



L'OBSERVATOIRE DE  
L'ADMINISTRATION  
PUBLIQUE

ENAP

# Les Cahiers de L'Observatoire

Cahier n° 2

Stratégies d'intervention  
en matière  
de sécurité routière

**Estelle Mongbé**  
Février 2013

**RÉSUMÉ** Les stratégies et les plans d'action nationaux sont devenus un élément essentiel de la gestion de la sécurité routière pour de nombreuses administrations publiques. Ces instruments de planification stratégique fournissent les orientations et les objectifs, de même que les priorités et les mesures définies par les administrations pour améliorer leur bilan routier. Mais, au-delà de ces fonctions purement stratégiques et tactiques, ils expriment l'approche à la base de l'action gouvernementale. Ces notes de recherche s'intéressent aux principes sur lesquels reposent les approches de sécurité routière des administrations les plus performantes et à la manière dont ils se traduisent dans les stratégies et les plans d'action qui les mettent en œuvre.

L'auteure tient à remercier Mme Michelle Jacob et M. Pierre Cliche pour leurs commentaires judicieux sur les premières versions de ces notes de recherche. Elle remercie également Mme Corinne Sarian pour la révision linguistique du texte ainsi que Mme Danielle Landry pour la mise en page de ce cahier.

**AU SUJET DE L'AUTEURE** Titulaire d'un doctorat en droit, Estelle Mongbé est professionnelle de recherche à L'Observatoire de l'administration publique. Depuis 2004, elle réalise de nombreuses analyses comparées sur les politiques et la gestion publiques dans divers secteurs de l'administration québécoise et des pays de l'OCDE. Ses études les plus récentes ont trait au domaine des transports et portent sur les modes de gouvernance liés à l'utilisation des cinémomètres photographiques ainsi que sur les stratégies d'intervention et de communication en sécurité routière. Estelle Mongbé a également été professionnelle de recherche et chargée de cours à l'Université Laval à Québec, ainsi que stagiaire postdoctorale à l'Organisation mondiale de la Santé, à Genève.

DÉPÔT LÉGAL  
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA, 2013  
ISBN 978-2-89734-002-5 (PDF)

# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION _____	1
ÉVOLUTION DES APPROCHES ET DES PRATIQUES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE _____	2
Les quatre phases de développement _____	2
Six administrations en avance sur leur temps _____	3
APPROCHES POUR UN SYSTÈME SÛR ET INTERVENTIONS SYSTÉMIQUES _____	6
La Suède et les Pays-Bas, pionniers de l'approche pour un système sûr _____	6
Les approches pour un système sûr : différences conceptuelles _____	7
Le cas du Royaume-Uni _____	11
PORTRAIT DES ADMINISTRATIONS ÉTUDIÉES _____	13
Portrait de la Finlande _____	13
Portrait de la Nouvelle-Zélande _____	13
Portrait des Pays-Bas _____	14
Portrait du Royaume-Uni _____	14
Portrait de la Suède _____	15
Portrait de l'État de Victoria _____	16
MISE EN ŒUVRE DES APPROCHES : LES STRATÉGIES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE _____	16
La démarche de planification stratégique _____	17
Une démarche participative _____	17
Des choix stratégiques fondés sur des données probantes _____	17
Les documents de planification stratégique _____	18
Des documents de planification stratégique adaptés au contexte administratif et juridique _____	18
Des objectifs politiques et des objectifs empiriques _____	20
Des axes d'intervention similaires _____	21
Des thèmes récurrents et des priorités variables _____	22
Des interventions qui se rejoignent _____	23
SUIVI ET ÉVALUATION DES STRATÉGIES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE _____	25
Des mécanismes de suivi et d'évaluation... _____	25
... basés sur une panoplie d'indicateurs _____	26
Des résultats? _____	27
CONCLUSION _____	28
BIBLIOGRAPHIE _____	29
ANNEXE I : Évolution de quelques indicateurs de sécurité routière (1970-2010) _____	33
ANNEXE II : Nouvelle-Zélande : indicateurs pour le suivi des progrès en sécurité routière _____	34

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Phases de l'évolution des pratiques de gestion de la sécurité routière selon l'organisation mondiale de la sante et la banque mondiale _____	3
Figure 2 : Représentations du système sûr : Nouvelle-Zélande et État de Victoria _____	10

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Objectifs finaux et objectifs intermédiaires fixés par les six administrations _____	21
Tableau 2 : Mesures prévues par les stratégies de sécurité routière _____	24
Tableau 3 : Suède : indicateurs de la sécurité routière et objectifs intermédiaires _____	26
Tableau 4 : Nouvelle-Zélande : mesures législatives et réglementaires _____	28

# STRATÉGIES D'INTERVENTION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## INTRODUCTION

Le 11 mai 2011, les Nations Unies ont lancé la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) en vue de stabiliser puis de réduire le nombre de décès sur la route et ont adopté le Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière<sup>1</sup> pour faire de cette ambition une réalité. Cet outil « doit servir de base à des plans nationaux et locaux tout en fournissant un cadre permettant de coordonner leurs activités aux niveaux régional et mondial<sup>2</sup> ». Le Plan mondial pour la décennie d'action s'appuie sur les acquis des vingt dernières années aux échelons national, régional et international. Les principes sur lesquels il s'appuie – principes pour un système sûr – fondent, depuis quelques années, les politiques de sécurité routière de plusieurs administrations parmi les plus performantes, dont la majeure partie de celles analysées dans cette étude.

Ces notes de recherche s'intéressent à la genèse de ces principes ainsi qu'à la manière dont ils s'insèrent dans des contextes de gestion publique axée sur les résultats. Pour ce faire, les phases de développement des approches de sécurité routière sont passées en revue et les stratégies nationales permettant de mettre en œuvre les plus récentes d'entre elles sont examinées. Six administrations sont analysées : la Finlande, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et l'État de Victoria (Australie). Elles se démarquent par le caractère novateur de leur approche stratégique, l'efficacité de leur

<sup>1</sup> Nations Unies, *Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière*, [http://www.who.int/entity/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/french\\_global\\_plan.pdf](http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/french_global_plan.pdf)

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 4.

structure institutionnelle, l'évolution positive de leur bilan routier et leur capacité à se maintenir aux premiers rangs des États les plus performants en matière de sécurité routière<sup>3</sup>.

L'analyse est réalisée sous un angle comparatif dans le but de dégager des tendances communes et des aspects propres aux administrations, le cas échéant. Le cas particulier du Royaume-Uni, l'un des pionniers en matière de sécurité routière, permet d'évaluer la nécessité d'adopter une nouvelle approche stratégique et de planification qui met l'accent sur un objectif plus ambitieux et à long terme.

## ÉVOLUTION DES APPROCHES ET DES PRATIQUES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### ▾ Les quatre phases de développement

Selon des études réalisées en 2004 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et par la Banque mondiale en 2004 et en 2009<sup>4</sup>, des changements progressifs ont eu lieu dans la réflexion et les pratiques des pays les plus performants en matière de sécurité routière, et ce, depuis les années 1950. D'une époque caractérisée par une mauvaise coordination des institutions et une gestion fondée sur l'intervention « au coup par coup », on aboutit, d'après ces études, à un système institutionnel mieux articulé et à une gestion axée sur l'atteinte des résultats. De plus, l'usager de la route n'est plus l'unique objet des interventions; la tendance est plutôt à l'adoption d'une approche pour un système sûr qui exige que toutes les parties chargées de la fabrication et de la gestion des véhicules ainsi que de l'environnement routier s'impliquent dans la conception d'un réseau de transport routier sécuritaire<sup>5</sup>. Sans s'attarder sur la description des phases de l'évolution des approches de sécurité routière dans l'ensemble des pays développés<sup>6</sup> – par ailleurs illustrées dans le graphique ci-après –, il est intéressant de souligner que l'apparition d'une nouvelle étape de développement n'a pas forcément mis fin aux actions mises en place au cours de la phase précédente. Ainsi, les interventions axées sur les usagers, qui ont dominé les politiques opérationnelles des gouvernements au cours des années 1950 et 1960, sont encore effectuées de nos jours, avec plus ou moins d'insistance selon les administrations.

<sup>3</sup> Au cours du premier semestre de l'année 2012, L'Observatoire de l'administration publique (L'Observatoire) a réalisé une étude comparative des stratégies d'intervention adoptées par les administrations de l'OCDE les plus performantes en matière de sécurité routière dans le cadre de ses activités de recherche contractuelle. Les présentes notes de recherche s'inspirent largement de ces travaux dont elles actualisent et mettent en perspective les principaux résultats.

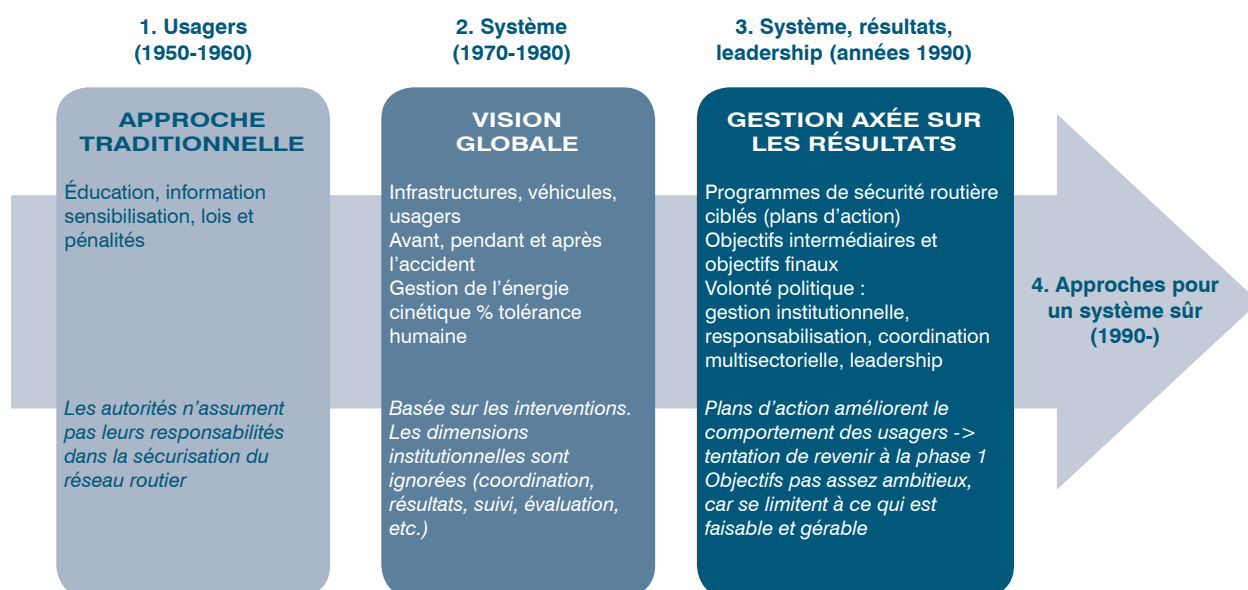
<sup>4</sup> OMS et Banque mondiale, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_fr.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_fr.pdf)  
Commissions régionales des Nations Unies, *Améliorer la sécurité routière mondiale. Fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route*, [http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/road-safe/docs/Recommendations\\_2010f.pdf](http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/road-safe/docs/Recommendations_2010f.pdf)  
Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, [http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic\\_injury\\_prevention.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf)

<sup>5</sup> OCDE – FIT, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p. 30, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

<sup>6</sup> Tony Bliss et Jeanne Breen, auteurs du guide de la Banque mondiale sur la gestion stratégique et la gouvernance en matière de sécurité routière, distinguent quatre grandes phases de développement des approches de sécurité routière dans les administrations les plus performantes : interventions axées sur les usagers de la route (phase 1); interventions portant sur l'ensemble du système (phase 2); interventions portant sur l'ensemble du système, les résultats souhaités et le leadership institutionnel (phase 3); approches pour un système sûr en vue d'éliminer, à long terme, les décès et les blessures graves (phase 4).  
Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, [http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic\\_injury\\_prevention.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf)

Cette remarque rejoint la position énoncée en 2008 par le Forum international des transports de l'OCDE qui, dans son célèbre rapport *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*<sup>7</sup>, décrit le changement fondamental à opérer dans la réflexion sur la sécurité routière pour atteindre des objectifs très ambitieux à long terme. Selon ce document, l'adoption d'une approche pour un système sûr ne signifie pas une négation totale des approches traditionnelles, car ces dernières permettent de déterminer les facteurs de risque et les interventions efficaces nécessaires à la mise en œuvre de l'approche pour un système sûr. En d'autres termes, l'approche pour un système sûr s'appuie sur les acquis importants obtenus au cours des dernières décennies grâce aux approches traditionnelles.

Figure 1 : Phases de l'évolution des pratiques de gestion de la sécurité routière selon l'Organisation mondiale de la santé et la Banque mondiale<sup>8</sup>



En somme, il ressort de la revue de littérature que la tendance dans les administrations les plus performantes est celle d'une gestion axée sur des objectifs de plus en plus ambitieux et réalisée dans le cadre d'une approche pour un système sûr, étant entendu que cette forme de gestion n'exclut pas les approches traditionnelles, basées sur le comportement des usagers.

## ▾ Six administrations en avance sur leur temps

Les données recueillies pour l'ensemble des six administrations analysées<sup>9</sup> concernent essentiellement la période débutant à la fin des années 1960. Elles permettent de constater que, dans toutes ces administra-

<sup>7</sup> Cet ouvrage fait office de référence en matière de gestion de la sécurité routière, car en recommandant que les États membres de l'OCDE et du Forum international des transports adoptent une approche pour un système sûr, il les invite à opérer un véritable changement de politique et à redéfinir la façon dont la sécurité est envisagée et gérée. Ce rapport a joué un rôle déterminant dans l'évolution de la gestion de la sécurité routière, car il a permis de consolider le consensus croissant en faveur de l'approche pour un système sûr.

<sup>8</sup> L'apparition d'une nouvelle phase ne supprime pas les acquis de la précédente. Graphique tiré du guide de Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, p. 13-15.

<sup>9</sup> Comme mentionné précédemment, les six administrations étudiées sont les suivantes : la Finlande, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et l'État de Victoria (Australie).

tions, et conformément à la tendance générale signalée par l’OMS et la Banque mondiale (voir figure 1), les décennies 1970 et 1980 sont marquées par un changement majeur dans la façon de concevoir et d’assurer la sécurité routière : l’intervention n’est plus uniquement axée sur l’usager; la vision est plus globale, à l’échelle du système, et prend en compte l’interaction complexe des facteurs causant les accidents. Les politiques adoptées visent à la fois les infrastructures, les véhicules et les usagers. Ainsi, toutes ces administrations adoptent des mesures telles que le port obligatoire de la ceinture de sécurité pour les sièges avant des voitures, des limitations de vitesse en fonction des routes, la protection des enfants dans les voitures ou encore des mesures relatives à l’alcool au volant. La spécificité de ces administrations réside dans le fait que la plupart d’entre elles étaient en avance sur leur temps quand on les compare à l’ensemble des pays développés au cours de cette décennie. La Suède, par exemple, a été le premier pays européen à établir des limites de vitesse (1967) et à rendre obligatoires le port de la ceinture de sécurité ainsi que l’utilisation du siège pour enfant positionné dos à la route. De même, l’État de Victoria a été parmi les premiers à imposer le port de la ceinture de sécurité dès 1970<sup>10</sup>.

