



L'OBSERVATOIRE DE
L'ADMINISTRATION
PUBLIQUE
ENAP

LA RECHERCHE CONTRACTUELLE

UNE ÉQUIPE AU CŒUR DE LA CONNAISSANCE

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

Volet II : Analyse détaillée

Présentée au
Ministère des Transports
30 mai 2012

LA RECHERCHE CONTRACTUELLE

UNE ÉQUIPE AU CŒUR DE LA CONNAISSANCE

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

AVANT-PROPOS

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

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

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

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

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

Le présent rapport dévoile les résultats des travaux liés au Volet II de l'étude, soit l'analyse détaillée des politiques et des pratiques des six administrations suivantes :

▪ Finlande	▪ Royaume-Uni
▪ Nouvelle-Zélande	▪ Suède
▪ Pays-Bas	▪ Victoria (Australie)

L'étude a été réalisée par Estelle Mongbé, Stéphane Bernard et Marc Demers, agents de recherche ainsi qu'Aurore Deligne, assistante de recherche. La révision linguistique a été effectuée par Patricia Pelletier et Corinne Sarian, qui a également procédé à la mise en page définitive du rapport. L'ensemble des travaux a été supervisé par Michelle Jacob, chef d'équipe.

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

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos.....	i
Table des matières	iii
Finlande	1
1. Portrait d'ensemble	1
1.1. Mise en contexte	1
1.2. Organisation politique et administrative	2
1.3. Partage des compétences en matière de sécurité routière.....	3
1.4. Évolution du bilan routier	3
2. Gouvernance de la sécurité routière.....	5
2.1. Institution chef de file : Ministry of Transport and Communications	5
2.1.1. Organisation du Ministry of Transport and Communications	5
2.1.2. Consultative Committee on Road Safety	5
2.1.3. Agences opérationnelles	6
2.2. Institutions responsables de la sécurité routière et autres acteurs.....	7
2.2.1. Centres pour le commerce et l'industrie, les transports et les ressources naturelles (centres ELY) et groupes de travail régionaux	7
2.2.2. Groupes de travail municipaux	7
2.2.3. Police	7
2.2.4. Central Organisation for Traffic Safety in Finland (Liikenneturva)	8
2.2.5. Autres acteurs intervenant en sécurité routière.....	8
2.3. Institutions responsables de la communication.....	9
2.3.1. Institution responsable de la communication : Liikenneturva	9
2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication.....	10
2.4. Interactions entre les acteurs.....	10
3. Aperçu du cadre normatif en matière de sécurité routière.....	11
3.1. Description de l'approche normative	11
3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière	11
3.1.2. Approche normative en matière de communication.....	13
3.2. Principaux textes législatifs et réglementaires relatifs à la sécurité routière.....	13
3.3. Documents d'encadrement sur la sécurité routière	14
4. Analyse du Road Safety Plan 2006-2010 et de la résolution gouvernementale de 2006	15
4.1. Description.....	15
4.1.1. Processus.....	15
4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées	16
4.2. Gestion du Road Safety Plan 2006-2010	19
4.2.1. Mécanismes de suivi	19
4.2.2. Méthodes d'évaluation.....	19
4.2.3. Mécanismes de coordination.....	19
4.2.4. Mécanismes de financement	20
4.3. Retombées du Road Safety Plan 2006-2010.....	20
5. Stratégies de communication.....	20
5.1. Description des mesures ou de la stratégie en matière de communication	20
5.1.1. Présentation générale du plan d'action (2011-2013) de Liikenneturva	20
5.1.2. Sensibilisation	22

