736-1003  
Fax / Télécopieur: (613) 736-1395  
E-mail / Cour. élec.: [ccmta-secretariat@ccmta.ca](mailto:ccmta-secretariat@ccmta.ca)  
Internet: [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca)

## TABLE DES MATIÈRES

Sommaire .....	1
1.0 Introduction.....	5
2.0 Stratégie .....	6
2.1 La vision .....	8
2.2 Principes .....	9
3.0 La matrice .....	11
3.1 Groupes cibles clés .....	11
3.2 Facteurs connexes .....	12
3.3 Stratégies .....	13
4.0 Initiatives .....	16
4.1 Initiatives éprouvées concernant les usagers de la route .....	16
4.2 Initiatives éprouvées concernant l'infrastructure routière .....	18
4.3 Initiatives éprouvées concernant les véhicules .....	21
5.0 Gestion du plan.....	22

### Sommaire

La Stratégie de sécurité routière 2015 du Canada vise à faire en sorte que le nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés lors de collisions continue de baisser.

Depuis 2008, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a mis en œuvre un processus de consultation auprès des membres du gouvernement et des corps d'ingénieurs et de police, ainsi qu'auprès des intervenants clés de l'industrie, dans le but de définir le nouveau cadre d'orientation de la Vision sécurité routière 2010. Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a endossé la Stratégie de sécurité routière 2015 en septembre 2010.

La Stratégie de sécurité routière est semblable aux précédentes à plusieurs égards. Tout d'abord, il vise toujours à long terme de doter le Canada des routes les plus sûres au monde. En deuxième lieu, les objectifs de fond de la Vision sécurité routière 2010 se poursuivront à titre d'objectifs dans le nouveau plan. Les voici :

- sensibiliser le public aux questions de sécurité routière et susciter son engagement,
- améliorer les communications, la coopération et la collaboration entre tous les intervenants,
- renforcer les mesures d'application des lois,
- améliorer la qualité de l'information sur la sécurité routière afin de soutenir la recherche et l'évaluation.

Par ailleurs, un certain nombre d'éléments clés caractérise l'aspect novateur de la nouvelle Stratégie de sécurité routière 2015. Les voici :

- La stratégie est assortie d'une plus grande souplesse que son prédécesseur.
- La stratégie adopte une approche beaucoup plus intégrée en matière de sécurité routière.
- Les objectifs de réduction de pourcentage fixe ne seront pas déterminés à l'échelle nationale.
- Les progrès seront calculés à l'échelle nationale à l'aide de taux.



- Le cœur de la stratégie consiste en un cadre de stratégies axées sur les meilleures pratiques dont les autorités compétentes pourront se servir pour aborder la question des risques principaux liés à la sécurité routière et à la question des groupes à risque.
- Quoique la stratégie a été développée et sera gérée par le CCATM, chaque administration se l'appropriera et se servira du cadre des meilleures pratiques pour établir ses propres plans et les adapter à chacune des régions qui relèvent de sa compétence.
- La stratégie s'échelonnara sur cinq ans, ce qui représente une date d'échéance plus courte que le plan actuel.

**Souplesse** – La structure de la stratégie est différente en ce sens qu'elle offre une plus grande souplesse. La stratégie décrit les meilleures pratiques et les initiatives que les administrations auront la latitude d'adopter en fonction de leur pertinence, de leur faisabilité et de leur acceptabilité au sein de leurs régions respectives. Chaque administration élaborera et «possédera» son propre plan de sécurité routière.

**Approche intégrée** – La stratégie de sécurité routière emploie une approche intégrée et propose des initiatives coordonnées pour répondre aux enjeux concernant les usagers de la route, les infrastructures et les véhicules. Ceci tient compte du caractère d'interdépendance qui existe entre les conducteurs, les routes et la conception de véhicules sécuritaires, ce qui aura pour effet de faire évoluer la nouvelle Stratégie de sécurité routière 2015 vers un environnement de «systèmes sûrs». En effet, la Stratégie de sécurité routière est le résultat d'une très grande collaboration entre le CCATM et les membres du Comité de soutien d'ingénierie et de recherche (CSIR).

**Pas d'objectif fixe; des mesures basées sur les taux** — Contrairement aux plans précédents, la Stratégie de sécurité routière ne contient pas d'objectifs basés sur des pourcentages fixes, mais tentera plutôt de développer des tendances à la baisse en ce qui concerne les décès et les blessures graves, au cours de sa durée de cinq ans. La tendance à la baisse sera calculée en utilisant des mesures basées sur des taux. Les administrations continueront de transmettre à Transports Canada des rapports annuels sur les décès et les blessures graves. Un rapport sur les progrès nationaux liés à la diminution des décès et des blessures graves sera produit en employant une méthode calculant les taux d'incidence. Même si la Stratégie de sécurité routière



2015 n'établit pas d'objectifs quantitatifs fixes, contrairement à la VSR 2010, cela n'empêchera pas les administrations d'établir leurs propres objectifs.