Le radical changement d’approche opéré par ces administrations peut être vu comme une réponse politique à l’indignation publique suscitée par l’augmentation fulgurante du nombre de décès et de blessures graves sur les routes, cette détérioration du bilan routier étant liée à l’accroissement du nombre de véhicules motorisés sur les routes. Cette nouvelle tendance vers l’adoption de mesures touchant divers éléments du système résulte aussi de la prise en compte progressive des innovations technologiques et scientifiques dans l’élaboration des politiques de sécurité routière.

L’avance des administrations étudiées sur l’ensemble des pays développés se manifeste également au cours de la phase 3 de l’évolution des pratiques de gestion de la sécurité routière. En effet, si les dimensions institutionnelles de la gestion de la sécurité routière (responsabilisation, leadership, coordination, objectifs et résultats) n’apparaissent qu’au cours des années 1990 dans la plupart des pays développés, le passage d’une action en silo et mal coordonnée à une action intégrée et axée sur les résultats s’opère dès la fin des années 1980 (et même avant) dans la plupart des six administrations<sup>11</sup>. Ainsi, en 1973, la Finlande était le premier pays européen à s’être fixé un objectif quantifiable pour améliorer la sécurité routière. Cet objectif était de réduire de 50 % le nombre de décès sur les routes entre 1973 et 1980<sup>12</sup>. De même, le Royaume-Uni est l’un des premiers pays à avoir eu recours à la planification systématique et par objectifs<sup>13</sup>. L’État de Victoria et la Nouvelle-Zélande se démarquent au cours de cette période par des innovations intéressantes dans la coordination multisectorielle, les partenariats de services et les mécanismes de financement<sup>14</sup>. Dans ces deux États, les modalités de responsabilisation sont améliorées par l’utilisation d’objectifs intermédiaires et d’objectifs finaux définis de manière à coordonner et à intégrer les activités multisectorielles. En résumé, au début des années 1990, les six administrations mettaient en œuvre des programmes de sécurité routière ciblés, c’est-à-dire des programmes pour lesquels des cibles

<sup>10</sup> Pour les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède, voir M. Koornstra et autres (2002). *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands* [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/sunflower\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf)

Pour la Finlande, voir Tapio Katko, *Road Safety Fatalities, Management, and Policy in Finland, 1970-2003*, p. 126-138.

Pour l’État de Victoria, voir State of Victoria, DoT, *The Importance of Political Saliency*, [http://international.fhwa.dot.gov/halving\\_fatalities/t1\\_p06.cfm](http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/t1_p06.cfm)

<sup>11</sup> Il n’est pas surprenant que l’introduction des premiers programmes de sécurité routière ciblés ait eu lieu dans ces administrations, étant donné qu’elles sont pionnières – la Nouvelle-Zélande en tête – sur le plan des réformes administratives des années 1980-1990 qui ont mené à l’avènement de la gestion axée sur les résultats pour l’ensemble de l’action publique.

<sup>12</sup> ERSO, *Quantitative road safety targets*, p. 6, [http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/70\\_qrst/quantitative%20road%20safety%20targets.pdf](http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/70_qrst/quantitative%20road%20safety%20targets.pdf)

<sup>13</sup> Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, p. 14.

<sup>14</sup> OMS et Banque mondiale, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, p. 10-11, [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_fr.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_fr.pdf)  
Bliss, 2004; Wegman et autres, 2006; Trinca et autres, 1988.



et des objectifs ont été définis dans des plans d'action. Parallèlement, les rôles en matière de direction institutionnelle étaient bien définis, les procédures de coordination entre autorités étaient instaurées et, enfin, les mécanismes et les procédures de financement et d'affectation des ressources étaient mieux alignés sur les résultats exigés.

*Au Québec, l'approche de prévention des traumatismes routiers et la gestion par objectifs sont adoptées au milieu des années 1990*

La *Politique de sécurité dans les transports – Volet routier 1995-2000* (Politique 1995-2000) cible un total de 30 enjeux relatifs aux 4 principaux facteurs d'insécurité routière définis dans le cadre de l'intervention multidisciplinaire de Haddon (usagers, véhicules, environnement routier, environnement socioéconomique). Elle consacre ainsi la nouvelle approche de sécurité routière adoptée par le Québec qui passe d'une série d'interventions éparpillées et essentiellement axées sur l'utilisateur à une vision plus globale, fondée sur le modèle de prévention des traumatismes routiers. Selon cette nouvelle logique, les mesures ne doivent plus être sélectionnées en fonction de l'importance des facteurs à l'origine des accidents. Leur choix dépend plutôt de leur efficacité à réduire le nombre et la gravité des blessures par la prévention (avant l'impact), par la réduction du transfert d'énergie cinétique (pendant l'impact) ou par la limitation des conséquences (après l'impact). Un plan d'action avec des objectifs mesurables a été élaboré pour permettre l'application de ces mesures<sup>1</sup>.

La Politique 1995-2000 élaborée par le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec<sup>2</sup> définit un objectif, soit l'amélioration du bilan routier d'environ 25 % en l'an 2000 comparativement à la moyenne des années 1990-1994, ce qui représente un abaissement du nombre annuel de décès à 750 et de blessés graves à 5 000.

L'approche d'intervention élaborée par la Politique 1995-2000 a été reprise et précisée dans la politique subséquente, soit la *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier*<sup>3</sup> (Politique 2001-2005). Le nouvel objectif est d'améliorer le bilan routier de 15 % par rapport à celui de 1995-2000, ce qui représente environ 650 décès et 4 750 blessés graves.

<sup>1</sup> Ministère des Transports du Québec (2001). *Sécurité routière – Principales actions du ministère des Transports du Québec, 2000-2001*, annexe A.

Bernier, L. « La sécurité routière : une démarche planifiée », *Revue générale des routes*, 1998, p. 97-98.

<sup>2</sup> Ministère des Transports et société de l'assurance automobile du Québec (1995). *Politique de sécurité dans les transports – volet routier : une vision sécuritaire sur des kilomètres*, Québec, Direction des communications, ministère des Transports du Québec.

<sup>3</sup> Ministère des Transports du Québec, *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier*, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0810789.pdf>

Même s'il est difficile d'établir une relation de cause à effet entre les changements d'approches et l'amélioration du bilan routier<sup>15</sup>, force est de constater une nette diminution du nombre d'accidents, de décès et de blessés graves sur les routes de ces administrations durant cette période. Ainsi, au Royaume-Uni, le taux de décès par 100 000 habitants a diminué de moitié entre 1972 et 1999, et ce, malgré un doublement du nombre de véhicules motorisés<sup>16</sup>. Dans l'État de Victoria, le taux de décès sur les routes avait chuté de près de 40 % de 1980 à 1992<sup>17</sup>. Des résultats similaires ont été enregistrés en Finlande où le nombre de décès sur les routes a été réduit de 50 % entre 1973 et 1980, puis encore de moitié entre 1989 et 2000<sup>18</sup>.

Le succès de l'approche basée sur les objectifs est donc indéniable. Toutefois, dans leur analyse des pratiques de gestion de la sécurité routière, les auteurs Tony Bliss et Jeanne Breen font remarquer que ce succès

<sup>15</sup> D'autres facteurs sont à prendre en considération, par exemple la crise du pétrole et la récession économique qui ont entraîné une réduction du nombre de véhicules sur les routes finlandaises dans les années 1980.

<sup>16</sup> Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, p. 14.

<sup>17</sup> State of Victoria, DoT, *The Importance of Political Salience*, [http://international.fhwa.dot.gov/halving\\_fatalities/t1\\_p06.cfm](http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/t1_p06.cfm)

<sup>18</sup> ERSO, *Quantitative road safety targets*, p. 6, [http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/70\\_qrst/quantitative%20road%20safety%20targets.pdf](http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/70_qrst/quantitative%20road%20safety%20targets.pdf)

vient paradoxalement renforcer les premières stratégies qui axaient les interventions uniquement sur les usagers, dans la mesure où les plans d'action ont largement contribué à améliorer le comportement des usagers de la route. Il y aurait donc un risque que les administrations soient tentées de prioriser les interventions visant les usagers, abandonnant par le fait même la nouvelle démarche plus systémique et plus intégrée<sup>19</sup>. L'examen des stratégies de sécurité routière que nous avons réalisé infirme cette crainte, du moins en ce qui concerne les six administrations étudiées. Cela est lié au fait qu'elles ont toutes adopté (à l'exception du Royaume-Uni) l'approche pour un système sûr et ont continué à mettre l'accent sur les interventions systémiques (y compris le Royaume-Uni).

*De 1995 à 2005, le Québec met en œuvre de nombreuses mesures permettant d'améliorer le bilan routier*

La mise en œuvre de la Politique 1995-2000 s'est notamment traduite par des changements législatifs et l'adoption de règlements permettant d'agir plus efficacement sur certains facteurs humains (accès graduel à la conduite, meilleur contrôle de la conduite avec les capacités affaiblies, conduite sans permis valide, etc.), sur la sécurité des véhicules lourds (nouvelles normes de sécurité des véhicules routiers, loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds, etc.), sur l'environnement routier (meilleure signalisation horizontale et verticale, amélioration de la géométrie des routes, de la surface de roulement et des accotements) et sur l'environnement socioéconomique (implantation d'une démarche de diagnostic de sécurité routière, mise en place d'un système intégré d'analyse des sites, campagnes de communication avec les usagers)<sup>1</sup>. Ces actions semblent avoir contribué à l'amélioration du bilan routier au cours de la période couverte par la Politique 1995-2000, car le nombre de décès se chiffrait à 800 en 2 000, et ce, malgré l'augmentation de la circulation<sup>2</sup>. Ce succès s'est poursuivi au cours des 2 premières années de la Politique 2001-2005.

<sup>1</sup> Institut national de santé publique du Québec, *Projet de politique de sécurité dans les transports : volet routier*, p. 13, [http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/015\\_SecuriteTransport.pdf](http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/015_SecuriteTransport.pdf)  
Ministère des Transports du Québec, *Sécurité routière – Principales actions du ministère des Transports du Québec, 2000-2001*.

<sup>2</sup> Ministère des Transports du Québec, *Sécurité routière – Principales actions du ministère des Transports du Québec, 2000-2001*, p. 5.

Ces approches qui correspondent à la phase 4 de l'évolution des interventions en stratégie routière font l'objet de la prochaine section.

## APPROCHES POUR UN SYSTÈME SÛR ET INTERVENTIONS SYSTÉMIQUES

### ▼ La Suède et les Pays-Bas, pionniers de l'approche pour un système sûr

Une critique formulée à l'égard de l'approche de gestion par objectifs était que les objectifs fixés s'avéraient certes ambitieux, mais atteignables, et que les cibles étaient définies en fonction de ce qui semblait techniquement réalisable et institutionnellement gérable. D'après la critique, cette pratique pouvait inhiber l'innovation<sup>20</sup>. La Suède et les Pays-Bas ont été les premiers à amorcer cette réflexion vers la fin des années 1990. Ils ont déterminé que pour aller au-delà des objectifs ambitieux déjà établis, il fallait repenser les interventions et les mécanismes institutionnels.

Ces deux pays se sont fixé le même objectif ultime : rendre le système routier intrinsèquement sécuritaire. La stratégie Vision Zéro suédoise et l'approche néerlandaise de sécurité routière durable (*sustainable safety*) sont les bases sur lesquelles s'articulent leurs stratégies routières. Ces approches, désignées sous l'expression d'« approches pour un système sûr » (*safe system*), s'inspirent du modèle de Haddon qui prend en

<sup>19</sup> Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, p. 14.

<sup>20</sup> *Ibid.*

compte l'interaction complexe des facteurs influant sur les dommages<sup>21</sup>. Elles lui ajoutent une dimension éthique, dans le sens où elles considèrent qu'il est moralement inacceptable que le prix à payer pour la mobilité soit des décès et des blessures résultant d'accidents de la route. Par conséquent, le seul objectif moralement acceptable est l'élimination pure et simple de tout décès et de toute blessure.

Les deux principales variantes de l'approche pour un système sûr (Vision Zéro et Sécurité routière durable) reposent sur le même constat : les usagers de la route sont susceptibles de commettre des erreurs, quels que soient les efforts de sensibilisation d'éducation et de contrôle-sanction mis en place par les gouvernements. Par conséquent, la priorité est de concevoir un système de transport et un réseau routier permettant de limiter les conséquences de l'erreur humaine. L'accent est donc mis sur le droit à la santé dans les systèmes de transport ainsi que sur le droit à un réseau routier et à des véhicules sûrs. On constate ainsi que la culture de responsabilisation de la victime se transforme en une culture de responsabilisation de l'ensemble des acteurs, y compris des décideurs, des exploitants et des usagers.

En somme, les caractéristiques de base de l'approche pour un système sûr sont les suivantes :

- Reconnaissance des limites du corps humain;
- Constat que l'homme est susceptible de commettre des erreurs et que des accidents peuvent survenir, quelles que soient les mesures préventives mises en place;
- Volonté de réduire la sévérité des blessures et les décès sur les routes;
- Principe selon lequel les individus ne devraient pas mourir ou être blessés à cause des failles du système ou de l'erreur humaine;
- Approche systématique<sup>22</sup>.

Comme mentionné précédemment, la majorité des administrations analysées (toutes, excepté le Royaume-Uni) adhèrent à cette philosophie.

Toutefois, certaines différences conceptuelles doivent être soulignées entre Vision Zéro et la Sécurité routière durable, car elles ont un impact sur les objectifs politiques et empiriques fixés par les administrations, de même que sur les mesures prises pour atteindre ces objectifs.

## ▼ Les approches pour un système sûr : différences conceptuelles

L'approche suédoise repose essentiellement sur l'idée que l'erreur étant humaine, les accidents sont inévitables. L'accent est donc mis sur la réduction à zéro du nombre de blessés graves et du nombre de décès, plutôt que sur le nombre d'accidents. Dès lors, il s'agit de limiter les conséquences des accidents par divers moyens. Le contrôle de la vitesse est un élément central dans la réussite d'une telle approche. À titre d'exemple, le respect de certaines règles permet de réduire la force de l'impact à laquelle l'utilisateur pourrait être exposé : les piétons ne doivent pas être exposés à une vitesse supérieure à 30 km/h; les occupants des voitures ne doivent pas être exposés à des collisions à angle droit excédant 50 km/h ou à des collisions frontales excédant 70 km/h. Ces règles guident les autorités routières dans les choix des actions à prendre : quelle limite de vitesse pour quel type de routes? Où privilégier les ronds-points plutôt que les feux de circulation? Quelles sont les sections routières où la circulation doit être séparée par

<sup>21</sup> En 1980, l'épidémiologiste américain Haddon a mis au point une grille d'analyse des accidents routiers inspirée du modèle utilisé en santé publique, qui vise à prendre en considération l'ensemble des déterminants humains, physiques et environnementaux lors de l'examen des facteurs de risque et de protection. Le modèle, présenté sous forme de matrice, distingue trois périodes d'intervention : avant, pendant et après l'accident. Pour chaque phase, l'examen systématique des facteurs suivants est réalisé : les facteurs humains (ex. : caractéristiques et comportement des usagers), les véhicules (dispositifs de sécurité, normes de fabrication, etc.), les infrastructures (routes, conditions climatiques et géographiques), l'environnement économique et social (ex. : ressources, politiques et programmes de sécurité routière).