5.1.3. Éducation routière (niveau scolaire)	25
5.2. Exemples d'approches de communication	26
5.2.1. Approche de communication liée à la stratégie globale de sécurité routière...	26
5.2.2. Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière.....	27
6. Pratiques exemplaires.....	27
6.1. The Traffic Behavior Monitoring System	27
6.2. Cartographie des zones à risque par la Secure Child's School Route	28
Bibliographie.....	31
Annexe I : Nombre d'accidents (1931-2010).....	35
Annexe II : Nombre de décès et de blessés (1931-2010).....	37
Annexe III : Structure de l'administration publique finnoise.....	39
Annexe IV : Structure organisationnelle du Ministry of Transport and Communications.....	41
Annexe V : Décisions en matière de sécurité routière et leur incidence sur le bilan routier (1970-2004).....	43
Annexe VI : Principaux textes législatifs et réglementaires sur la sécurité routière (1970-2010).....	45
Annexe VII : Principales mesures législatives sur la circulation routière depuis 1970	47
Nouvelle-Zélande.....	49
1. Portrait d'ensemble.....	49
1.1. Mise en contexte.....	49
1.2. Organisation politique et administrative	50
1.3. Partage des compétences en matière de sécurité routière.....	51
1.4. Évolution du bilan routier	51
2. Gouvernance de la sécurité routière.....	53
2.1. Institution chef de file : Ministry of Transport.....	54
2.1.1. Historique de la gouvernance du secteur du transport et de la sécurité routière.....	54
2.1.2. Présentation du Ministry of Transport.....	55
2.2. Institutions responsables de la sécurité routière et autres acteurs.....	57
2.2.1. New Zealand Transport Agency.....	57
2.2.2. Accident Compensation Corporation.....	59
2.2.3. New Zealand Police	60
2.2.4. Local Government New Zealand.....	60
2.2.5. Autres acteurs intervenant en sécurité routière.....	60
2.3. Institutions responsables de la communication	63
2.3.1. Institution responsable de la communication	63
2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication.....	63
2.4. Interactions entre les acteurs	63
2.4.1. National Road Safety Committee et National Road Safety Management Group.....	64
2.4.2. Partenariats entre les principaux acteurs	64
2.4.3. Planification intégrée en matière de transport	65
3. Aperçu du cadre normatif en matière de sécurité routière.....	66

3.1. Description de l'approche normative	66
3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière	66
3.1.2. Approche normative en matière de communication.....	67
3.2. Principales lois relatives à la sécurité routière	67
3.3. Documents d'encadrement sur la sécurité routière	68
4. Analyse de la stratégie Safer Journeys: New Zealand's road safety Strategy 2010-2020	69
4.1. Description de la stratégie.....	69
4.1.1. Processus.....	69
4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées	70
4.2. Gestion de la stratégie	71
4.2.1. Méthodes d'évaluation.....	71
4.2.2. Mécanismes de coordination.....	72
4.2.3. Mécanismes de suivi	72
4.2.4. Mécanismes de financement	72
4.2.5. Plan d'action.....	72
4.3. Retombées de la stratégie Safer Journeys.....	73
5. Stratégies de communication.....	74
5.1. Description des mesures ou de la stratégie en matière de communication	74
5.1.1. Présentation générale de la stratégie ou des mesures	74
5.1.2. Stratégie de communication de la New Zealand Transport Agency (sensibilisation et information)	75
5.1.3. Éducation routière (niveau scolaire)	78
5.2. Exemples d'approches de communication	80
5.2.1. Approche de communication liée à la stratégie globale de sécurité routière...80	
5.2.2. Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière.....	81
6. Pratiques exemplaires.....	82
6.1. KiwiRAP.....	83
6.2. Rightcar	86
Bibliographie	89
Annexe I : Nombre de décès et de blessés graves de 1921 à 2010	95
Annexe I (suite) : Nombre de décès et de blessés graves de 1921 à 2010.....	96
Annexe II-A : Le secteur du transport néo-zélandais.....	97
Annexe II-B : Structure de gestion du Ministry of Transport.....	99
Annexe III : Structure de la New-Zealand Transport Agency	101
Annexe IV : Protocole d'accord entre le MoT et la NZTA	103
Annexe V : Principaux textes législatifs et réglementaires sur la sécurité routière	109
Annexe VI : Domaines de préoccupation et système sûr	111
Annexe VII : Actions à mener dans les différents domaines de préoccupation	113
Annexe VIII : Indicateurs pour le suivi des progrès en matière de sécurité routière	115
Annexe IX : Mesures contenues dans le plan d'action 2011-2012.....	117
Annexe X : Calendrier de la campagne nationale de sécurité routière.....	125
Annexe XI : Moyens utilisés pour la campagne sur la drogue au volant (exemples).....	127