**Meilleures pratiques** — Au cœur de la Stratégie de sécurité routière se trouve une structure de meilleures pratiques conçues pour les groupes cibles clés, ainsi que les facteurs connexes qui contribuent aux décès et aux blessures graves sur les routes du Canada. La structure a été conçue, et compte une variété d'initiatives routières qui ont «démontré» leur efficacité sur les routes du Canada et/ou sur celles d'autres pays de l'OCDE, qui se basent sur une analyse environnementale globale effectuée par le CCATM. La nature même de la structure en fait un document fluide qui sera régulièrement mis à jour tout au long de sa durée de cinq ans, à mesure que de nouvelles stratégies de sécurité routière seront mises en œuvre dans les pays de l'OCDE ou en fonction des évaluations des stratégies existantes et de leur efficacité à réduire le nombre de décès et de blessures graves.

**Mise à jour et prise en charge** — À titre d'organisme responsable de la Stratégie de sécurité routière, le CCATM, oeuvrant en collaboration avec les autres administrations, ses comités et groupes de travail, se chargera de tenir la stratégie à jour. Grâce à cette structure souple et proactive, les mises à jour peuvent comprendre la documentation concernant les progrès des nouveaux projets de recherche, l'identification de nouvelles initiatives à intégrer dans la matrice multicellulaire des groupes cibles clés et des facteurs connexes, l'examen du cadre des meilleures pratiques éprouvées et le rapport faisant état des progrès.

Même si le CCATM est responsable de la Stratégie de sécurité routière, chacune des administrations devra prendre en charge son propre plan d'action provincial ou territorial, et en créant ces plans, se servir de stratégies appropriées ayant démontré leur efficacité au Canada et ailleurs.

**Délai d'exécution de cinq ans** – La Stratégie de sécurité routière a un échéancier de cinq ans et une revue sera effectuée à mi-mandat, soit au cours de la troisième année.

On s'attend à ce que la Stratégie de sécurité routière devienne une source d'inspiration pour les intervenants en sécurité routière de tous les ordres de gouvernement aussi bien que pour les



intervenants clés des secteurs privé et public, et qu'il les incitera à travailler ensemble dans le but d'atteindre l'objectif commun de doter le Canada des routes les plus sûres au monde.



### 1.0 INTRODUCTION

En 1996, le Canada a fixé un objectif de sécurité routière ayant pour objet de doter le Canada «des routes les plus sûres au monde». Dans cette optique, les administrations provinciales et territoriales, sous les auspices du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), en collaboration avec les autres intervenants clés, comme les forces de l'ordre et les organismes de sécurité routière, visent à réaliser cette vision par l'intermédiaire des plans de sécurité routière.

La Vision sécurité routière 2001, premier énoncé de vision et premier plan national de sécurité routière nationale du Canada, a été adopté en 1996 par le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière. À la suite de la mise en œuvre de ce plan, le nombre de décès de la route a diminué de 10 % et les blessures graves de 16 %, et ce, malgré la hausse constante du nombre d'usagers de la route.

En octobre 2000, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé la Vision sécurité routière 2010. On y a retenu la vision et les objectifs stratégiques du plan précédent et on y a ajouté un objectif national général et des sous-objectifs. Les objectifs quantitatifs proposés dans ce plan avaient pour but de fournir aux intervenants de la sécurité routière des données de référence sur les principaux indicateurs de sécurité routière, permettant ainsi de mesurer les effets des efforts d'intervention.

L'objectif national visait à atteindre une baisse de 30 % du nombre moyen des usagers de la route tués ou grièvement blessés durant la période 2008-2010, par rapport aux statistiques de la période 1996-2001. Les sous-objectifs proposaient des réductions variant de 20 % à 40 % par domaine d'intervention, y compris la protection des occupants, la conduite avec facultés affaiblies, la sécurité des véhicules commerciaux, les usagers vulnérables de la route, la vitesse et la sécurité aux intersections, la sécurité routière en milieu rural, les jeunes conducteurs et les conducteurs présentant un risque élevé.

L'atteinte de ces objectifs devait réduire le nombre de décès sur les routes canadiennes à moins de 2 100 en 2010.



À la suite de l'examen mi-mandat du plan et à la lecture d'indicateurs démontrant qu'on ne faisait plus de progrès, les administrations ont conjugué leurs efforts pour réduire davantage les décès et blessures graves en s'attaquant plus particulièrement aux sujets les plus préoccupants : l'alcool au volant, la vitesse excessive et la non-utilisation des ceintures de sécurité. Les données les plus récentes semblent indiquer d'importants progrès dans ces domaines. Les statistiques de décès de la route pour 2007 étaient de 6 % inférieures aux données de référence et les blessures graves affichaient une réduction de près de 15 %.