<sup>22</sup> Association nationale des victimes de la route, *Safe System Partnership*, [http://www.avr.lu/web/resources/Microsoft\\_Word\\_\\_The\\_Safe\\_System\\_Partnership\\_707.pdf](http://www.avr.lu/web/resources/Microsoft_Word__The_Safe_System_Partnership_707.pdf)

des barrières? Etc. Dans cette optique, des mesures sont prises pour ralentir la circulation, redessiner les croisements, installer des rails de sécurité, éliminer les obstacles rigides tels que les arbres et les rochers le long des routes et mettre à profit les avancées technologiques<sup>23</sup>. L'approche suédoise a inspiré de nombreux pays, parmi les plus performants, ainsi que l'Union européenne et les Nations Unies<sup>24</sup>. Elle a valu au gouvernement suédois le prix *Prince Michael International Road Safety*, décerné par le Prince Michael of Kent le 2 mai 2012, en reconnaissance de sa contribution au développement de la sécurité routière à travers le monde<sup>25</sup>.

L'approche hollandaise diffère de la suédoise dans le sens où le point de départ du concept de sécurité routière durable est de réduire la probabilité de survenue des accidents, en misant sur la conception des infrastructures. Là où des accidents auraient encore lieu, il faudrait faire en sorte que les blessures graves soient virtuellement impossibles. Par conséquent, les efforts sont dirigés vers la conception d'un réseau routier intrinsèquement sécuritaire afin de limiter les accidents. Et dans le cas où surviendraient des accidents, il faudrait que l'état des routes et celui des véhicules rendent les blessures graves presque impossibles. Dès lors, l'accent est mis sur des interventions favorisant la fonctionnalité des routes, l'homogénéité du volume et de la direction de la circulation, la prévisibilité du circuit routier et du comportement des usagers (ex. : routes auto-explicatives), la construction de routes et de véhicules tolérant l'erreur humaine et, pour finir, sur le développement de comportements tolérants chez les usagers et leur capacité à évaluer leurs aptitudes à utiliser la route.

#### RÉSEAU ROUTIER HIÉRARCHISÉ ET MONOFONCTIONNEL DES PAYS-BAS<sup>26</sup>

##### De quoi s'agit-il?

Le premier effet pratique de la Vision de la sécurité durable a été le reclassement des routes par les autorités routières néerlandaises en fonction de trois catégories, chacune ayant sa fonction propre et exclusive : les routes de transit pour les déplacements sur de longues distances, les routes de desserte pour les zones résidentielles et rurales, et les routes de distribution reliant les deux types de routes précédents. Sur les routes de desserte, les véhicules à moteur doivent interagir avec les usagers vulnérables; les vitesses pratiquées par les véhicules doivent donc être faibles : 30 km/h en agglomération, 60 km/h dans les zones rurales. Sur les routes de transit, avec croisements hiérarchisés, séparation physique des flux de circulation opposés et accès interdit aux véhicules lents, la vitesse est limitée à 100 ou 120 km/h. Sur les tronçons de liaison, les aménagements séparés des chemins pour les piétons et des pistes cyclables permettent d'autoriser des vitesses allant jusqu'à 50 km/h dans les zones urbaines et 80 km/h en zone rurale. Aux croisements sur les routes de distribution, le trafic lent et le trafic rapide doivent à nouveau fusionner, de telle sorte que les vitesses doivent être réduites, par exemple au moyen d'un carrefour giratoire. Chaque catégorie de route doit être clairement reconnaissable par des caractéristiques de conception de la route et par des marquages routiers.

##### Qui sont les acteurs impliqués?

La classification est effectuée par les autorités routières régionales en collaboration avec les autorités routières locales et les autorités routières régionales voisines afin d'assurer des transitions cohérentes.

##### Quels sont les résultats et à quel coût?

La classification du réseau routier est une condition préalable si l'on veut (re)définir le tracé des routes de telle sorte qu'elles reflètent leur fonction et suscitent le comportement souhaité. Elle améliore la cohérence et la prévisibilité du réseau routier, réduisant ainsi les possibilités d'erreur humaine et renforçant la sécurité.

<sup>23</sup> David Wiles, *Sécurité routière : la vision suédoise fait des émules*, <http://www.sweden.se/fr/Accueil/Travailler-vivre/A-lire/Securite-routiere--la-vision-suedoise-fait-des-emules/>  
Ezra Hauer, *White Papers for: «Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety»: Lessons Learned from Other Countries. White Paper No. 9*, p. 19, <http://safety.transportation.org/doc/web9%20Lessons%20Learned%20White%20Paper.pdf>

<sup>24</sup> Voir notamment OCDE – FIT, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*; Groupe des Nations Unies pour la collaboration en sécurité routière, *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*.

<sup>25</sup> Swedish Ministry of Enterprise, Energy and Communications, *Sweden receives international award for Vision Zero*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/16049/a/191999>

<sup>26</sup> Suprême, *Meilleures pratiques en matière de sécurité routière : guide des mesures au niveau des pays*, p. 17, [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/supreme\\_c\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_fr.pdf)

Une autre différence entre les approches réside dans le fait que Vision Zéro privilégie absolument la réduction des blessures et des décès sur les routes par rapport à la mobilité. Cette préférence n'est pas aussi marquée dans l'approche de sécurité durable qui prend en compte la notion d'« accidents évitables ». Ce concept, créé par l'institut de recherches SWOV<sup>27</sup>, permet de fonder les décisions sur le savoir-faire disponible et l'analyse des coûts-bénéfices. En d'autres termes, les mesures visant la réduction des blessures et des accidents seront privilégiées uniquement si les bénéfices excèdent les coûts (y compris en matière de mobilité)<sup>28</sup>.

Les approches néerlandaise et suédoise ont influé sur les stratégies de sécurité routière en Norvège, en Finlande, au Danemark, en Suisse et plus récemment en Australie (au niveau fédéral et dans les États), ainsi qu'au Canada. Les États-Unis étudient la possibilité de mettre en œuvre une approche pour un système sûr dans la stratégie nationale en cours d'élaboration<sup>29</sup>. De plus, l'OCDE (en 2008)<sup>30</sup> et les Nations Unies (en 2011) ont invité leurs États membres à adopter cette approche qu'ils considèrent comme essentielle pour atteindre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière.

### DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET STRATÉGIES NATIONALES<sup>31</sup>

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

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

Au nombre des pays ayant adopté des plans pour la décennie d'action figurent l'Australie, l'Autriche, le Canada et la Grèce. À l'exception du Royaume-Uni, toutes les administrations analysées dans la présente étude avaient adopté des stratégies nationales fondées sur l'approche pour un système sûr et avaient défini des cibles pour la mise en œuvre de cette approche, et cela, bien avant la résolution onusienne invitant à le faire.

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

<sup>27</sup> SWOV est un organisme indépendant qui conduit des recherches scientifiques dans le but d'améliorer la sécurité routière. SWOV, *Over de SWOV*, [http://www.swov.nl/NL/Profiel/inhoud/over\\_de\\_swov.htm](http://www.swov.nl/NL/Profiel/inhoud/over_de_swov.htm)

<sup>28</sup> Ezra Hauer, *White Papers for: «Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety»: Lessons Learned from Other Countries. White Paper No. 9*, p. 32 <http://safety.transportation.org/doc/web9%20Lessons%20Learned%20White%20Paper.pdf>

<sup>29</sup> U.S. Department of Transportation, *Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety*, <http://safety.fhwa.dot.gov/tzd/>

<sup>30</sup> OCDE – FIT, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*.

<sup>31</sup> Texte réalisé à partir de World Health Organization, *National plans for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*, [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/national/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/national/en/index.html)

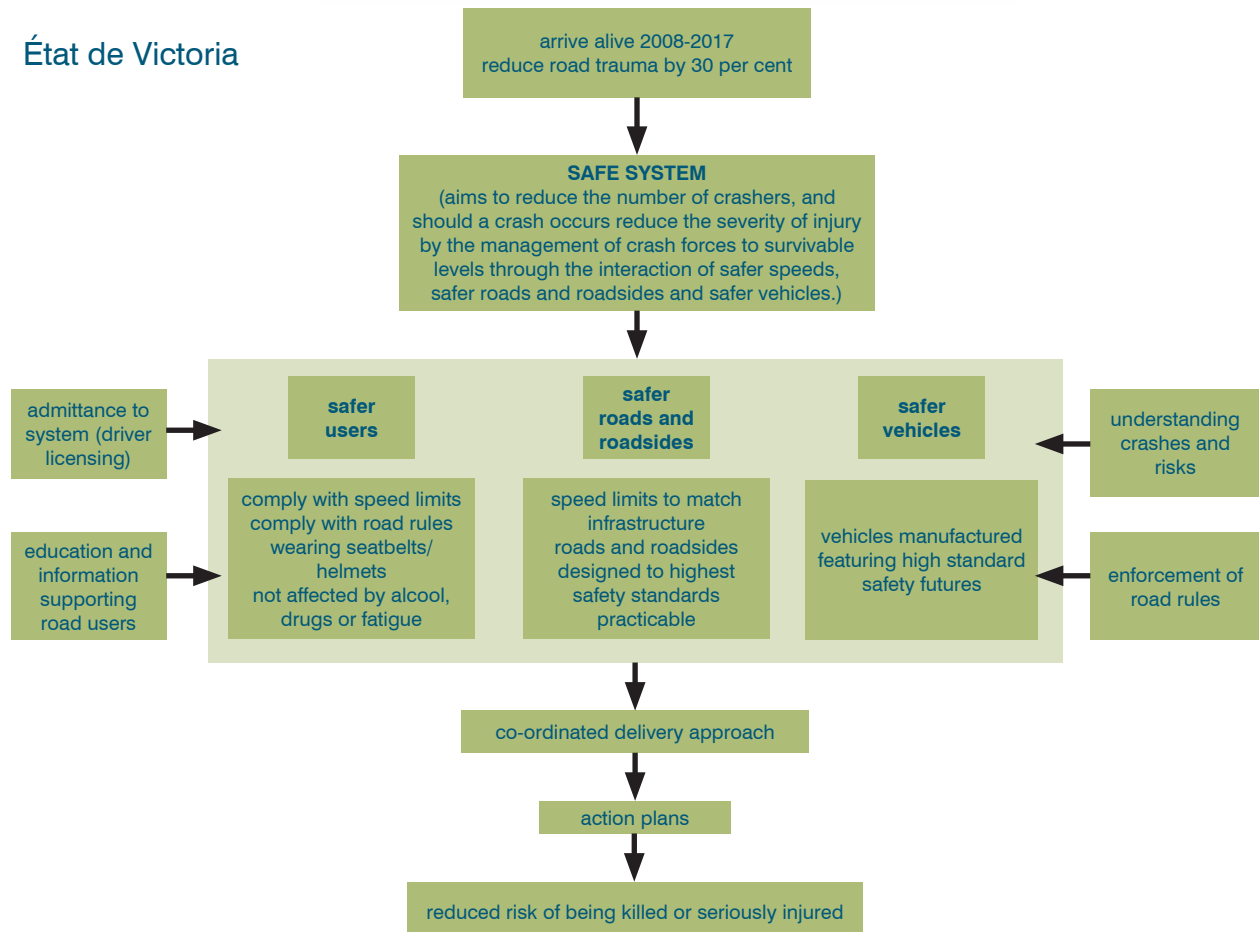


Figure 2 : Représentations du système sûr : Nouvelle-Zélande et État de Victoria

Nouvelle-Zélande



État de Victoria



## ▼ Le cas du Royaume-Uni

Le Royaume-Uni n'a pas fondé ses stratégies de sécurité routière sur l'approche pour un système sûr, mais plutôt sur une combinaison de l'approche-système et de l'approche de santé publique qui met l'accent sur la prévention, la science et la collaboration. De plus, elle priorise les interventions en fonction de la gravité des problèmes ainsi que des zones et des groupes les plus à risque. En 2002, certains analystes de politiques de sécurité routière expliquaient que les politiques et les mesures appliquées jusque-là au Royaume-Uni étaient encore efficaces, ce qui n'était plus le cas pour la Suède et les Pays-Bas qui semblaient avoir tiré le maximum des approches traditionnelles et avaient dû réfléchir à de nouvelles façons de concevoir la sécurité routière<sup>32</sup>.

Il semble, cependant, que le moment soit venu pour le Royaume-Uni de repenser son approche. Sa stratégie la plus récente, le *Strategic Framework for Road Safety* de 2011, a d'ailleurs soulevé de vives protestations de la part des chercheurs, des organisations, du public et surtout du *Parliamentary Advisory Council for Transport Safety* (PACTS), groupe associé au Parlement et qui joue un rôle de conseil en matière de sécurité routière. L'un des plus grands reproches ayant été formulés est son manque de vision globale. Il faut dire que le gouvernement avait clairement annoncé que sa grande priorité était de régler la crise de la dette et d'assurer la durabilité des finances publiques, entraînant ainsi une diminution des ressources pour la sécurité routière. Partant de ce constat, le gouvernement a préféré mettre l'accent sur quelques questions qui lui semblaient prioritaires. Toutefois, la dernière stratégie donne des résultats très insatisfaisants, comme le montre l'étude publiée le 11 mai 2012 par le PACTS<sup>33</sup>. Celui-ci y voit une conséquence du manque de soutien des acteurs concernés, en particulier du milieu professionnel, et invite le gouvernement à ouvrir un débat sur l'adoption d'une approche fondée sur la responsabilité de tous les acteurs, soit l'approche pour un système sûr.

<sup>32</sup> M. Koornstra, et autres (2002). *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.

<sup>33</sup> United Kingdom. Parliamentary Advisory Council for Transport Safety, *Tackling the Deficit: Checking the Health of Road Safety*, [http://pacts.org.uk/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20\(high%20res\).pdf](http://pacts.org.uk/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20(high%20res).pdf)

En 2003,  
il apparaît  
nécessaire  
pour le Québec  
d'adopter  
des mesures  
d'intervention  
novatrices et de  
mobiliser tous  
les acteurs afin  
de poursuivre  
l'amélioration  
du bilan  
routier<sup>1</sup>

Après un seuil historique de 610 décès enregistrés en 2001, le bilan routier a progressivement commencé à se détériorer à partir de 2003 : le nombre de décès s'élevait à 717 en 2006, soit une augmentation de 9 % par rapport aux 5 dernières années<sup>2</sup>. Le constat suivant s'imposait : les mesures adoptées jusque-là avaient atteint leurs limites; il fallait recourir à des solutions novatrices et mobiliser la population ainsi que l'ensemble des acteurs concernés pour faire du Québec une administration dont le niveau de sécurité sur les routes se rapprocherait de celui des administrations les plus performantes telles que le Royaume-Uni, la Suède ou les Pays-Bas<sup>3</sup>.

Table de concertation

En décembre 2005, la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR) a été créée. Ce forum permanent d'échanges et de discussions avait pour mission de formuler des recommandations et d'émettre des propositions d'actions et d'interventions au ministre des Transports, dans le but d'améliorer le bilan des accidents routiers au Québec. Pour la première fois, tous les partenaires concernés pouvaient échanger dans une même instance de concertation et chercher ensemble des solutions afin d'améliorer le bilan routier. Depuis sa création, la TQSR a rendu publics deux rapports, en 2007 et en 2009. En quelques années, ses recommandations ont conduit à la mise en place d'une série de mesures importantes dans plusieurs domaines de la sécurité routière.

Nouvelles mesures d'intervention de 2007 à 2009 :

- Mesures plus sévères pour contrer la vitesse excessive;
- Mesures plus sévères pour contrer l'alcool au volant;
- Projet pilote de radars photographiques et de caméras aux feux rouges à certains endroits<sup>4</sup>;
- Interdiction pour le conducteur d'utiliser un téléphone cellulaire (combiné) au volant d'un véhicule en mouvement;
- Introduction des limiteurs de vitesse à 105 km/h pour les camions lourds;
- Obligation pour les nouveaux conducteurs de suivre un cours de conduite et introduction de nouvelles mesures d'accès graduel au permis de conduire;
- Obligation de munir certains véhicules de pneus d'hiver<sup>5</sup>;
- Intensification des actions de sensibilisation et de contrôle par le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec, les municipalités, les services policiers et les contrôleurs routiers;
- Amélioration de la communication avec la population : l'année 2007 est déclarée Année québécoise de la sécurité routière.