Annexe XII : Exemples de routes et nombre d'étoiles attribuées	129
Annexe XIII : Évaluation d'un véhicule sur le site Internet Rightcar	131
Pays-Bas.....	133
1. Portrait d'ensemble.....	133
1.1. Mise en contexte.....	133
1.2. Organisation politique et administrative	134
1.3. Partage des compétences en matière de sécurité routière.....	134
1.4. Évolution du bilan routier	134
2. Gouvernance de la sécurité routière.....	137
2.1. Institution chef de file : le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement.....	137
2.2. Institutions responsables de la sécurité routière et autres acteurs.....	138
2.2.1. Intervenants publics.....	139
2.2.2. Associations et organisations privées.....	139
2.2.3. Instituts de recherche	140
2.3. Institutions responsables de la communication	141
2.3.1. Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement.....	141
2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication.....	141
2.4. Interactions entre les acteurs	142
2.4.1. Interaction entre les acteurs responsables de la sécurité routière.....	142
2.4.2. Interaction entre les acteurs responsables de l'information et de la sensibilisation.....	142
3. Aperçu du cadre normatif en matière de sécurité routière.....	143
3.1. Description de l'approche normative	143
3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière	143
3.1.2. Approche normative en matière de communication	144
3.2. Principales lois relatives à la sécurité routière.....	144
3.3. Documents d'encadrement sur la sécurité routière	145
4. Analyse du Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020.....	146
4.1. Description de la stratégie.....	146
4.1.1. Processus.....	146
4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées.....	146
4.2. Gestion de la stratégie	147
4.2.1. Mécanismes de suivi et d'évaluation.....	147
4.2.2. Mécanismes de coordination	147
4.2.3. Mécanismes de financement	147
4.2.4. Plan d'action.....	148
4.3. Retombées de la stratégie.....	148
5. Stratégies de communication.....	148
5.1. Description des mesures ou de la stratégie en matière de communication	148
5.1.1. Présentation générale de la stratégie ou des mesures	148
5.1.2. Information et sensibilisation.....	148
5.1.3. Éducation routière (niveau scolaire)	149
5.2. Exemples d'approches de communication	151
5.2.1. Approche de communication liée à la stratégie globale de sécurité routière.....	151