La Vision sécurité routière 2010 du Canada a aussi joué un rôle important en améliorant la perception que les forces policières avaient des préoccupations en matière de circulation sans danger. Dans un effort d'atteindre les objectifs de la Vision, les forces policières ont pour la plupart modifié leur modèle d'application des services de contrôle de la circulation : d'une stratégie de patrouille qui se faisait au hasard, elles ont adopté un modèle de service d'équipe où l'on combine l'analyse de l'information à l'éducation et aux stratégies d'application de la loi en vue d'intervenir auprès d'enjeux bien précis au moyen d'interventions ciblées.

Le cœur de la stratégie est formé d'un cadre de référence axé sur les meilleures pratiques, comprenant une matrice multicellulaire de groupes cibles clés et de questions de sécurité routière ou de facteurs connexes, ainsi qu'une gamme variée d'initiatives de sécurité routière dont les administrations pourront se servir pour répondre à leurs propres priorités. Chaque administration aura la latitude d'adopter les initiatives et les stratégies en fonction de leur pertinence, de leur faisabilité et de leur acceptabilité.

## 2.0 STRATÉGIE

La troisième stratégie nationale de sécurité routière du Canada, d'une durée utile de cinq ans (2011-2015), présente d'importantes différences à ses deux plans prédécesseurs. Cette stratégie est similaire en ce sens qu'elle conserve cette vision à long terme d'un Canada doté des routes les plus sûres au monde, ainsi que les quatre objectifs



stratégiques qui visent à rendre plus sécuritaires le comportement des usagers de la route, l'infrastructure routière et les véhicules. Les objectifs sont :

- sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière et susciter son engagement,
- améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre tous les intervenants,
- renforcer les mesures d'application des lois,
- améliorer la qualité de l'information sur la sécurité routière et soutenir la recherche et l'évaluation.

La Stratégie de sécurité routière 2015 est différente de la Vision sécurité routière 2010 parce qu'elle offre aux administrations provinciales et territoriales une plus grande souplesse de mise en œuvre. Elle ne contient plus d'objectifs fixes à l'échelle nationale qui s'imposent ensuite comme objectifs pour chaque province ou territoire. L'aspect novateur du nouveau cadre directeur repose sur sa capacité à atteindre des tendances annuelles à la baisse pour les décès et les blessures graves, selon les données enregistrées à l'échelle nationale. De plus, les progrès seront mesurés en fonction de taux de rendement, au lieu d'employer l'ancienne pratique qui consistait à établir des pourcentages cibles de réduction ensuite convertis en chiffres absolus en matière de réduction de décès et de blessures graves de la route.

La Stratégie de sécurité routière fournira aux administrations routières un cadre axé sur les meilleures pratiques pour qu'elles puissent chacune l'adopter ou l'adapter à leurs propres enjeux en matière de sécurité routière. L'efficacité de certaines de ces pratiques a déjà été démontrée. Pour d'autres, les données sur leur efficacité ne sont pas encore disponibles. Selon la Stratégie de sécurité routière 2015, chaque administration routière sera responsable de son propre plan et aura aussi la possibilité de mettre en place ses propres objectifs quantitatifs de réduction du nombre de victimes durant les cinq ans de la stratégie.



### 2.1 La vision

La vision des intervenants en sécurité routière du Canada est d'avoir «**les routes les plus sûres au monde**». Cette vision représente un idéal, qui n'a pas à être obligatoirement atteint dans le délai d'exécution de la Stratégie de sécurité routière.

Le rapport intitulé *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach* déclare que «les pays de l'OCDE et du Forum international des transports (ITF) englobent une vaste gamme d'économies avec des différences substantielles en matière de performance de sécurité routière. Les pays avec les meilleurs records ont des taux de décès d'environ 5-7 tués pour 100 000 habitants.»<sup>1</sup>

Afin d'établir un contexte pour la vision d'avoir les routes les plus sûres au monde, le Canada devrait atteindre un taux de 5 décès pour 100 000 habitants. En 2007, le nombre total de décès était fixé à 2 767 – en d'autres mots, un taux de décès comparable à 8,4 pour 100 000 habitants. Pour que le Canada atteigne la cible de 5 décès ou moins pour 100 000 habitants, une réduction additionnelle de 1 120 décès aurait été requise en 2007.

Cette vision nationale représente le désir du Canada de faire tout son possible pour être le leader mondial de la sécurité routière. Bien que cette vision ne peut être atteinte dans l'immédiat, elle souligne le désir pour les meilleurs résultats possibles en matière de sécurité routière pour toutes les administrations canadiennes.