<sup>1</sup> Catherine Berthod et autres, *Table québécoise de sécurité routière*, <http://www.tac-atc.ca/english/resourcecentre/readingroom/conference/conf2010/docs/c1/berthod-f.pdf>

<sup>2</sup> Table québécoise de sécurité routière, *Pour améliorer le bilan routier : premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière*, p. 9, [http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/1er%20Rapport%20\(2007\).pdf](http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/1er%20Rapport%20(2007).pdf)

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> À la lumière du succès du projet pilote, le ministère des Transports du Québec a rendu permanente l'utilisation des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges et a annoncé leur déploiement. Ministère des Transports du Québec, *Actions et interventions du Ministère des Transports en matière de sécurité routière 2011-2012*, [http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/bilan\\_routier\\_2011/actions\\_mtq\\_2012.pdf](http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/bilan_routier_2011/actions_mtq_2012.pdf)

<sup>5</sup> Cette mesure n'avait pas été proposée par la TQSR, mais a été introduite au projet de loi n° 42 par les parlementaires.

La présente section a permis de saisir l'évolution et le contenu des approches de sécurité routière qui soutiennent l'action des six administrations analysées. Il s'agit maintenant de voir comment ces approches sont traduites dans les stratégies et les plans de sécurité routière adoptés par ces administrations. Cette analyse fait l'objet de la prochaine section.



## PORTRAIT DES ADMINISTRATIONS ÉTUDIÉES

Les six administrations à l'étude se distinguent par l'évolution remarquable de leur bilan routier au cours des trois dernières décennies<sup>34</sup>. Cette performance s'explique en partie par la recherche constante de l'amélioration du système de gestion de la sécurité routière tant du point de vue institutionnel que politique et légal.

### ▼ Portrait de la Finlande

Premier pays européen à avoir fixé des objectifs quantifiables, la Finlande est réputée pour sa longue expérience en gestion par objectifs qu'elle a renforcée depuis 2001 par l'approche pour un système sûr. Les principaux facteurs de réussite de sa politique de sécurité routière sont :

- la simplicité de la structure de gouvernance qui favorise la coopération entre les acteurs;
- la coopération entre les organisations de différents secteurs, et ce, à tous les paliers de gouvernement;
- la combinaison d'actions et d'efforts issus de multiples acteurs des secteurs publics et privés;
- l'expression de la volonté politique du gouvernement central.

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

C'est en 1993 que la Finlande a adopté sa première stratégie de sécurité routière. Depuis, trois autres stratégies ont été appliquées, la cinquième (2011-2014) étant en cours d'élaboration. Le processus d'adoption de la nouvelle stratégie n'était pas achevé au moment de la rédaction des présentes notes de recherche.

### ▼ Portrait de la Nouvelle-Zélande

Depuis le milieu des années 1980, un profond mouvement de modernisation de l'État néo-zélandais s'est étendu à toutes les sphères de l'action publique, y compris dans le secteur de la sécurité routière qui a connu des réformes radicales au cours des vingt-cinq dernières années. Ces réformes ont conduit à des résultats remarquables de 1990 à 2005, résultats largement attribuables aux efforts fournis par le gouvernement pour améliorer le contrôle de l'application du Code de la route<sup>35</sup>.

On constate ainsi, entre 1995 et 2000, une intensification des contrôles de vitesse, de la détection de l'alcoolémie ainsi que du port de la ceinture et du casque. D'importantes campagnes de sensibilisation ont accompagné ces mesures<sup>36</sup>. Dans une analyse réalisée en 2005, des experts notaient que le gouvernement avait suivi une logique managériale en privilégiant les mesures les plus « productives » à court terme et dont les effets étaient les plus facilement mesurables. Ces experts s'interrogeaient sur la durabilité de cette approche qui avait relativement bien fonctionné pour certaines dimensions du travail policier, mais qui, selon eux, serait difficile à généraliser à l'ensemble des composantes du système routier<sup>37</sup>.

<sup>34</sup> Le tableau présenté à l'annexe I fait état de l'évolution de quelques indicateurs clés au cours de cette période, à savoir le nombre de décès et de blessés, ainsi que ce même nombre rapporté à la population, au nombre de véhicules et au nombre de kilomètres parcourus annuellement.

<sup>35</sup> Laurent Carnis et Fabrice Hamelin, « La politique de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Enjeux, contraintes et contradictions d'une réforme néo-managériale », p. 111-128.

<sup>36</sup> NZTA, *A history of the road safety campaign*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/history.html>

<sup>37</sup> Laurent Carnis et Fabrice Hamelin, « La politique de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Enjeux, contraintes et contradictions d'une réforme néo-managériale », p. 124-125.

En effet, les méthodes utilisées par le gouvernement néo-zélandais semblent avoir atteint leurs limites, car le rythme de l'amélioration s'est ralenti de 2005 à 2010<sup>38</sup>. Ce constat a conduit le gouvernement néo-zélandais à adopter, pour la première fois, une approche holistique de gestion de la sécurité routière, à savoir l'approche pour un système sûr. La nouvelle stratégie nationale *Safer Journeys* (2010) et son premier plan d'action (2011-2012) reposent entièrement sur cette approche.

## ▼ Portrait des Pays-Bas

La démarche utilisée par les Pays-Bas s'est modifiée au fil du temps. Ainsi, de 1970 à 1980, ce pays a pris d'importantes mesures dans le but de réduire le nombre de victimes de la route : ceinture de sécurité obligatoire pour les sièges avant des voitures, limitations de vitesse sur les différentes routes du pays, protection des enfants dans les voitures, mesures relatives à l'alcool et à la conduite. En 1983, le Plan national pour la sécurité routière (*Nationaal Plan*) a été adopté. Comme la plupart des stratégies nationales de sécurité routière en vigueur à cette époque, le Plan national néerlandais contenait des mesures répondant à la philosophie selon laquelle la solution au problème de la sécurité routière était d'en éliminer la cause<sup>39</sup>. Cependant, cette approche monocausale n'était pas adaptée à la complexité de la problématique, de sorte que, rapidement, une philosophie de la sécurité routière intégrée lui a été préférée pour être le socle de la politique de sécurité routière : il convenait désormais de prendre en considération l'ensemble des modes de transport ainsi que leurs usagers et leurs interactions<sup>40</sup>.

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

## ▼ Portrait du Royaume-Uni

Le niveau de performance du Royaume-Uni en matière de sécurité routière résulte d'une longue tradition débutant dans les années 1960, avec la mise en place progressive d'une approche systémique pour faire face à l'accroissement de la circulation routière et au nombre d'accidents routiers entraînant la mort ou des blessures.

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

<sup>38</sup> MoT, *Annual road toll historical information*, <http://www.transport.govt.nz/research/annualroadtollhistoricalinformation/>  
MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, p. 5, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>

<sup>39</sup> M. Koornstra et autres (2002). *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*, p. 13, [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/sunflower\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf)

<sup>40</sup> *Ibid.*

secteurs gouvernementaux tels que le transport, l'environnement, l'économie, l'accessibilité et la santé<sup>41</sup>. Avec l'avènement du gouvernement conservateur en 2010, une nouvelle stratégie, la *Strategic Framework for Road Safety*, a été adoptée en mai 2011. Elle repose sur une combinaison de l'approche-système et de l'approche de santé publique (accent mis sur la prévention, la science et la collaboration). De plus, elle priorise les interventions en fonction de la gravité des problèmes ainsi que des zones et des groupes les plus à risque. La décentralisation de la prise de décision vers les autorités locales est aussi clairement annoncée<sup>42</sup>.

Une étude publiée en décembre 2011 par le *Transport Committee* du Parlement britannique révèle que de nombreuses critiques ont été formulées par rapport à la nouvelle stratégie. Elles concernent notamment la perte du leadership autrefois exercé par le *Department for Transport*, le manque de vision à long terme, l'absence de cibles, la réduction du financement accordé aux activités en matière de sécurité routière, la proposition législative d'augmenter les limites de vitesse, le refus d'abaisser la limite d'alcool dans le sang à 50 mg/100 ml<sup>43</sup>.

Le 28 mars 2012, le *Parliamentary Advisory Council for Transport Safety* (PACTS), une organisation sans but lucratif ayant un rôle consultatif sur les questions de sécurité routière auprès du Parlement, a demandé au gouvernement d'adopter une version britannique de Vision Zéro. Le PACTS estime que, pour atteindre l'objectif de demeurer une figure de proue mondiale dans le domaine de la sécurité routière, le gouvernement doit se doter d'une vision reconnaissant que les décès sur la route sont inacceptables et que leur réduction et celle des événements à leur origine relèvent de la responsabilité des concepteurs du système de transport routier<sup>44</sup>.

## ▼ Portrait de la Suède

La Suède a été le premier pays européen à établir des limites de vitesse (1967) et à rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité ainsi que l'utilisation du siège pour enfant positionné dos à la route.

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

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

Le processus a été révisé en 2008, conduisant à l'adoption de nouveaux objectifs intermédiaires en 2009.

<sup>41</sup> Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 191.

<sup>42</sup> DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 17, [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp1/Nat-Dev-2012\\_Strategic\\_Framework\\_for\\_Road\\_Safety.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp1/Nat-Dev-2012_Strategic_Framework_for_Road_Safety.pdf)

<sup>43</sup> Parliament Transport Committee, « *Written evidence* », *Road Safety Framework*, <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmtran/writev/roadsafety/roadsafety.pdf>

<sup>44</sup> Parliamentary Advisory Council for Transport Safety, *Developing a British Vision for Road Safety*, <http://www.pacts.org.uk/docs/pdf-bank/PenningVision1.pdf>

## ▼ Portrait de l'État de Victoria

L'État de Victoria a été le premier au monde à instaurer des tests d'haleine aléatoires pour mesurer le taux d'alcoolémie des automobilistes (1989)<sup>45</sup> et à réaliser des tests de salive aléatoires pour détecter la présence de drogue chez les automobilistes (2005)<sup>46</sup>.

Le succès de sa politique de stratégie routière résulte, en partie, des éléments suivants :

- Un soutien politique de la part des membres du Parlement ainsi que du premier ministre et de son Cabinet;
- Le partenariat et la collaboration entre les trois principaux ministres responsables de la sécurité routière;
- Une structure de gouvernance favorisant la coordination de l'action aux niveaux central et local;
- Des forces de police bien équipées<sup>47</sup>.

Dès les années 1990, le concept de système sûr, s'inspirant des approches suédoise et néerlandaise, a progressivement été intégré dans diverses pratiques de sécurité routière de l'État. En novembre 2001, la stratégie sur la sécurité routière *arrive alive 2002-2007* opte officiellement pour l'approche pour un système sûr en reconnaissant que tous les aspects du système (routes et trottoirs, usagers et véhicules) doivent être pris en considération pour réussir à réduire le nombre de blessés et de décès sur les routes. La dernière stratégie *arrive alive 2008-2017*, adoptée en février 2008, met encore plus l'accent sur cette approche<sup>48</sup>. Une nouvelle stratégie est en cours d'élaboration pour tenir compte des dernières avancées scientifiques, du changement de comportement des usagers et des objectifs fixés par la stratégie de l'État australien (le gouvernement de Victoria envisage de dépasser les objectifs de la stratégie nationale<sup>49</sup>).

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

## MISE EN ŒUVRE DES APPROCHES : LES STRATÉGIES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les approches de sécurité routière sont mises en œuvre au moyen de plans stratégiques et de plans d'action conçus sur le modèle des plans nationaux développés au cours de la phase 3 de l'évolution des pratiques de gestion de la sécurité routière. Il s'agit donc de véritables outils de planification stratégique adoptés à la suite d'une réflexion et d'un diagnostic stratégiques menant à la définition de priorités et de mesures permettant d'y répondre. Le but est de réaliser la vision (ou l'objectif final) de la sécurité routière choisie par l'administration, cet objectif étant décliné en objectifs intermédiaires. La différence entre les stratégies nationales reposant sur l'approche pour un système sûr et les plans nationaux de la phase 3 réside dans le caractère ambitieux de l'objectif final qui est désormais l'annulation des décès et des blessures graves. Par conséquent, les mesures prévues tiennent compte du niveau d'ambition de l'objectif principal et laissent une large place à la recherche et à l'innovation technologique.

<sup>45</sup> Ces tests sont réalisés par des patrouilles spécialisées circulant dans des véhicules appelés *Booze Buses*.

<sup>46</sup> OECD/FIT, *Road Safety – The Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, p. 3, <http://www.international-transportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> *Arrive alive, Helping you get there safely*, <http://www.arrivealive.vic.gov.au/>

La *National Road Safety Strategy 2011-2020* adoptée par le gouvernement fédéral en 2011 est basée sur les principes du « système sûr ». Victoria's Department of Transport, *National Road Safety Strategy 2011-2020*, [http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national\\_road\\_safety\\_strategy/index.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/index.aspx)

<sup>49</sup> VicRoads, *Victoria's Road Safety Strategy: Have your say*, [http://www.roadsafety.vic.gov.au/files/pdf/rss/GDS\\_09119\\_HAVE%20YOUR%20SAY\\_WEB.pdf](http://www.roadsafety.vic.gov.au/files/pdf/rss/GDS_09119_HAVE%20YOUR%20SAY_WEB.pdf)

Cette section présente la démarche de planification stratégique suivie par les six administrations à l'étude. Elle analyse ensuite leurs stratégies de sécurité routière en comparant les objectifs fixés, les axes d'intervention et les thèmes retenus ainsi que les mesures prévues.

## ▼ La démarche de planification stratégique

L'examen du processus d'adoption des stratégies, des plans d'action et autres politiques nationales de sécurité routière révèle une certaine convergence dans la démarche suivie par les six administrations : elle est participative et fait une grande place aux scientifiques et aux experts en sécurité routière.

### ▶ Une démarche participative

Dans toutes les administrations analysées, les stratégies et les plans d'action sont élaborés à la suite de consultations publiques et grâce à la collaboration entre les organisations gouvernementales, les autorités locales, les organisations régionales et locales et les autres protagonistes.

Dans certaines administrations, la coopération entre acteurs est formalisée à l'intérieur d'une structure consacrée à l'élaboration et au suivi des stratégies. C'est le cas en Finlande, où le Plan d'action 2006-2010 a été conçu par un comité consultatif du ministère des Transports, composé d'experts provenant de divers secteurs de la sécurité routière, d'organismes de recherche et de diverses institutions administratives nationales, régionales et locales intervenant en sécurité routière. Des structures presque similaires sont présentes en Nouvelle-Zélande et dans l'État de Victoria. Dans les autres administrations telles les Pays-Bas, l'absence de comité multisectoriel n'empêche pas la collaboration et la coopération entre les acteurs : l'entité responsable de l'élaboration consulte les autres ministères et organismes, de même que les parties prenantes et les experts, avant de définir la première version de la stratégie ou du plan d'action.

En Nouvelle-Zélande – pour ne citer que ce cas –, la stratégie *Safer Journey* a été adoptée à la suite d'un vaste référendum afin de déterminer la meilleure façon d'améliorer la sécurité routière. Le document de discussion présentait les principaux défis de la sécurité routière en Nouvelle-Zélande et proposait plus de 60 initiatives possibles pour y remédier<sup>50</sup>. Plus de 1 500 commentaires ont été reçus et le gouvernement a ajusté ses propositions initiales afin que la stratégie reflète l'opinion publique<sup>51</sup>.