5.2.2. Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière.....	154
6. Pratiques exemplaires.....	156
6.1. Système de données sur la circulation	156
6.2. Miroirs pour angles morts.....	157
Bibliographie	159
Annexe I : Organigramme du ministère de l’Infrastructure et de l’Environnement.....	163
Annexe II : Mesures relatives à la sécurité routière prises depuis 1970.....	165
Annexe III : Mesures génériques prévues par le Plan stratégique.....	167
Annexe IV : Mesures relatives à des domaines nécessitant une attention particulière	169
Annexe V : Boîte à outils de l’éducation permanente	171
Annexe VI : Pratiques exemplaires.....	173
Royaume-Uni.....	175
1. Portrait d’ensemble.....	175
1.1. Mise en contexte.....	175
1.2. Organisation politique et administrative	176
1.3. Partage des compétences en matière de sécurité routière.....	176
1.4. Évolution du bilan routier	177
2. Gouvernance de la sécurité routière.....	178
2.1. Institution chef de file : le Department for Transport.....	178
2.2. Institutions responsables de la sécurité routière et autres acteurs.....	180
2.2.1. Autorités locales.....	181
2.2.2. Home Office et services de police locaux.....	181
2.2.3. Department of Health.....	181
2.2.4. Health and Safety Executive	182
2.2.5. Department for Education.....	182
2.2.6. Fire and Rescue Service.....	182
2.2.7. Road Safety Advisory Panel	182
2.2.8. Road Safety Delivery Board	183
2.2.9. Autres acteurs intervenant en sécurité routière.....	183
2.3. Institutions responsables de la communication.....	186
2.3.1. Department for Transport.....	186
2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication.....	186
2.4. Interactions entre les acteurs.....	186
3. Aperçu du cadre normatif en matière de sécurité routière.....	187
3.1. Description de l’approche normative	187
3.1.1. Évolution de l’approche normative en matière de sécurité routière	187
3.1.2. Approche normative en matière de communication.....	188
3.2. Principales lois relatives à la sécurité routière.....	189
3.3. Documents d’encadrement sur la sécurité routière	189
4. Analyse de la stratégie Tomorrow’s Roads: Safer for Everyone (2000-2010) et de la Strategic Framework for Road Safety (2011).....	189
4.1. Description de la stratégie.....	189

4.1.1.	Processus.....	189
4.1.2.	Principaux thèmes et mesures associées	191
4.2.	Gestion de la stratégie.....	194
4.2.1.	Méthodes d'évaluation.....	194
4.2.2.	Mécanismes de coordination	195
4.2.3.	Mécanismes de suivi.....	195
4.2.4.	Mécanismes de financement	196
4.2.5.	Plan d'action.....	197
4.3.	Retombées de la stratégie.....	197
5.	Stratégies de communication.....	198
5.1.	Description des mesures ou de la stratégie en matière de communication	198
5.1.1.	Présentation générale de la stratégie ou des mesures	198
5.1.2.	Sensibilisation	199
5.1.3.	Éducation routière (niveau scolaire).....	201
5.2.	Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière	202
6.	Pratiques exemplaires.....	205
6.1.	Démarche d'élaboration de la campagne de sensibilisation Think!.....	205
6.2.	Projets de démonstration et de partenariats locaux du DfT	206
6.2.1.	Projets de démonstration	206
6.2.2.	Partenariats locaux	207
6.3.	Autres pratiques exemplaires.....	208
	Bibliographie.....	209
	Annexe I : Données du Bilan routier 2010 de l'International Transport Forum (IRTAD)	217
	Annexe II : Partenaires du DfT dans les campagnes de sensibilisation 2010-2011	219
	Annexe III : Principales lois relatives à la sécurité routière (1980-2011).....	221
	Annexe IV : Principaux documents d'encadrement sur la sécurité routière (1967-2011).....	225
	Annexe V : Indicateurs de la stratégie 2011	229
	Annexe VI : Mesures détaillées du Plan d'action de la stratégie Tomorrow's Roads: Safer for Everyone (2000-2010) et de la Strategic Framework for Road Safety (2011)	231
	Annexe VII : Calendriers des campagnes de promotion et de publicité pour les périodes 2000- 2002 et 2011-2013.....	239
	Annexe VIII : Publicité virale en sécurité routière (Sussex Safer Roads).....	241
	Annexe IX : Résultats de l'évaluation de la campagne Think! Moment of doubt	243
	Suède.....	247
1.	Portrait d'ensemble.....	247
1.1.	Mise en contexte.....	247
1.2.	Organisation politique et administrative	248
1.3.	Partage des compétences en matière de sécurité routière.....	249
1.4.	Évolution du bilan routier	249
2.	Gouvernance de la sécurité routière.....	251
2.1.	Institution chef de file : la Swedish Transport Administration.....	252
2.2.	Institutions responsables de la sécurité routière et autres acteurs.....	253
2.2.1.	Swedish Transport Agency	253