La vision de la Stratégie de sécurité routière sert de ligne directrice aux intervenants de tous les ordres de gouvernement et des secteurs privé ou public pour qu'ils travaillent ensemble en vue d'atteindre le but de rendre les routes du Canada plus sûres. La meilleure façon de mettre cette vision en œuvre est de lancer des initiatives répondant à ses 4 objectifs stratégiques.

---

<sup>1</sup> OCDE et Forum international des transports, Centre conjoint des recherches sur les transports, *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*, 2008, p. 35.



À l'échelle nationale, la vision sert de mesure incitative aux comités permanents du CCATM et aux groupes de travail pour qu'ils collaborent à l'élaboration et à l'implantation des nombreuses stratégies et d'interventions concentrées visant à améliorer la sécurité sur les routes canadiennes.

### 2.2 Principes

L'élaboration de la Stratégie de sécurité routière 2015 est fondée sur des principes directeurs tels que : les tendances à la baisse d'une année à l'autre des décès et blessures graves, la conception de systèmes sûrs, le délai d'exécution de cinq ans, la production continue de rapports faisant état des collisions par province/territoire et le cadre axé sur les meilleures pratiques.

#### *Tendances à la baisse*

La Stratégie de sécurité routière vise à atteindre des tendances à la baisse pour les taux de décès et de blessures graves – ces succès seront mesurés annuellement à l'échelle nationale, plutôt que sur le nombre de décès et blessures graves réels – comme c'est le cas dans le plan actuel. Les tendances seront mesurées selon la méthode de la moyenne mobile en vue d'amoindrir l'effet des fluctuations à court terme, puisque l'atteinte de cibles de réduction annuelles peut s'avérer ni pratique, ni atteignable. Deux indicateurs à base de taux proportionnels sont déjà utilisés couramment à l'échelle internationale : les décès (ou blessures graves) par million d'habitants, et les décès (ou blessures graves) par milliard de kilomètres parcourus.

Le fait que la stratégie nationale ne comprenne pas d'objectifs quantitatifs fixes n'empêche pas les administrations d'en établir pour elles-mêmes, moyennant l'appui des autorités gouvernementales, des forces de l'ordre et/ou des intervenants en sécurité routière.



### *Systèmes de gestion sûrs*

La Stratégie de sécurité routière offre une approche intégrée, et elle fournit un ensemble coordonné d'initiatives traitant des divers enjeux liés aux usagers de la route, aux infrastructures et aux véhicules. Ce concept de «systèmes sûrs» est un moyen efficace de rassembler tous les intervenants en tenant compte de la relation d'interdépendance entre ces éléments. Le nouveau plan intègre des «concepts de systèmes sûrs» plutôt qu'une «approche axée sur les systèmes sûrs», ce qui traditionnellement implique un investissement à long terme considérable échelonné sur une longue période.

### *Délai d'exécution de cinq ans*

La durée utile de la Stratégie de sécurité routière est de cinq ans au lieu de dix ans; il pourra être renouvelé ou prolongé. L'idée d'une durée plus courte est de bâtir et de conserver l'impulsion du moment créée par les initiatives qu'auront prises les administrations pour l'entière durée de la stratégie.

### *Rapports statistiques*

Les administrations continueront de présenter à Transports Canada des rapports annuels sur les statistiques de décès et de blessures graves. Ces données serviront à produire un rapport sur les progrès atteints à l'échelle nationale en matière de réduction des taux de décès et de blessures graves de la route utilisant les indicateurs à base de taux proportionnels.

### *Meilleures pratiques*

Le cœur de la Stratégie de sécurité routière est formée d'un cadre de référence axé sur les meilleures pratiques, sous forme de matrice multicellulaire de groupes cibles clés et de questions de sécurité routière ou d'autres facteurs, ainsi qu'une variété d'initiatives de sécurité routière dont les administrations pourront se servir pour faire face à leurs propres priorités. Chaque administration aura la latitude d'adopter les initiatives et les stratégies en fonction de leur pertinence, leur faisabilité (p. ex. : ressources) et leur acceptabilité (p. ex. : contexte opérationnel).



Le cadre axé sur les meilleures pratiques se veut souple, de manière à ce qu'on puisse ajouter à la Stratégie de sécurité routière au fil du temps, de nouveaux groupes cibles, des principaux facteurs connexes et des initiatives et stratégies proposées, en fonction des besoins identifiés par les membres des administrations concernées, ainsi que des recherches sur les meilleures pratiques dans d'autres pays de l'OCDE.

### 3.0 LA MATRICE

Les initiatives visent à interpeller les clés en tenant compte des principaux facteurs connexes qui y sont rattachés en vue d'améliorer la sécurité routière au Canada. L'intégration de ces facteurs est le clé de succès. Les initiatives faisant partie du cadre ont démontré leur efficacité au Canada et dans d'autres pays de l'OCDE et sont reconnues comme les «meilleures pratiques» permettant de réduire ou de prévenir des décès et des blessures graves.