La participation des parties prenantes peut aller jusqu'à la détermination des objectifs. La Suède a ainsi dû se rendre à l'évidence que si les objectifs intermédiaires fixés par l'administration centrale n'avaient pas été atteints, c'est essentiellement parce que les autres acteurs en sécurité routière n'avaient pas été consultés. Le processus d'établissement des objectifs intermédiaires a donc été révisé en 2008.

### ▶ Des choix stratégiques fondés sur des données probantes

La démarche de planification incluant la détermination des choix stratégiques (objectifs, priorités, mesures) s'appuie en grande partie sur les résultats de recherches menées par des experts dans le domaine. Dans les six administrations, le choix des thèmes et des priorités s'est fait à la suite de recherches, d'études et de consultations auprès du public. Des outils conçus par des centres de recherches réputés ont servi à les déterminer et à établir leur ordre de priorité. Ainsi, en Finlande, les thèmes – tout comme les objectifs et

<sup>50</sup> New Zealand Government. Ministry of Transport, *Safer Journeys - Discussion document*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/whatyousaid/discussiondocument/>  
New Zealand Government. Ministry of Transport, *Safer Journeys - Discussion Document*, [http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneysfull\\_web.pdf](http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneysfull_web.pdf)

<sup>51</sup> New Zealand Government. Ministry of Transport, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, p. 8-9, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>



les mesures – ont été définis à l'aide de l'outil *Traffic Engineering and Transport Planning Agency* (TEPA)<sup>52</sup>. L'analyse réalisée tient compte des situations qui présentent les risques les plus élevés en matière de sécurité routière et la priorité est donnée aux problèmes dont la résolution contribuera à améliorer l'ensemble de la sécurité routière. Dans l'État de Victoria comme en Nouvelle-Zélande, les objectifs, les thèmes et les initiatives sont établis grâce à l'outil *Macro Estimates for Targets Setting* (METS) qui permet de réaliser des évaluations d'impact sur une variété d'initiatives. Des recherches sont également effectuées pour évaluer la gravité et l'étendue des problèmes. Les propositions sont ensuite soumises à la consultation publique.

## ▼ Les documents de planification stratégique

### ► Des documents de planification stratégique adaptés au contexte administratif et juridique

Les six administrations étudiées ont globalement recours à trois types de documents de planification, soient des stratégies ou plans nationaux, des plans d'action et des résolutions gouvernementales. Toutefois, la valeur juridique et la fonction attribuées à ces documents varient tellement d'une administration à l'autre qu'il est difficile de dégager des modèles.

La **Nouvelle-Zélande** et l'État de **Victoria** adoptent, dans un premier temps, une stratégie de sécurité routière qui, comme mentionné précédemment, définit les choix stratégiques en matière de sécurité routière<sup>53</sup>. La stratégie est ensuite transposée en plans d'action nationaux qui permettent d'échelonner dans le temps les actions à mener pour atteindre les objectifs généraux fixés. Ces plans ont une fonction tactique, car ils déclinent les objectifs généraux en cibles et désignent avec précision les entités responsables et les moyens privilégiés pour mettre en œuvre chaque sous-mesure contenue dans les mesures générales prévues par la stratégie nationale, et ce, en suivant un calendrier précis. Ainsi, la stratégie néo-zélandaise *Safer Journeys* doit être mise en œuvre par une série de trois plans d'action devant détailler<sup>54</sup> : les actions entreprises pour répondre aux différentes préoccupations et atteindre le niveau d'amélioration escompté; le rythme et la durée des actions; les entités responsables de chaque action; la manière de suivre les progrès et d'évaluer les actions. Le premier plan d'action a été instauré pour les années 2011 et 2012. Trois autres plans sont également prévus pour le déploiement de la stratégie *arrive alive* de l'État de Victoria; ils couvrent les périodes 2008-2010, 2011-2012 et 2013-2017.

La **Finlande** a également recours à deux types de documents. Le premier est le Plan national de sécurité routière. Élaboré par un comité composé de représentants d'institutions gouvernementales et non gouvernementales, il est ensuite soumis à l'approbation du gouvernement et du Parlement. Les priorités et les mesures qui y sont définies servent de base à l'élaboration du second document qu'est la résolution du gouvernement sur la sécurité routière. Cette dernière est en quelque sorte un plan d'action « sélectif », dans la mesure où elle se concentre uniquement sur les priorités que le gouvernement a décidé de promouvoir. C'est dans cette résolution que l'on trouve l'expression formelle des objectifs gouvernementaux en matière de sécurité routière et l'assignation des responsabilités pour l'atteinte de ces objectifs<sup>55</sup>. Dans les faits, la résolution gouvernementale de 2006 fixe les mêmes priorités que celles définies par le Plan national 2006-2010. La différence entre la résolution gouvernementale et le Plan réside essentiellement dans son caractère opérationnel. Alors que le premier présente l'éventail des mesures nécessaires pour améliorer la situation relative à chaque thème, la résolution attribue des mandats aux organisations sur

<sup>52</sup> LINTU, *Evaluation of road traffic safety measures and experience of preparing a traffic safety programme (TEPA)*, (TEPA, LINTU Reports 1/2005), <http://www.lintu.info/TEPA.pdf>

<sup>53</sup> Il s'agit des stratégies *Safer Journeys*: *New Zealand's Road Safety Strategy 2010-2020* pour la Nouvelle-Zélande et *arrive alive* 2008-2017 pour l'État de Victoria.

<sup>54</sup> New Zealand Government. Ministry of Transport, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, p. 13, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>

<sup>55</sup> David Zaidel, *The Role of Traffic Law Enforcement Policies in National and EU Road Safety Strategies*, p. 89, [http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper\\_d2\\_wp1.pdf](http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper_d2_wp1.pdf)

certaines aspects précis. Toutes les mesures envisagées par la stratégie ne sont donc pas retenues dans la résolution gouvernementale. Ainsi, celle visant à abaisser la limite légale du taux d'alcool au volant n'a pas été retenue.

Aux **Pays-Bas**, les principes généraux et les objectifs globaux de la sécurité routière sont définis dans un document de politique intégré (le Plan de mobilité) couvrant les questions liées au transport, à la mobilité, à la sécurité routière, au développement durable et aux infrastructures. Le Plan stratégique 2008-2020 met en œuvre ces principes inhérents à la sécurité routière<sup>56</sup>. Des plans d'action biennaux sont ensuite élaborés<sup>57</sup>. Ils contiennent une liste exhaustive des mesures devant être prises pour atteindre les objectifs fixés en matière de réduction des accidents et du nombre de victimes de la route, et déterminent les acteurs impliqués.

### *Vers une stratégie québécoise d'intervention durable en sécurité routière<sup>1</sup>*

Comme preuve de son adhésion aux actions liées à la Décennie d'action pour la sécurité routière proclamée par les Nations Unies, le gouvernement du Québec a pris l'engagement, en mai 2011, d'élaborer une stratégie gouvernementale d'intervention durable en sécurité routière.

Cette stratégie, développée sous la responsabilité première du ministère des Transports, en partenariat avec au moins une quinzaine de ministères et organismes gouvernementaux, vise deux objectifs : développer une vision gouvernementale novatrice et cohérente de la gestion de la sécurité routière qui prend en compte les autres enjeux de société que sont la santé, l'économie et le développement durable; établir les priorités d'intervention en matière de sécurité routière.

Six grands chantiers de travail sur les principales problématiques de sécurité routière ont été lancés dès octobre 2011 afin de définir les nouvelles orientations gouvernementales, d'analyser les mesures existantes et de proposer de nouvelles mesures susceptibles d'améliorer le bilan routier. Les problématiques abordées sont les suivantes : l'alcool et la drogue, la vitesse, les jeunes, les infrastructures, le partage de la route ainsi que la coopération internationale. Chaque chantier est sous la responsabilité d'un ministère, soit le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement, le ministère de la Sécurité publique ou le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Chaque ministère responsable devait soumettre au Comité interministériel sur la sécurité routière une proposition de plan d'action énonçant les priorités d'action relatives à son chantier jusqu'à l'horizon 2020. Par la suite, les propositions devront être consolidées dans un plan d'action gouvernemental qui orientera la vision de sécurité routière pour la période 2012-2020.

L'ensemble de la démarche s'inscrit dans la continuité des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière.

<sup>1</sup> Ministère des Transports du Québec, *Actions et interventions du ministère des Transports en matière de sécurité routière 2011-2012*.  
Ministère des Transports du Québec. *Semaine nationale des transports*, <http://www.toutmetransporte.com/securite-routiere.php>  
Assemblée nationale du Québec, *Journal des débats de la Commission des transports et de l'environnement*, <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cte-39-2/journal-debats/CTE-120418.html>

<sup>56</sup> Ministry of Infrastructure and the Environment, *Road Safety Strategic Plan 2008-2020*, [http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E\\_tcm249-249506.pdf](http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E_tcm249-249506.pdf)

<sup>57</sup> Rijksoverheid, *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010*, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2009/04/28/20092769-bijlage-actieprogramma-verkeersveiligheid-2009-2010.html>  
Rijksoverheid, *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2012*, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/05/11/actieprogramma-verkeersveiligheid-2011-2012.html>

Comme mentionné dans le *Portrait des administrations étudiées*, le gouvernement conservateur au pouvoir au **Royaume-Uni** favorise la décentralisation du processus décisionnel à l'échelon local. Cette position explique le caractère très sommaire du plan d'action annexé à la stratégie de sécurité routière de 2011<sup>58</sup>. Ce plan se limite à annoncer les mesures législatives et réglementaires que le gouvernement central prévoit prendre au cours de la durée de vie de la stratégie. Il revient aux autorités locales d'établir leurs plans d'action.

La **Suède**, quant à elle, n'adopte pas de stratégie de sécurité routière au sens traditionnel du terme. À partir du moment où l'approche Vision Zéro a été élaborée par l'agence responsable de la sécurité routière (*Swedish Road Administration*) et que l'objectif à long terme de zéro tué sur la route a été énoncé par une loi de 1997, des objectifs intermédiaires sont périodiquement adoptés par le Parlement (et donc inscrits dans une loi) pour atteindre la cible ultime. Un suivi continu et des évaluations annuelles permettent d'ajuster les mesures nécessaires à la réalisation des buts fixés pour 2020. Par ailleurs, la Suède ne définit pas de plans d'action nationaux : le soin est laissé aux ministères et organismes gouvernementaux d'établir leurs plans d'action afin d'atteindre ces objectifs.

### ► Des objectifs politiques et des objectifs empiriques

Deux types d'objectifs sont fixés dans les stratégies et les plans d'action des administrations analysées : des objectifs politiques et des objectifs intermédiaires ou empiriques. Ces objectifs reflètent l'approche de sécurité routière adoptée par chaque administration.

Les objectifs politiques représentent la vision, c'est-à-dire l'engagement politique à long terme pris par le gouvernement : il s'agit en fait de l'expression de l'approche de sécurité routière retenue par ces pays. Ainsi, en **Suède**, on parle d'aboutir à « un système de transport routier conçu de manière à ce que personne ne meure ou ne soit sérieusement blessé sur les routes », tandis qu'aux **Pays-Bas**, cela consiste à mettre en place « un système de transport routier conçu de manière à éviter les accidents et à minimiser leurs conséquences pour les générations actuelles et futures ». La **Finlande** et la **Nouvelle-Zélande** adoptent une formulation similaire à celle de la Suède, alors que l'État de **Victoria** y ajoute la protection des « usagers responsables ». Le **Royaume-Uni**, quant à lui, s'est fixé pour objectif politique de demeurer « un leader mondial en sécurité routière ».

Les objectifs intermédiaires sont les buts établis pour la durée de la stratégie. Ces cibles visent la réalisation de l'objectif politique. Ce sont des objectifs empiriques, car ils sont fixés sur la base de données existantes et de projections en matière de sécurité routière. La Finlande, les Pays-Bas, la Suède et l'État de Victoria expriment ces objectifs intermédiaires par rapport au nombre de décès et de blessés. Les objectifs sont définis en nombres absolus (ex. : maximum de 500 décès et de 12 250 blessés graves à l'horizon 2020 pour les Pays-Bas), en pourcentage (ex. : réduction de 50 % des décès et de 25 % des blessés graves entre 2007 et 2020 pour la Suède) ou en une combinaison des deux (diminution de 30 % des décès et des blessés graves entre 2008 et 2017 et réduction de 100 décès et de 2 000 blessés graves par an pour l'État de Victoria). La Nouvelle-Zélande ne fixe pas d'objectifs intermédiaires généraux, mais définit une série de sous-objectifs dans la stratégie *Safer Journeys* et surtout dans les plans d'action (ex. : baisse du nombre de décès chez les personnes âgées et chez les jeunes). Le Royaume-Uni ne vise aucun objectif empirique, mais des réductions estimées pour 2020 et 2030.

Le tableau 1 présente une synthèse des objectifs finaux et des objectifs intermédiaires fixés par les six administrations ainsi que leurs méthodes de détermination.

<sup>58</sup> UK Government, DfT, *Strategic framework for road safety*, <http://assets.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/strategicframework.pdf>



Tableau 1 : Objectifs finaux et objectifs intermédiaires fixés par les six administrations

PAYS	OBJECTIFS FINAUX	OBJECTIFS INTERMÉDIAIRES	MÉTHODE DE FIXATION DES OBJECTIFS
<b>Finlande</b>	Vision zéro : un système de transport routier conçu de manière à ce que personne ne meure ou ne soit sérieusement blessé sur les routes	Résolution 2006 et Road Safety Plan 2006-2010 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction continue du nombre de décès et de blessés graves</li> <li>• Maximum de 250 décès par an à l'horizon 2010</li> <li>• Stratégie 2011-2020* : n. d.</li> </ul>	Analyse de l'efficacité probable des interventions envisagées (TEPA)
<b>Nouvelle-Zélande</b>	Système sûr : un système de transport routier sûr et progressivement exempt de décès et de blessés graves	<i>Safer Journeys: New Zealand's Road Safety Strategy 2010-2020</i> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucun objectif général, mais une série de sous-objectifs définis dans les plans d'action</li> </ul>	Évaluations d'impact d'une variété d'initiatives sur la sécurité routière
<b>Pays-Bas</b>	Sécurité routière durable : un système de transport routier conçu de manière à éviter les accidents et à minimiser leurs conséquences pour les générations présentes et futures	Politique sur la mobilité ( <i>Nota Mobiliteit</i> ) 2006-2020   <i>Road Safety Strategic Plan 2008-2020</i>   <i>From, for and by everyone</i> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximum de 500 (580) décès à l'horizon 2020</li> <li>• Maximum de 10 600 (12 250) blessés graves à l'horizon 2020</li> </ul>	Collaboration entre les parties prenantes Ex. : les objectifs fixés dans la Politique sur la mobilité ont été revus à la hausse par le Ministère et les autres parties prenantes
<b>Royaume-Uni</b>	S'assurer que la Grande-Bretagne demeure un leader mondial en sécurité routière	<i>Strategic framework for road safety 2011-2020 (2030)</i> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucun objectif empirique, mais des réductions estimées pour 2020 et 2030</li> </ul>	Projections basées sur une estimation de l'efficacité des mesures
<b>Suède</b>	Vision Zéro : un système de transport routier conçu de manière à ce que personne ne meure ou ne soit sérieusement blessé sur les routes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune stratégie nationale au sens traditionnel. Les ministères et organismes et les autres acteurs adhèrent aux objectifs intermédiaires et orientent leurs plans vers leur réalisation</li> <li>• Réduction de 50 % des décès entre 2007 et 2020</li> <li>• Réduction de 25 % des blessés graves entre 2007 et 2020</li> </ul>	Système de gestion par résultats basé sur la collaboration et la participation des acteurs concernés Synchronisation des objectifs intermédiaires avec ceux de l'Union européenne
<b>Victoria (Australie)</b>	Système sûr : un système de transport routier conçu de manière à protéger les usagers responsables et à réduire le nombre de décès et de blessés graves	<i>Arrive alive 2008-2017</i> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction de 30 % du nombre de décès et de blessés graves à l'horizon 2017</li> <li>• Sauver 100 vies de plus par an</li> <li>• Éviter plus de 2 000 cas de blessures graves par an</li> <li>• Réduire la gravité des blessures</li> </ul>	Évaluations d'impact d'une variété d'initiatives sur la sécurité routière ( <i>Macro Estimates for Targets Setting, METS</i> )

\* Il semblerait que l'horizon visé par la nouvelle stratégie de sécurité routière finlandaise (en préparation) ait été révisé : en effet, l'IRTAD fait référence à l'année 2020 dans son rapport annuel 2011, alors que les documents consultés jusque-là mentionnaient l'année 2014. Cette modification vise probablement à faire coïncider l'échéancier avec celui du *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*. IRTAD, p. 126, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/111rtadReport.pdf>

Les objectifs intermédiaires sont subdivisés en sous-objectifs fixés pour des éléments précis de la stratégie de sécurité routière. Dans la plupart des stratégies analysées, ils sont liés aux principaux éléments de l'approche pour un système sûr, à savoir les usagers (alcool au volant, vitesse, utilisation des dispositifs de sécurité, etc.), les infrastructures et les véhicules (normes de sécurité). De plus, ces sous-objectifs peuvent être spécifiés pour des zones géographiques particulières (zones rurales, zones urbaines) ou être liés à des groupes précis d'usagers (piétons, cyclistes, motocyclistes, etc.).