Groupes cibles clés	Facteurs connexes			
	Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogues, fatigue, distraction)	Excès de vitesse et conduite agressive	Protection de l'occupant	Facteurs du milieu
Jeunes conducteurs				
Conducteurs à risque pour des raisons médicales				
Usagers vulnérables de la route				
Transporteurs routiers				
Conducteurs à haut risque				
Population générale				

#### 3.1 Groupes cibles clés :

Les groupes clés de conducteurs qui sont ciblés sont décrits de la façon suivante :

- **Jeunes conducteurs** : conducteurs de moins de 25 ans.



- **Conducteurs à risque pour des raisons médicales** : Les conducteurs dont l'état de santé pourrait avoir un effet sur l'utilisation sécuritaire de leur véhicule, de leurs occupants ou des autres usagers de la route sont compris dans ce groupe (p.ex. : épilepsie, cardiopathie ischémique, etc.). Ceci comprend une façon de conduire, qui, sous l'effet du processus de vieillissement, serait réputée ne pas être dans le cadre d'une conduite normale (p. ex. : faibles compétences cognitives et de perception, lenteur de réaction dans une situation de prise de décision, limites visuelles ou auditives) et qui pourrait causer des accidents.
- **Usagers vulnérables de la route** : piétons, motocyclistes et cyclistes, et les personnes utilisant un équipement motorisé personnel (p. ex. : fauteuil roulant motorisé ou vélomoteur).
- **Transporteurs routiers** : une personne ou une entité qui est responsable d'un véhicule commercial (p. ex. : conducteur, transporteur).
- **Conducteurs à haut risque** : contrevenants récidivistes adoptant un comportement type illégal au volant (p. ex. : conduite récurrente avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, infractions au règlement de la circulation, implication dans un accident ou conducteur faisant l'objet d'une suspension ou d'un retrait de permis).
- **Population générale** : usagers de la route bénéficiant des stratégies/ interventions/réglementation/dispositions législatives mises en place pour faire en sorte que les routes, les usagers de la route et les véhicules soient plus sûrs.

### 3.2 Facteurs connexes

Les principales causes de collisions qui sont ciblées peuvent être décrites de la façon suivante :

- **Conduite avec facultés affaiblies** : comprend toutes sortes de facultés affaiblies, y compris celles causées par l'ingestion de substances (alcool,



drogues [sur ordonnance, au comptoir ou illicite]) ainsi que celles provenant de causes naturelles (fatigue ou comportement distrait).

- **Excès de vitesse et conduite agressive** : comprend la conduite au-delà des limites de vitesse autorisées par la loi et affichées sur les panneaux, et ce, sur tous les types de routes, en milieu urbain ou rural, et la conduite inadaptée aux conditions normales de la circulation qui risquent d'engendrer des blessures pour les autres usagers de la route ou causer des collisions et des victimes. Conduire trop vite en fonction des conditions routières fait aussi partie de cette catégorie.
- **Protection de l'occupant** : comprend les questions portant sur l'utilisation adéquate de dispositifs de retenue appropriés des usagers, les améliorations technologiques des véhicules (résistance aux chocs et prévention des accidents) et de routes plus sûres (p. ex. : obstacles dangereux en bordure de route, éclairage, signalisation, etc.).
- **Facteurs du milieu** : comprend les questions/facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la probabilité des collisions (p. ex. : configuration des routes, construction des routes, l'état du revêtement, conception des routes et des bordures de routes et les conditions météorologiques, etc.).

### 3.3 Stratégies

À chaque groupe cible et facteur connexe pourrait correspondre plus d'une intervention ou stratégie. Les stratégies peuvent s'adresser aux usagers, aux infrastructures, aux véhicules ou à une combinaison quelconque de ces facteurs. Une variété de stratégies est recommandée pour traiter des questions de sécurité routière. Ces stratégies sont conformes à l'objectif d'élargir la portée du successeur à la VSR 2010 et d'y intégrer un système de gestion plus sécuritaire.



Elles concernent :

- L'éducation/la formation
- Communication et sensibilisation
- Mise en œuvre
- Information/données/recherche
- Politiques/dispositions législatives/réglementation
- Technologies
- Infrastructure routière
- Réseaux

Dans plusieurs situations, l'efficacité de certains éléments est limitée parce que ceux-ci ne sont pas mis en œuvre en même temps que d'autres éléments ou de façon soutenue (p. ex. : les efforts de mise en œuvre sont faits en collaboration avec la communication et la sensibilisation).