### ► Des axes d'intervention similaires

Étant donné que la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Suède et l'État de Victoria ont opté pour l'approche pour un système sûr, les axes d'intervention autour desquels s'articulent leurs stratégies de sécurité routière

se rejoignent, même s'ils sont parfois exprimés différemment. Il s'agit en réalité des principaux éléments du système sûr :

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

La Finlande ne définit pas de grands axes d'intervention dans le *Road Safety Plan 2006-2010*. Elle procède par un ciblage direct des thèmes particuliers sur lesquels elle prévoit mettre l'accent : collisions frontales sur les routes principales, accidents de piétons et de cyclistes dans les villes, accidents dus à l'alcool ou aux drogues, accidents dans le milieu du transport professionnel, vitesse excessive, réduction des conséquences des accidents, autres problèmes (ex. : usagers âgés). Les mesures associées à ces thèmes sont conçues de manière à ce que l'application de chacune d'elles contribue à l'amélioration de l'ensemble des problèmes liés aux thèmes ciblés. Le Royaume-Uni, non plus, ne définit pas d'axes d'intervention et détermine une série de questions essentiellement liées au comportement des usagers et au développement de la recherche et des technologies.

### ► Des thèmes récurrents et des priorités variables

Bien que l'étude se soit limitée aux stratégies en vigueur<sup>59</sup>, il est possible de constater, par l'examen des rapports de l'OCDE (2002, 2006 et 2008<sup>60</sup>), que certains thèmes sont récurrents depuis plusieurs années : alcool au volant, vitesse, ceinture de sécurité, dispositifs de sécurité pour les enfants et pour les cyclistes, jeunes, enfants, usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes), usagers des routes de campagne, etc.

Toutefois, on note une généralisation de « nouveaux<sup>61</sup> » thèmes tels que la distraction au volant (y compris l'utilisation de téléphone cellulaire), la fatigue, les jeunes conducteurs, les conducteurs dangereux, la consommation de drogues et les thématiques propres au milieu professionnel du transport (limite de vitesse des véhicules lourds, distance entre les véhicules, fatigue au volant).

Une fois les thèmes choisis, aucun ordre de priorité n'est généralement retenu. Ce type de classement est réservé aux interventions prévues par le gouvernement pour répondre aux questions soulevées. Dans l'échantillon analysé, seule la stratégie de la Nouvelle-Zélande organise ses thèmes en domaines de préoccupation (grande, moyenne, d'intérêt continu et émergent<sup>62</sup>).

<sup>59</sup> Excepté au Royaume-Uni où la stratégie précédente a également été analysée.

<sup>60</sup> International Transport Forum, *Zéro tué sur la route – Un système sûr, des objectifs ambitieux*, <http://www.international-transportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

<sup>61</sup> Ces thèmes ne sont pas nouveaux en soi puisqu'ils ont déjà été abordés par certaines administrations; la nouveauté réside dans leur généralisation.

<sup>62</sup> Domaines de grande préoccupation : ce sont ceux qui nécessitent la plus grande amélioration et dans lesquels un important changement de direction politique ou un effort particulier est requis. De plus, la prise en charge de ces questions pourrait contribuer en grande partie à la réduction des coûts économiques engendrés par les victimes de la route. Domaines de préoccupation moyenne : ces domaines présentent des besoins moyens et offrent des avantages moyens. Domaines d'intérêt continu et émergent : ce sont ceux qui nécessitent un suivi afin de conserver les améliorations antérieures. Il s'agit aussi des thèmes émergents. La prise en charge de ces questions requiert des changements politiques et des efforts minimes.

## ► Des interventions qui se rejoignent

Les interventions les plus communément effectuées par les administrations mettent l'accent sur la cartographie des zones à risques et l'amélioration des infrastructures visant à limiter la vitesse, à réduire la force de l'impact en cas d'accident ou à séparer les usagers les plus vulnérables des autres usagers. Elles combinent les mesures législatives plus sévères et les actions policières de contrôle-sanction. Une part grandissante est toutefois accordée aux mesures de rééducation et à l'éducation des usagers. L'utilisation des technologies occupe une place centrale dans les mesures concernant l'ensemble des secteurs d'activités. Dans ce domaine, le recours obligatoire aux antidémarrageurs (alcool et ceinture) et aux dispositifs automatiques de prévention des accidents (ex. : ESP<sup>63</sup> et systèmes de freinage assistés) est en plein essor.

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

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

Le tableau suivant présente les initiatives les plus communément adoptées et fournit des exemples pour chaque administration.

---

<sup>63</sup> Electro-stabilisateur programmé.

Tableau 2 : Mesures prévues par les stratégies de sécurité routière

INTERVENTIONS	INITIATIVES LES PLUS COMMUNES (LISTE NON EXHAUSTIVE)
<b>Routes</b>	Cartographie des risques et attribution de cotes de sécurité aux routes – Barrières flexibles au centre et sur les côtés des routes – Barrières flexibles pour séparer les usagers vulnérables des autres véhicules – Ronds-points – Bandes d'arrêt d'urgence – Voies de dégagement – Ralentisseurs sonores – Traitements antidérapage.
<b>Véhicules</b>	Antidémarrateurs (alcool et ceintures) – Dispositifs automatiques de prévention d'accidents (ex. : ESP*, systèmes de freinage assisté) – Autres technologies visant à réduire la gravité des blessures (ex. : amélioration des coussins gonflables) – Installations de surveillance d'allure.
<b>Vitesse</b>	Réduction des limites de vitesse dans les zones à risque et dans les zones fréquentées par nombre important d'usagers vulnérables (ex. : zones scolaires, zones commerciales) – Renforcement des systèmes de caméras et cinémomètres.
<b>Usagers</b>	Mesures plus sévères pour les conducteurs novices (ex. : obtention graduelle des permis de conduite; alcool tolérance zéro – Plus de possibilités de formation et de mise à niveau pour les jeunes conducteurs – Mesures plus sévères pour les conducteurs dangereux (ex. : augmentation des pénalités pour les récidivistes, alcool tolérance zéro / antidémarrateurs pour les récidivistes) – Renforcement des contrôles (test d'alcool et drogue) – Réhabilitation des contrevenants (cours et formations supplémentaires).

Remarque : Excepté en ce qui concerne le Royaume-Uni, ces mesures sont conçues et appliquées dans une optique d'approche intégrée, c'est-à-dire que l'interaction entre les composantes du système de transport routier est prise en compte.

PAYS	EXEMPLES D'INITIATIVES
<b>Finlande</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limites de vitesse réduites en hiver – Antidémarrateurs pour les cas répétés d'alcool au volant (2008).</li> <li>• Antidémarrateurs dès la première infraction d'alcool au volant (2010).</li> <li>• Modification des sanctions en cas de non-utilisation d'équipements – mains libres pour téléphones mobiles (2011) – Cours de conduite obligatoire avant l'acquisition d'un permis de conduite pour cyclomoteurs (2011) – Antidémarrateurs obligatoires pour tous les véhicules scolaires et de services de garde (2011).</li> </ul>
<b>Nouvelle-Zélande</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification des règles de priorités aux intersections – Traitement des routes les plus utilisées par les moto-cyclistes – Nouvelles approches de sécurité sur les routes urbaines à usage mixte (projets de démonstration) – Cotation des routes en fonction de leur niveau de sécurité (KiwiRap) - Poursuite du méga projet Roads of National Significance** – Pénalités plus sévères pour les conducteurs dangereux ayant causé la mort – Alcool tolérance zéro pour les jeunes de moins de 20 ans.</li> </ul>
<b>Royaume-Uni</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction des limites de vitesses sur certaines autoroutes afin de diminuer les émissions de gaz et le bruit (de 130 ou 120 km/h à 80 km/h).</li> <li>• Augmentation des limites de vitesse jusqu'à 130 km/h sur les autoroutes non concernées par les mesures environnementales (septembre 2012).</li> </ul>
<b>Pays-Bas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration du contrôle policier, de l'information et de la sensibilisation pour lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue.</li> </ul>
<b>Suède</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Après une infraction de conduite sous alcool, le conducteur peut obtenir un permis spécial lui imposant l'antidémarrateur pendant 1 ou 2 ans. La durée est plus longue en cas d'infraction aggravée. Des examens médicaux et des contrôles réguliers sont imposés (janvier 2012) – Nouveau système de limites de vitesse (écart de 10 km/h allant de 30 à 120 km/h). Révision des limites de vitesse afin de les faire correspondre aux exigences de sécurité et aux capacités réelles des routes (depuis 2008) – Hausse de 5 % nombre de cinémomètres en 2011.</li> </ul>
<b>État de Victoria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la signalisation et le marquage des routes (marqueurs réfléchissants, signaux d'avertissement à l'approche des zones à risque, etc.) – Encourager les entreprises publiques et privées à adopter des politiques d'achat ou de location de véhicules sécuritaires – Imposer aux ministères et organismes l'achat de véhicules plus sûrs et équipés de dispositifs ESP et de technologies de protection de la tête et du cou – Concevoir un test de fatigue fiable afin de renforcer le contrôle – Inclure des activités sur la distraction au volant dans le processus d'obtention du permis de conduire.</li> </ul>

\* *Idem.*

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

# SUIVI ET ÉVALUATION DES STRATÉGIES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## ▾ Des mécanismes de suivi et d'évaluation...

L'approche adoptée pour le suivi et l'évaluation des stratégies est plutôt similaire dans la majorité des administrations étudiées. Le suivi est généralement effectué au moyen de rapports annuels ou semestriels soumis par les ministères et organismes à l'institution responsable du suivi : il s'agit la plupart du temps de l'institution chef de file dont la responsabilité est d'assurer les principales fonctions institutionnelles relatives à la stratégie. Ce mécanisme est habituellement distinct du processus d'évaluation.

Les évaluations sont le plus souvent confiées à des experts indépendants. Ainsi, dans l'État de Victoria, l'institution chef de file VicRoads et la *Transport Accident Commission* financent et gèrent ces contrats d'évaluation qui sont soumis à une procédure d'appel d'offres ou directement réalisés par le *Monash University Accident Research Centre*, dans le cadre de ses programmes de recherche. Cependant, la Finlande opte plutôt pour des évaluations menées dans le cadre d'un programme de recherche en sécurité routière (LINTU), dirigé et cofinancé par les agences principalement responsables de la sécurité routière<sup>64</sup>.

### FINLANDE : MÉCANISME DE SUIVI À TROIS VOLETS<sup>65</sup>

#### Premier volet : suivi de l'efficacité de la politique

Les ministères et organismes ont un indicateur de performance commun : l'amélioration de la sécurité routière, mesurée par le nombre d'accidents graves et le nombre de décès et de blessures. La base de comparaison est l'amélioration de la sécurité routière de 6 % à 7 % chaque année.

#### Deuxième volet : suivi du processus

L'efficacité du travail des organisations participant à la mise en œuvre de la stratégie est démontrée par les indicateurs liés aux principales responsabilités de chaque organisation. Ainsi, pour le *Ministry of Transport and Communications*, les ressources financières disponibles annuellement pour promouvoir la sécurité routière constituent un indicateur; pour l'agence responsable de la communication en sécurité routière (*Liikenneturva*), les indicateurs sont la prise de conscience des usagers par rapport à l'utilisation des équipements de sécurité et l'amélioration de leur comportement; pour la police, les indicateurs sont le nombre de décès attribuables aux accidents causés par l'alcool et les drogues et le niveau de surveillance automatique de la circulation.

#### Troisième volet : suivi des ressources

La performance dépend des ressources humaines et de l'expertise que détiennent les organisations participantes ainsi que de leur capacité à utiliser cette expertise pour atteindre leurs propres objectifs et les objectifs de l'ensemble du programme.

Le mécanisme mis en place par la Suède en 2008 est particulièrement intéressant dans la mesure où il permet d'assurer une continuité entre le suivi et l'évaluation. Sous l'autorité de l'institution principalement responsable de la sécurité routière (*Swedish Transport Administration*), l'étude des résultats est réalisée annuellement par un groupe d'analystes provenant de cette institution ainsi que d'autres agences et instituts de recherche impliqués dans le domaine<sup>66</sup>. Les résultats sont examinés à partir des statistiques sur les décès et les accidents et de 13 d'indicateurs de performance en sécurité routière<sup>67</sup> (voir tableau 3). Cette analyse est ensuite utilisée comme base de discussion lors d'une conférence annuelle (*result conference*) à laquelle participent des acteurs nationaux et des experts internationaux en sécurité routière. À l'aide du rapport de suivi produit sous la responsabilité de la *Swedish Transport Administration*, les experts évaluent les résultats, se prononcent sur l'utilité des indicateurs, en proposent de nouveaux et émettent des recommandations pour l'atteinte des objectifs.

<sup>64</sup> LINTU, *Long-term research and development programme for road safety*, <http://www.lintu.info/english.htm>

<sup>65</sup> Finland, *Road Safety Plan 2006-2010*, p. 49.

<sup>66</sup> *Transport Analysis, Swedish National Road and Transport Research Institute et Swedish Transport Agency*.

<sup>67</sup> Trafikverket, *Annual Report 2010*, p. 57, [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011\\_055\\_the\\_swedish\\_transport\\_administration\\_annual\\_report\\_2010.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf)

Assurer le suivi et évaluer la mise en œuvre des stratégies est une chose; en tirer des leçons pour améliorer les politiques et les interventions en est une autre. Il est rassurant de constater que les administrations semblent effectivement utiliser les résultats de leurs exercices de suivi et d'évaluation – évaluation. Les conférences annuelles et la définition de nouveaux objectifs en Suède en sont une illustration. De même, la première évaluation quadriennale du plan stratégique des Pays-Bas a eu lieu en 2012 et a conduit à sa mise à jour<sup>68</sup>.

## ▼ ... basés sur une panoplie d'indicateurs

Sans entrer dans une analyse poussée des indicateurs utilisés, il est possible de constater une certaine convergence dans les types d'indicateurs, bien que leur nombre et le degré de précision soient très variables d'une administration à l'autre.

Conformément aux bonnes pratiques en matière de définition d'indicateurs de la sécurité routière, ces administrations ajoutent aux indicateurs généraux (nombre de décès, de blessés graves, d'accidents) des indicateurs plus spécifiques permettant de mesurer d'autres dimensions de la sécurité routière, telles que le comportement, l'acceptabilité et les processus. Ces indicateurs sont couramment liés aux axes d'intervention, le plus souvent des éléments du système sûr : vitesse, usagers, sécurité, véhicules, infrastructures. Certaines administrations choisissent de s'en tenir à un nombre restreint d'indicateurs (voir tableau 3), d'autres optent pour des mesures plus exhaustives (voir annexe II).

Tableau 3 : Suède : indicateurs de la sécurité routière et objectifs intermédiaires<sup>69</sup>

ÉLÉMENTS MESURÉS	INDICATEURS	CIBLES (2020)
Respect des limites de vitesse sur les autoroutes	Pourcentage de véhicules circulant à la vitesse permise ou en deçà	80 %
Respect des limites de vitesse en zone urbaine	Pourcentage de véhicules circulant à la vitesse permise ou en deçà	Une hausse de 86 points de pourcentage
Sobriété au volant	Pourcentage de conducteurs interceptés ayant un taux d'alcoolémie inférieur à la limite permise	99,9 %
Ceinture de sécurité	Pourcentage de conducteurs et de passagers installés à l'avant portant leurs ceintures de sécurité	99 %
Casque de sécurité	Pourcentage de cyclistes portant un casque de sécurité	70 %
Véhicules sûrs	Pourcentage de véhicules de promenade ayant la cote de sécurité EuroNCAP la plus élevée	100 %
	Pourcentage de véhicules lourds munis d'un système de freinage automatique	100 %
Autoroutes sûres	Pourcentage de routes et d'autoroutes nationales ayant une vitesse limitée à 80 km/h et possédant une barrière mitoyenne pour séparer les voies	75 %
Routes sûres	Pourcentage de passages pour piétons, bicyclettes et mobylettes (rues principales) répondant aux normes du système sûr	Non définie
	Pourcentage de croisements (rues principales) répondant aux normes du système sûr	Non définie
Services d'urgence	Temps moyen entre l'appel aux services d'urgence et leur arrivée sur les lieux d'accidents	Non définie
Fatigue au volant	Pourcentage de conducteurs déclarant s'être endormis – ou presque – au volant	6 %
Évaluation de la sûreté de la route	Index calculé à la suite d'un sondage annuel auprès de 10 000 usagers de la route	Non définie

<sup>68</sup> SWOV, *Verkeersveiligheidsverkenning 2020: Effecten van extra maatregelen*, <http://www.swov.nl/rapport/R-2012-14.pdf>

<sup>69</sup> Trafikerket, *Analysis Road Safety Trends 2010*, p. 5, [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6340/2011\\_118\\_analysis\\_of\\_road\\_safety\\_trends\\_2010.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6340/2011_118_analysis_of_road_safety_trends_2010.pdf)

Vagverket, *Management by objectives for road safety work – Analysis of the road safety development*, p. 4, [http://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.unece.org%2Ftrans%2Froadsafe%2Funda%2Fsweden\\_Man\\_obj\\_rep.pdf&ei=wihrT4aDJ835ggfLjJmOBg&usq=AFQjCNG1uiE-5TRf64nEk6eBERLN8oxkujQ&sig2=maAHEVff\\_M1tLPIGfkkoxjw](http://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.unece.org%2Ftrans%2Froadsafe%2Funda%2Fsweden_Man_obj_rep.pdf&ei=wihrT4aDJ835ggfLjJmOBg&usq=AFQjCNG1uiE-5TRf64nEk6eBERLN8oxkujQ&sig2=maAHEVff_M1tLPIGfkkoxjw)



La stratégie de sécurité routière du Royaume-Uni prévoit une série d'indicateurs (*Road Safety Outcomes Framework*) à l'intention du gouvernement et des autorités locales :

- Six indicateurs clés relatifs aux décès permettant de mesurer les principaux résultats de la stratégie à l'échelon national : le nombre de décès (et le taux par milliard de véhicules-kilomètres); le taux de décès des motocyclistes par milliard de véhicules-kilomètres; le taux de décès des passagers par milliard de véhicules-kilomètres; le taux de décès des cyclistes par milliard de véhicules-kilomètres; le taux de décès des piétons par milliard de kilomètres marchés; le nombre de décès résultant d'accidents causés par des conducteurs de moins de 25 ans;
- Trois indicateurs clés relatifs aux décès et aux blessures graves et pouvant être utilisés à l'échelon local : le nombre de décès ou d'incidents avec blessures sérieuses; le taux de décès d'incidents avec blessures sérieuses par million d'individus; le taux de décès d'incidents avec blessures sérieuses par milliard de véhicules-kilomètres;
- Une liste détaillée d'indicateurs liés aux divers thèmes couverts par la stratégie et permettant de suivre les tendances nationales pour chacune de ces questions.

## ▼ Des résultats?

La question logique qui vient à l'esprit à l'issue du tour d'horizon des stratégies d'intervention en vigueur dans ces administrations considérées parmi les plus performantes en sécurité routière est celle des résultats. Ces stratégies sont-elles efficaces? Permettent-elles d'améliorer le bilan routier? L'adoption de l'approche pour un système sûr a-t-elle fait une différence? Les objectifs intermédiaires visés par les administrations sont-ils en voie d'être atteints? Autant de questions auxquelles les évaluations des stratégies et le suivi des indicateurs pourraient *contribuer* à répondre.

Si l'on se fie au bilan routier des six administrations au cours des années couvertes par leurs stratégies respectives, force est de constater une amélioration, excepté au Royaume-Uni (le gouvernement précise à ce sujet que le succès de la stratégie ne peut se mesurer que sur le long terme<sup>70</sup>). En réalité, le succès des stratégies est complexe à évaluer, car il est difficile d'établir avec certitude un lien de causalité direct entre les mesures mises en place et la variation du nombre de décès, de blessés ou d'accidents. De nombreux facteurs entrent en ligne de compte, tels que les facteurs économiques et politiques (ex. : en période de récession économique ou de hausse du prix du pétrole, le nombre de véhicules en circulation diminue), de même que le contexte légal et administratif (l'effet à long terme de certaines réglementations préexistantes peut contribuer à améliorer le bilan routier). Les évaluations réalisées à ce jour ne permettent pas d'obtenir un portrait qui tient compte de tous ces facteurs.

Il est également possible d'envisager le succès des stratégies sous l'angle des retombées économiques (analyses coûts-efficacité) ou législatives, ces dernières permettant de consolider le cadre juridique de la sécurité routière. Sur ce plan, l'impact législatif et réglementaire des stratégies est certain. Dans la plupart des administrations, des mesures ont été adoptées pour faire suite aux stratégies. À titre d'illustration, le tableau suivant présente les retombées législatives de la stratégie *Safer Journeys* de la Nouvelle-Zélande (données en date de mars 2012).

<sup>70</sup> House of Commons Transport Committee, *Road safety: Government Response to the Committee's Second Report of Session 2012-13*, <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmselect/cmtran/648/648.pdf>

Tableau 4 : Nouvelle-Zélande : mesures législatives et réglementaires

DOMAINES DE PRÉOCCUPATION	MESURES ADOPTÉES
<b>Augmenter la sécurité des jeunes conducteurs</b>	<p><b>Nouvelle législation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehaussement de l'âge pour conduire à 16 ans;</li> <li>• Introduction d'une interdiction totale d'alcool au volant pour les conducteurs de moins de 20 ans;</li> <li>• Mise en place d'amendes et de points d'inaptitude propres aux conducteurs de moins de 20 ans présentant un taux d'alcool dans le sang compris entre 0 g/l et 0,3 g/l;</li> <li>• La NZTA peut désormais rendre l'examen pratique du permis de conduire plus difficile pour encourager 120 heures de conduite accompagnée.</li> </ul>
<b>Réduire la conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise d'alcool</b>	<p><b>Nouvelle législation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Introduction d'éthylomètres antidémarrage dans les véhicules des récidivistes ou des conducteurs contrôlés avec un haut taux d'alcool dans le sang;</li> <li>• Possibilité pour la police d'utiliser des tests d'alcoolémie pour les conducteurs impliqués dans des accidents mortels ou ayant causé des blessures graves, et ce, à des fins de recherche;</li> <li>• Introduction d'une tolérance nulle pour l'alcool au volant d'un minimum de 3 ans pour les récidivistes ou les conducteurs contraints de posséder un système d'éthylomètre antidémarrage dans leur véhicule.</li> </ul>
<b>Réduire l'impact de la conduite à risque</b>	<p><b>Nouvelle législation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aggravation des peines prévues pour toute conduite dangereuse ayant causé la mort;</li> <li>• Possibilité pour la police de prolonger la suspension du permis pendant 28 jours et à 3 reprises consécutives.</li> </ul>
<b>Augmenter la sécurité des motocyclistes</b>	<p><b>Modification de la Land Transport (Dirver Licensing) Rule 1999 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation au permis et examen pour les motocycles plus stricts;</li> <li>• Introduction d'une restriction puissance/masse pour les conducteurs dé-butants.</li> </ul>
<b>Sécurité des routes et des bords des routes</b>	<p><b>Travail accompli ou en cours :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Classement par étoile des autoroutes pour déterminer les routes les plus dangereuses sur lesquelles des programmes d'amélioration doivent rapidement être mis en œuvre (<i>le New Zealand Road Assessment Programm – KiwiRAP</i>);</li> <li>• Développement d'un système de classification pour le réseau autoroutier;</li> <li>• Consultation publique en vue d'un changement des règles de priorité pour le courant tournant;</li> <li>• Identification de sept routes d'importance nationale à forte densité de circulation et de population (<i>Roads of National Significance</i>) et qui sont importantes pour l'économie.</li> </ul>

## CONCLUSION

L'analyse des récentes stratégies d'intervention en sécurité routière adoptées par la Finlande, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Suède et l'État de Victoria permet de constater une forte convergence dans la manière de mettre en œuvre l'approche pour un système sûr. Cela se traduit par une rencontre des axes d'intervention, des thèmes et des mesures. La principale différence se situe dans la définition des priorités qui dépend évidemment des problématiques propres et des impératifs politiques.

L'étude a également permis de confirmer la solidité de l'approche de gestion axée sur les résultats appliquée au domaine de la sécurité routière dans les six administrations, incluant le Royaume-Uni. Malgré leur expertise dans le domaine et comme le reflètent les mécanismes de suivi et d'évaluation en constante évolution, ces administrations sont continuellement en quête d'amélioration et à la recherche de nouveaux indicateurs pour tenir compte autant que possible des nombreuses variables susceptibles d'influencer les résultats et pour prendre des mesures en conséquence (ex. : tendances démographiques, environnementales, technologiques).

Ceci étant, le succès des stratégies repose en grande partie sur la façon dont elles sont gérées et sur l'interaction entre les acteurs concernés. Il relève aussi de la manière dont les mesures sont communiquées au public (information) ainsi que de sa compréhension et de son acceptation des mesures (sensibilisation et éducation).



## BIBLIOGRAPHIE

Les pages Internet ont été consultées en décembre 2012.

- Assemblée nationale du Québec, *Journal des débats de la Commission des transports et de l'environnement*, <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cte-39-2/journal-debats/CTE-120418.html>
- Association nationale des victimes de la route, *The Safe System Partnership*, [http://www.avr.lu/web/resources/Microsoft\\_Word\\_\\_The\\_Safe\\_System\\_Partnership\\_707.pdf](http://www.avr.lu/web/resources/Microsoft_Word__The_Safe_System_Partnership_707.pdf)
- Australian Bureau of Census (2011). *Motor Vehicles Census*, 22 p., [http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA2578DA0013F656/\\$File/93090\\_31%20jan%202011.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA2578DA0013F656/$File/93090_31%20jan%202011.pdf)
- Australian Transport Council (2011). *National Road Safety Strategy 2011-2020*, 122 p., [http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national\\_road\\_safety\\_strategy/files/NRSS\\_2011\\_2020\\_15Aug11.pdf](http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/files/NRSS_2011_2020_15Aug11.pdf)
- Bernier, L. (1998). « La sécurité routière : une démarche planifiée », *Revue générale des routes*, p. 97-98.
- Berthod C. et autres (2010). *Table québécoise de sécurité routière*, <http://www.tac-atc.ca/english/resourcecentre/readingroom/conference/conf2010/docs/c1/berthod-f.pdf>
- Bliss, T. et J. Breen (2009). *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, 329 p., [http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic\\_injury\\_prevention.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf)
- Carnis, L. et Hamelin F. (2005). « La politique de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Enjeux, contraintes et contradictions d'une réforme néo-managériale », *Politiques et management public*, vol. 23, n° 23-24, p. 111-128, [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pomap\\_0758-1726\\_2005\\_num\\_23\\_4\\_2303](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pomap_0758-1726_2005_num_23_4_2303)
- Central Intelligence Agency, *The World Factbook*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html?countryName=Netherlands&countryCode=nl&regionCode=eur&rank=36#nl>
- Commission économique pour l'Europe (2011). *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord*, 158 p., [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS\\_2011\\_Final\\_Version.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf)
- Commissions régionales des Nations Unies (2010). *Améliorer la sécurité routière mondiale. Fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction des traumatismes provoqués par les accidents de la route*, 137 p., [http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/Recommendations\\_2010f.pdf](http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2010f.pdf)
- Department for Transport (2011). *Strategic framework for road safety*, [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp1/NatDev-012\\_Strategic\\_Framework\\_for\\_Road\\_Safety.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp1/NatDev-012_Strategic_Framework_for_Road_Safety.pdf)
- European Road Safety Observatory (2006). *Quantitative road safety targets*, 26 p., [http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/70\\_qrst/quantitative%20road%20safety%20targets.pdf](http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/70_qrst/quantitative%20road%20safety%20targets.pdf)
- Government of Finland (2006). *Government resolution on improving road safety in Finland*, [http://www.nordicroadsafety.org/en/liitetiedostot/valtioneuvoston\\_periaatepaatos.pdf](http://www.nordicroadsafety.org/en/liitetiedostot/valtioneuvoston_periaatepaatos.pdf)
- Government of Finland. Ministry of Transport and Communications (2006). *Road Safety 2006-2010*, 52 p., <http://www.lvm.fi/files/road%20safety%202006-2010.pdf>
- Gouvernement de Suède. Vagverket (2009). *Management by objectives for road safety work – Analysis of the road safety development*, 44 p., [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/unda/Sweden\\_Man\\_obj\\_rep.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/unda/Sweden_Man_obj_rep.pdf)