Les stratégies se définissent de la façon suivante :

- **Éducation/formation** : comprend les activités qui enseignent et/ou qui testent la capacité d'une personne à se comporter de façon adéquate en matière de sécurité routière.
- **Communication et sensibilisation** : comprend toute activité qui contribue à approfondir les connaissances du public sur des questions essentielles de sécurité routière (p. ex. : sur les risques liés à l'alcool au volant et le fait de ne pas utiliser de dispositifs de retenue) et qui sont susceptibles d'encourager les usagers de la route à se comporter de façon plus sécuritaire.
- **Mesures de mise en application** : comprend les activités qui aident les services policiers à implanter les mesures visant à faire respecter les stratégies (p. ex. : partage des connaissances, initiatives législatives et stratégiques, ressources).
- **Information/données/recherche** : comprend la cueillette et la compilation de données plus complètes, uniformes et en temps opportun (collisions, traumatismes, exposition), servant à identifier les tendances/questions émergentes sur les collisions/victimes ou à élaborer de nouvelles réglementations en matière de sécurité de véhicules motorisés, ou encore à les réviser. Tous les mécanismes de contrôle disponibles servant à analyser le



comportement des usagers de la route (p. ex. : sondages, questionnaires ou les dispositifs électroniques visant à mesurer l'utilisation des dispositifs de sécurité, vitesse des véhicules); à identifier les défaillances de l'infrastructure routière ou à évaluer l'efficacité des technologies visant à rendre les véhicules plus sécuritaires (analyse des collisions impliquant des véhicules qui sont munis de systèmes de sécurité perfectionnés (p. ex. : système de contrôle électronique de la stabilité [ESC])).

- **Politiques/dispositions législatives/réglementation** : comprend la réglementation/les dispositions législatives provinciales/territoriales/fédérales mises en œuvre dans le but d'améliorer le comportement des usagers de la route (p. ex. : sanctions pour excès de vitesse, etc.), de rendre les routes plus sûres (p. ex. : exiger des vérifications de sécurité routière pour toutes les nouvelles infrastructures, etc.) ou les véhicules plus sécuritaires (p. ex. : améliorer les technologies anticollisions) ainsi que toutes les politiques établies par ces agences pour en faciliter et en accélérer la mise en place.
- **Technologies** : comprend les technologies dont le but est d'aider les conducteurs à éviter les collisions (p. ex. : système de contrôle de stabilité, adaptation intelligente de la vitesse) ou à faire en sorte que les véhicules soient plus sécuritaires en cas de collision (coussin rideau), à améliorer le comportement des conducteurs (p. ex. : dispositif ceinture-contact dans les véhicules), et à rendre les routes plus sûres (systèmes-conseils liés aux conditions météorologiques ou technologies de mise en application automatique).
- **Infrastructure routière** : comprend les initiatives qui renforcent l'infrastructure en matière de sécurité routière (p. ex. : routes et bordures de routes, intersections, signalisation), services d'entretien durant l'été et l'hiver et la gestion de la circulation à proximité des zones de travaux.
- **Réseaux** : comprend l'établissement de liens entre les gouvernements provinciaux, territoriaux, nationaux et internationaux, ainsi que les organisations non gouvernementales avec des intérêts dans la sécurité routière (ces



organismes peuvent avoir un impact sur ou être affectés par la sécurité routière) en vue de faciliter la création de partenariats, d'échanges de connaissances et de lignes directrices sur les meilleures pratiques et d'améliorer la coopération et la collaboration entre les intervenants clés en sécurité routière.

## **4.0 INITIATIVES**

On a cherché des initiatives qui pourraient correspondre à chacune des cellules de la matrice en prenant le point de vue des usagers de la route, des infrastructures et du véhicule.

### **4.1 Initiatives «évaluées» concernant les usagers de la route**

Un certain nombre d'initiatives se sont avérées efficaces pour sensibiliser les conducteurs qui conduisent en buvant de l'alcool, qui font des excès de vitesse et conduisent de façon agressive ou encore qui ne bouclent pas leur ceinture de sécurité. Les initiatives évaluées sont des meilleures pratiques, à l'échelle nationale et/ou internationale, qui ont démontré leur efficacité dans la réduction des décès et des blessures graves. Celles-ci sont accompagnées par des mesures de performance.

En plus des initiatives qui ont déjà été évaluées, de nombreuses autres initiatives prometteuses étaient étudiées mais sont considérées comme étant encore un peu trop «jeunes» pour démontrer leur efficacité pour réduire les décès et blessures graves. Par conséquent, il n'existe pas d'indicateurs de performance pour ces initiatives.



Initiatives éprouvées concernant les usagers de la route	Utilisations possibles selon le facteur de causalité	Utilisations possibles selon le groupe à risque
DGPC/PCÉ	Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogues, distraction), excès de vitesse et conduite agressive, protection de l'occupant	Jeunes conducteurs, usagers vulnérables de la route
Test d'haleine aléatoire	Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogues)	Population générale
Programme 911	Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogues)	Population générale
Contrôle automatique des infractions	Excès de vitesse et conduite agressive	Population générale, conducteurs à haut risque
Panneaux de lecture de vitesse	Excès de vitesse et conduite agressive	Usagers vulnérables de la route, population générale, jeunes conducteurs
Programmes d'application sélective-circulation (PASC)	Protection de l'occupant, conduite avec facultés affaiblies	Population générale
Reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (RAPI)	Facteurs du milieu	Conducteurs à haut risque
Programmes de surveillance écoliers-parents	Excès de vitesse et conduite agressive	Usagers vulnérables de la route
Éducation sur les collisions attribuables à la vitesse et à la conduite agressive	Excès de vitesse et conduite agressive	Usagers vulnérables de la route
Sièges d'appoint	Protection de l'occupant	Population générale
Élimination des exemptions d'utilisation de la ceinture de sécurité	Protection de l'occupant	Population générale
Programmes d'évaluation et de traitement	Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogues)	Conducteurs à haut risque
Une ceinture de sécurité par occupant	Protection de l'occupant	Population générale
Programmes de sensibilisation et d'éducation	Conduite avec facultés affaiblies (toutes formes), protection de l'occupant, excès de vitesse et conduite agressive	Jeunes conducteurs, conducteurs à haut risque, usagers vulnérables de la route, population générale
Traversée illégale	Facteurs du milieu	Usagers vulnérables de la route
Interdiction de prendre place dans le plateau d'une camionnette en mouvement	Protection de l'occupant	Population générale
Programme Zero BAC	Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogues)	Jeunes conducteurs, usagers vulnérables de la route, transporteurs routiers
Sanctions accrues pour la	Conduite avec facultés affaiblies	Population générale



Initiatives éprouvées concernant les usagers de la route	Utilisations possibles selon le facteur de causalité	Utilisations possibles selon le groupe à risque
conduite avec facultés affaiblies lorsque des enfants prennent place dans le véhicule	(alcool, drogues)	
Sanctions accrues dans les secteurs vulnérables	Excès de vitesse et conduite agressive, protection de l'occupant	Conducteurs à haut risque, population générale
Distraction au volant	Conduite avec facultés affaiblies (distraction)	Population générale
Arrimage des cargaisons	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers
Cote de sécurité	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers
Norme d'entretien et d'inspection des véhicules commerciaux	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers
Rondes de sécurité	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers
Roadcheck	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers
Opération Air Brake	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers

#### 4.2 Initiatives «éprouvées» concernant l'infrastructure routière

Les éléments de l'infrastructure varient et peuvent, en fonction de l'initiative, s'appliquer aux contextes rural et urbain, en se concentrant sur les routes et les abords de routes. L'objectif des initiatives liées à l'infrastructure vise à réduire la probabilité et/ou la gravité des collisions. En général, bon nombre d'initiatives ont fait l'objet d'évaluation, ce qui permet d'étudier les effets sur les taux de collisions après leur implantation. Celles-ci sont accompagnées d'indicateurs de performance.

De nombreuses autres initiatives prometteuses étaient étudiées mais sont peut-être considérées comme étant encore un peu trop «jeunes» pour démontrer leur efficacité pour réduire les décès et blessures graves. Par conséquent, il n'existe pas d'indicateurs de performance pour ces initiatives.



Initiatives éprouvées concernant l'infrastructure	Utilisations possibles selon le facteur de causalité	Utilisations possibles selon le groupe à risque
Bandes rugueuses	Conduite avec facultés affaiblies (toutes formes)	Population générale
	Excès de vitesse et conduite agressive	Conducteurs à haut risque
	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers et population générale
Routes à chaussées séparées	Conduite avec facultés affaiblies (alcool et drogues)	Population générale
Traitement des zones médianes	Conduite avec facultés affaiblies (alcool et drogues)	Population générale
	Excès de vitesse et conduite agressive	Conducteurs à haut risque
Barrières à capacité de résistance et d'absorption plus sécuritaire	Conduite avec facultés affaiblies (alcool et drogues)	Population générale
	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers et population générale
Carrefour à niveaux différents (saut-de-mouton)	Conduite avec facultés affaiblies (alcool et drogues)	Population générale
Visibilité et réflectivité des panneaux	Facteurs du milieu; excès de vitesse et conduite agressive	Conducteurs à risque pour des raisons médicales
	Conduite avec facultés affaiblies (fatigue)	Population générale
Zones de transition	Excès de vitesse et conduite agressive	Usagers vulnérables de la route, population générale
Réduction des limites de vitesse	Excès de vitesse et conduite agressive	Usagers vulnérables de la route
	Facteurs du milieu	Population générale, transporteurs routiers
Programme axé sur les emplacements propices aux collisions	Excès de vitesse et conduite agressive	Conducteurs à haut risque
Limites de vitesse variables et saisonnières	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers, population générale
Contrôle de l'accès et accès par laissez-passer	Excès de vitesse et conduite agressive	Population générale
	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers, population générale
Barrières jersey et glissières de sécurité	Protection de l'occupant	Population générale
Intersection améliorée	Facteurs du milieu	Conducteurs à risque pour des raisons médicales
Gestion des intersections pour les usagers de la route vulnérables	Facteurs du milieu	Usagers vulnérables de la route
Orientation positive et marquage de chaussée	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers, population générale
Accotements pavés	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers, population