- Groupe des Nations Unies pour la collaboration en sécurité routière (2011). *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*, 29 p., [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_french.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_french.pdf)
- Hauer, E. (2010). *White Papers for: «Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety»: Lessons Learned from Other Countries. White Paper No. 9*, 53 p., <http://safety.transportation.org/doc/web9%20Lessons%20Learned%20White%20Paper.pdf>
- Institut national de santé publique du Québec (2001). *Projet de politique de sécurité dans les transports : volet routier*, p. 13, [http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/015\\_SecuriteTransport.pdf](http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/015_SecuriteTransport.pdf)
- International Transport Forum (2011). *Road Safety Annual Report 2011*, 342 p., <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>
- Katko, T. (2006). « Road Safety Fatalities, Management, and Policy in Finland, 1970-2003 », *Public Works, Management and Policy*, vol. 11, n° 2, p. 126-138.
- Koornstra, et autres (2002). *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/sunflower\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf)
- LINTU (2005). *Evaluation of road traffic safety measures and experience of preparing a traffic safety programme (TEPA)*, (TEPA, LINTU Reports 1/2005), <http://www.lintu.info/TEPA.pdf>
- Ministère des Transports du Québec (2012). *Actions et interventions du ministère des Transports en matière de sécurité routière 2011-2012*, [http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/bilan\\_routier\\_2011/actions\\_mtg\\_2012.pdf](http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/bilan_routier_2011/actions_mtg_2012.pdf)
- Ministère des Transports du Québec (2012). *Semaine nationale des transports*, <http://www.toutmetransporte.com/securite-routiere.php>
- Ministère des Transports du Québec (2001). *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier*, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0810789.pdf>
- Ministère des Transports du Québec (2001). *Sécurité routière – Principales actions du ministère des Transports du Québec, 2000-2001*, Québec, Direction des communications, ministère des Transports du Québec.
- Ministère des Transports et Société de l'assurance automobile du Québec (1995). *Politique de sécurité dans les transports – Volet routier : une vision sécuritaire sur des kilomètres*, Québec, Direction des communications, ministère des Transports du Québec.
- Netherlands Government. Ministry of Transport, Public Works and Water Management (2009). *Road Safety Strategic Plan 2008-2020*, 92 p., [http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E\\_tcm249-249506.pdf](http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E_tcm249-249506.pdf)
- New Zealand Government. Ministry of Transport, *Annual road toll historical information*, <http://www.transport.govt.nz/research/annualroadtollhistoricalinformation/>
- New Zealand Government. Ministry of Transport, *Monitoring our progress*, 2 p., <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-factsheet-Monitoring-our-progress.pdf>
- New Zealand Government. Ministry of Transport (2010). *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, 48 p., <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>
- New Zealand Government. Ministry of Transport (2009). *Safer Journeys, Discussion document*, 60 p., [http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneysfull\\_web.pdf](http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneysfull_web.pdf)

- New Zealand Transport Agency. *A history of the road safety campaign*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/history.html>
- OCDE et Forum international des transports (2009). *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, 260 p., <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>
- OCDE et Forum international des transports (2011). *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, 27 p., <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>
- Organisation mondiale de la santé et Banque mondiale (2004). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, 76 p., [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_fr.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_fr.pdf)
- Parliament Transport Committee (2012). « *Written evidence* », *Road Safety Framework*, 271 p., <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmtran/writev/roadsafety/roadsafety.pdf>
- Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (2012). *Developing a British Vision for Road Safety*, 1 p., <http://www.pacts.org.uk/docs/pdf-bank/PenningVision1.pdf>
- Rightcar. *About Rightcar*, <http://www.rightcar.govt.nz/about-rightcar.html>
- Rijksoverheid. *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010*, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2009/04/28/20092769-bijlage-actieprogrammaverkeersveiligheid-2009-2010.html>
- Rijksoverheid. *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2012*, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/05/11/actieprogramma-verkeersveiligheid-2011-2012.html>
- State of Victoria, Department of Transport. *The Importance of Political Saliency*, [http://international.fhwa.dot.gov/halving\\_fatalities/t1\\_p06.cfm](http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/t1_p06.cfm)
- Suprême (2007). *Meilleures pratiques en matière de sécurité routière : guide des mesures au niveau des pays*, 78 p., [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/supreme\\_c\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_fr.pdf)
- Swedish Ministry of Enterprise, Energy and Communications. *Sweden receives international award for Vision Zero*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/16049/a/191999>
- SWOV (2012). *Verkeersveiligheidsverkenning 2020: Effecten van extra maatregelen*, 67 p., <http://www.swov.nl/rapport/R-2012-14.pdf>
- Table québécoise de sécurité routière (2007). *Pour améliorer le bilan routier : premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière*, p. 9, [http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/1er%20Rapport%20\(2007\).pdf](http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/1er%20Rapport%20(2007).pdf)
- Trafikverket (2010). *Annual Report 2010*, 84 p., [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011\\_055\\_the\\_swedish\\_transport\\_administration\\_annual\\_report\\_2010.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf)
- United Kingdom Government. Department for Transport (2011). *Strategic framework for road safety*, 75 p., <http://assets.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/strategicframework.pdf>
- United Kingdom Government. House of Commons Transport Committee (2012). *Road safety: Government Response to the Committee's Second Report of Session 2012-13*, 14 p., <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmselect/cmtran/648/648.pdf>
- United Kingdom Government. Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (2012). *Tackling the Deficit: Checking the Health of Road Safety*, 24 p., [http://pacts.org.uk/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20\(high%20res\).pdf](http://pacts.org.uk/docs/pdf-bank/Tackling%20the%20Deficit%203%20(high%20res).pdf)

- U.S. Department of Transportation. *Toward Zero Deaths: A National Strategy on Highway Safety*, <http://safety.fhwa.dot.gov/tzd/>
- VicRoads (2012). *Victoria's Road Safety Strategy: Have your say*, 44 p., [http://www.roadsafety.vic.gov.au/files/pdf/rss/GDS\\_09119\\_HAVE%20YOUR%20SAY\\_WEB.pdf](http://www.roadsafety.vic.gov.au/files/pdf/rss/GDS_09119_HAVE%20YOUR%20SAY_WEB.pdf)
- Wiles, D. (2007). *Sécurité routière : la vision suédoise fait des émules*, <http://www.sweden.se/fr/Accueil/Travailler-vivre/A-lire/Securite-routiere--la-vision-suedoise-fait-des-emules/>
- World Health Organization, *National plans for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*, [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/national/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/national/en/index.html)
- Zaidel, D. et autres (2008). *The Role of Traffic Law Enforcement Policies in National and EU Road Safety Strategies*, 118 p., [http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper\\_d2\\_wp1.pdf](http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper_d2_wp1.pdf)

## ANNEXE I : ÉVOLUTION DE QUELQUES INDICATEURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (1970-2010)

ÉLÉMENTS COMPARÉS	FINLANDE	NOUVELLE-ZÉLANDE	PAYS-BAS	ROYAUME-UNI	SUÈDE	VICTORIA
	DONNÉES GÉNÉRALES					
<b>Superficie</b>	338 145 km <sup>2</sup> , dont 303 815 km <sup>2</sup> de surface terrestre	267 710 km <sup>2</sup> de surface terrestre	41 543 km <sup>2</sup> , dont 33 893 km <sup>2</sup> de surface terrestre	243 610 km <sup>2</sup> , dont 241 930 km <sup>2</sup> de surface terrestre	450 295 km <sup>2</sup> , dont 410 335 km <sup>2</sup> de surface terrestre	227 416 km <sup>2</sup>
<b>Nombre d'habitants (2010)</b>	5 259 250 (juillet 2011) Environ 85 % en zone urbaine	4 367 800 Environ 86 % en zone urbaine	16 446 000 Environ 83 % en zone urbaine	62 698 362 (juillet 2011) Environ 80 % en zone urbaine	9 220 000 Environ 85 % en zone urbaine	5 548 000
<b>Véhicules enregistrés (2008)<sup>1</sup></b>	3 468 305	2 215 982	10 920 318	33 808 382	5 264 213	4 112 908 <sup>2</sup>
<b>Kilomètres de routes (2009)<sup>3</sup></b>	78 141	93 911	136 827 (2010)	394 428	572 900	200 000
<b>Kilomètres de voies ferrées (2010)<sup>4</sup></b>	5 919	4 128	2 896	16 454	11 633	n. d.
BILAN ROUTIER (1970-2010)						
<b>Décès</b>	-33 %	-29 %	-42 %	-50 %	-58 %	n. d.
<b>Accidents occasionnant des blessures</b>	-8 %	+39 % <sup>5</sup>	-72 % <sup>6</sup>	-34 %	+5 % <sup>7</sup>	n. d.
<b>Décès par 100 000 habitants (2000-2010)</b>	-33 %	-29 %	-42 %	-50 %	-58 %	n. d.
<b>Décès par milliard de véhicules-kilomètres (2000-2010)</b>	-40 %	-31 %	n. d.	-40 %	-62 %	n. d.

<sup>1</sup> Excepté pour l'État de Victoria, ce chiffre correspond à l'ensemble du parc des véhicules routiers (cyclomoteurs, motocycles, voitures, autocars, camions et tracteurs routiers). Commission économique pour l'Europe, *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord*, [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS\\_2011\\_Final\\_Version.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf)

<sup>2</sup> Australian Bureau of Census, *Motor Vehicles Census*, p. 4, [http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA-2578DA0013F656/\\$File/93090\\_31%20jan%202011.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA-2578DA0013F656/$File/93090_31%20jan%202011.pdf)

Ces données excluent les tracteurs, les caravanes, les véhicules outils et les remorques. Par ailleurs, 8 véhicules sur 10 sont immatriculés comme véhicules de promenade (*passenger*).

<sup>3</sup> CIA, *The World Factbook*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html?countryName=Netherlands&countryCode=nl&regionCode=eur&rank=36#nl>

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Selon l'IRTAD, l'augmentation du pourcentage d'accidents occasionnant des blessures s'explique essentiellement par le fait que les méthodes de compilation des données se sont nettement améliorées au cours des 10 dernières années.

International Traffic Safety Data and Analysis Group, *IRTAD Annual Report 2010*, p. 246, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

International Traffic Safety Data and Analysis Group, *IRTAD Annual Report 2011*, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>

<sup>6</sup> Selon l'IRTAD, cet indicateur est à utiliser avec précaution parce que les méthodes de compilation des accidents occasionnant des blessures ont été modifiées entre 2009 et 2010. IRTAD, *Road Safety – Annual Report 2011*, p. 234, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>


<sup>7</sup> Selon l'IRTAD, l'augmentation du pourcentage d'accidents occasionnant des blessures s'explique essentiellement par le fait que les mesures adoptées par la Suède au cours de ces dernières années visaient prioritairement les accidents graves et pouvant occasionner la mort. De plus, les méthodes de compilation des données sur les accidents occasionnant des blessures se sont améliorées au cours des 10 dernières années. IRTAD, *Road Safety – Annual Report 2011*, p. 299, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/11IrtadReport.pdf>

## ANNEXE II : NOUVELLE-ZÉLANDE : INDICATEURS POUR LE SUIVI DES PROGRÈS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE<sup>1</sup>

<b>Indicateurs généraux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personnes tuées dans des accidents de la route</li> <li>Personnes grièvement blessées dans des accidents de la route</li> <li>Personnes hospitalisées pendant environ une journée</li> <li>Personnes gravement blessées, telles qu'enregistrées par la police</li> <li>Plaintes déposées à l'<i>Accident Compensation Corporation</i></li> </ul>
<b>Routes et bords de routes sûrs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de collisions frontales sur la route (mortelles et graves)</li> <li>Nombre d'accidents sur route humide (fatals et graves)</li> <li>Nombre de collisions aux intersections (fatals et graves)</li> <li>Risque d'accidents causant des blessures graves et mortelles par kilomètre sur les autoroutes, les routes locales urbaines et rurales</li> </ul>
<b>Vitesses sûres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accidents avec blessures graves et mortelles ayant pour cause une vitesse trop élevée</li> <li>Moyenne des vitesses sur les routes rurales et urbaines</li> <li>Pourcentage de conducteurs dépassant la limite de vitesse</li> <li>Attitude du public vis-à-vis de la vitesse et du respect des limitations</li> </ul>
<b>Véhicules sûrs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résistance aux impacts de la flotte de véhicules légers</li> <li>Accidents avec blessures graves et mortelles impliquant des véhicules lourds</li> <li>Classement au regard des normes des véhicules neufs entrant dans le parc de véhicules légers</li> <li>Intérêt et utilisation par les consommateurs du site <i>Internet Right Car</i><sup>2</sup></li> <li>Taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants</li> </ul>
<b>Utilisation sûre des routes</b>	<p><b>Réduction de l'impact de la conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accidents graves et mortels impliquant l'alcool ou la drogue, par 100 000 d'habitants</li> <li>Nombre d'infractions pour excès d'alcool et prise de drogue</li> <li>Attitudes du public envers l'alcool au volant</li> </ul> <p><b>Augmentation de la sécurité des jeunes conducteurs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accidents graves et mortels impliquant de jeunes conducteurs, par 100 000 habitants</li> <li>Accidents graves et mortels impliquant des jeunes</li> <li>Conducteurs en apprentissage ou jeunes conducteurs en faute dans des accidents graves ou mortels</li> <li>Nombre d'heures de conduite supervisées effectuées par les apprentis conducteurs</li> </ul> <p><b>Augmentation de la sécurité des motocyclistes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes et cyclomotoristes accidents, par 100 000 habitants</li> <li>Motocyclistes et cyclomotoristes en apprentissage ou ayant le permis depuis peu en faute dans des accidents mortels ou graves</li> <li>Personnes tuées ou blessées dans des accidents de motos par million d'heures de transport</li> </ul> <p><b>Réduction des impacts de la conduite à risque</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accidents graves et mortels dus à une conduite à risque</li> <li>Accidents graves et mortels causés par des conducteurs n'ayant pas ou plus le permis de conduire</li> <li>Accidents graves et mortels causés par des conducteurs en état d'ébriété élevée</li> <li>Accidents graves et mortels impliquant des récidivistes de l'excès de vitesse et de la conduite en état d'ébriété</li> </ul> <p><b>Sécurité des piétons et des cyclistes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Morts et blessés graves impliquant des piétons et des cyclistes</li> <li>Personnes tuées ou blessées en tant que piétons ou cyclistes par million d'heures passées à voyager</li> </ul> <p><b>Réduction de l'impact de la distraction et de la fatigue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accidents graves et mortels dans lesquels la fatigue était en cause</li> <li>Accidents graves et mortels dans lesquels la distraction était en cause</li> <li>Attitudes du public envers la fatigue et la distraction.</li> </ul>

<sup>1</sup> New Zealand Government. Ministry of Transport, *Monitoring our progress*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-factsheet-Monitoring-our-progress.pdf>

<sup>2</sup> Rightcar, *About Rightcar*, <http://www.rightcar.govt.nz/about-rightcar.html> Ce site contient des informations sur la sécurité, la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone des véhicules pour aider les consommateurs dans leur choix.



Les Cahiers de L'Observatoire ont été créés pour permettre la diffusion de travaux des chercheurs associés à L'Observatoire de l'administration publique.

Dans le cadre de leurs activités de recherche, ces chercheurs sont amenés à élaborer différents documents dont la forme, l'objet ou la finalité varient. Il peut s'agir de rapports de recherche, de conférences, d'études réalisées sur une base contractuelle, de chapitres de thèses ou de livres à venir, comme d'articles scientifiques en développement. Ces documents peuvent présenter un intérêt manifeste pour la communauté des chercheurs et des praticiens de l'administration publique.

L'axe principal de ces travaux est l'analyse comparée, préoccupation primordiale de L'Observatoire de l'administration publique.

## INFORMATION

Danielle Landry

418 641-3000, poste 6574  
danielle.landry@enap.ca

L'Observatoire de  
l'administration publique  
**ENAP**

555, boulevard Charest Est  
Québec (Québec) G1K 9E5  
Canada

[www.observatoire.enap.ca](http://www.observatoire.enap.ca)