Initiatives éprouvées concernant l'infrastructure	Utilisations possibles selon le facteur de causalité	Utilisations possibles selon le groupe à risque
		générale
Voies de détresse et rampes d'évacuation	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers, population générale
Carrefours giratoires	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers, population générale
Avertissement d'intersection	Facteurs du milieu	Transporteurs routiers, population générale
Routes 2+1 avec zone médiane	Facteurs du milieu	Population générale
Vérifications de la sécurité routière et examens des routes en service	Facteurs du milieu	Population générale
Éclairage et illumination des rues	Facteurs du milieu	Population générale
Voies de dépassement	Facteurs du milieu	Population générale
Alignement de la route et adoucissement des courbes	Facteurs du milieu	Population générale
Voies réservées aux autobus et aux véhicules à occupation multiple	Facteurs du milieu	Population générale
Signaux prolongés aux traverses de piétons	Excès de vitesse et conduite agressive	Population générale, jeunes conducteurs, conducteurs à risque pour des raisons médicales
Amélioration des dispositions d'avertissement aux passages à niveau	Facteurs du milieu	Population générale
Panneaux d'affichage de messages routiers	Conduite avec facultés affaiblies (alcool et drogues)	Jeunes conducteurs
Brise-vent et barrières à neige	Facteurs du milieu	Population générale
Technologie d'arrosage automatique fixe (FAST)	Facteurs du milieu	Population générale
Bordure de sécurité sur la chaussée	Facteurs du milieu	Population générale
Station météo-route (SMR)	Facteurs du milieu	Population générale
Technologie antigivrage	Facteurs du milieu	Population générale
Prétrempage des sels de voirie	Facteurs du milieu	Population générale
Système de filets d'arrêt de camion	Facteurs du milieu	Population générale, transporteurs routiers
Barrière pour risque d'éboulement	Facteurs du milieu	Population générale
Signaux indiquant de laisser passer un véhicule d'urgence	Facteurs du milieu	Population générale



Systèmes d'avertissement aux intersections rurales signalisées à grande vitesse (système de détection Texas)	Facteurs du milieu	Population générale
Système de barrières mobiles (Balsi Beam)	Facteurs du milieu	Population générale
Sable traité	Facteurs du milieu	Population générale

### 4.3 Initiatives «évaluées» concernant les véhicules

Les avancées en matière de sécurité routière pour les véhicules ont tendance à se faire par le biais de mesures novatrices au niveau de la fabrication des véhicules et grâce aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC). Celles-ci sont accompagnées d'indicateurs de performance.

En plus des initiatives qui ont déjà été évaluées, de nombreuses autres initiatives prometteuses étaient étudiées mais sont considérées comme étant encore un peu trop «jeunes» pour démontrer leur efficacité pour réduire les décès et blessures graves. Par conséquent, il n'existe pas d'indicateurs de performance pour ces initiatives.

Initiatives évaluées concernant les véhicules	Utilisations possibles selon le facteur de causalité	Utilisations possibles selon le groupe à risque
Technologies de prévention des collisions	Conduite avec facultés affaiblies (toutes formes); excès de vitesse et conduite agressive	Tous les groupes cibles
Système de contrôle électronique de la stabilité (ESC)	Conduite avec facultés affaiblies (toutes formes); excès de vitesse et conduite agressive	Tous les groupes cibles
Stabilisateur électronique de véhicule installé après la fabrication	Facteurs du milieu	Population générale
Système antidémarrage	Conduite avec facultés affaiblies (alcool)	Tous les groupes cibles
Capteurs d'occupants	Protection de l'occupant	Population générale
Classification des véhicules selon le modèle	Facteurs du milieu	Population générale



## 5.0 GESTION DU PLAN

Le CCATM est responsable de la Stratégie de sécurité routière 2015 et de sa mise à jour.

Les mises à jour pourraient contenir la documentation concernant les progrès accomplis dans un nouveau projet de recherche, l'identification de nouvelles initiatives devant être ajoutées à la matrice multicellulaire des groupes cibles clés et des facteurs connexes, la révision du cadre des initiatives de meilleures pratiques éprouvées, la rédaction d'un rapport sur le progrès de la vision d'ensemble du Canada; c'est-à-dire, d'avoir les routes les plus sûres au monde.