2.2.2. Trafikanalys.....	254
2.2.3. Autres acteurs intervenant en sécurité routière.....	254
2.3. Institutions responsables de la communication.....	255
2.3.1. Swedish Transport Administration.....	255
2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication.....	255
2.4. Interactions entre les acteurs.....	255
3. Aperçu du cadre normatif en matière de sécurité routière.....	255
3.1. Description de l'approche normative	256
3.1.1. Évolution de l'approche normative en sécurité routière.....	256
3.1.2. Approche normative.....	256
3.2. Approche de communication	257
3.3. Principaux textes législatifs et réglementaires relatifs à la sécurité routière.....	257
3.4. Documents d'encadrement sur la sécurité routière	258
4. Vision Zéro et le plan d'action en sécurité routière de la Ville de Stockholm.....	259
4.1. Vision Zéro	259
4.1.1. Gestion de Vision Zéro	260
4.1.2. Facteurs de succès et d'échec de Vision Zéro	262
4.2. Plan d'action en sécurité routière de la Ville de Stockholm	263
5. Pratiques exemplaires.....	264
5.1. Routes en 2+1	264
5.2. Swedish Road Weather Information System	265
Bibliographie	267
Personnes-ressources.....	270
Annexe I : Bilan des victimes de la route en Suède (1960-2010).....	271
Annexe II : Structure organisationnelle de la Swedish Transport Administration (Trafikverket)	273
Annexe III : Structure organisationnelle de la Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen)	275
Annexe IV : Cadre normatif de 1967 à 2010	277
Annexe V : Cibles intermédiaires de la stratégie Vision Zéro (2008 à 2020).....	281
Annexe VI : Interactions des acteurs dans Vision Zéro.....	283
Annexe VII : Indicateurs, résultats en 2008 et cibles pour 2020 de la stratégie nationale.....	285
Victoria (Australie).....	287
1. Portrait d'ensemble.....	287
1.1. Mise en contexte	287
1.2. Organisation politique et administrative	289
1.3. Partage des compétences en matière de sécurité routière.....	289
1.4. Évolution du bilan routier	290
2. Gouvernance de la sécurité routière.....	292
2.1. Institution chef de file : VicRoads	292
2.1.1. Organisation de VicRoads.....	292
2.1.2. Road Safety & Network Access.....	294

2.2. Institutions responsables de la sécurité routière et autres acteurs.....	294
2.2.1. Victoria Police.....	294
2.2.2. Transport Accident Commission	297
2.2.3. Department of Justice.....	297
2.2.4. Institutions régionales et locales.....	297
2.3. Organisations responsables de la communication.....	298
2.3.1. Information et sensibilisation : Transport Accident Commission	299
2.3.2. Éducation : VicRoads et le Road Safety Education Reference Group	301
2.3.3. Autres acteurs intervenant en matière de communication.....	301
2.4. Interactions entre les acteurs	301
3. Aperçu du cadre normatif en matière de sécurité routière.....	304
3.1. Description de l'approche normative	305
3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière	305
3.1.2. Approche normative en matière de communication	306
3.2. Principales lois relatives à la sécurité routière.....	307
3.2.1. Road Safety Act 1986.....	307
3.2.2. Autres lois sur la sécurité routière	307
3.2.3. Règlements	307
3.3. Documents d'encadrement sur la sécurité routière	308
4. Analyse de la stratégie arrive alive 2008-2017 et de ses plans d'action.....	309
4.1. Description de la stratégie.....	309
4.1.1. Processus.....	309
4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées.....	310
4.2. Gestion de la stratégie.....	311
4.2.1. Mécanismes de suivi et d'évaluation.....	311
4.2.2. Mécanismes de coordination	311
4.2.3. Mécanismes de financement	311
4.2.4. Retombées de la stratégie	311
5. Stratégies de communication.....	312
5.1. Description des mesures ou de la stratégie en matière de communication	312
5.1.1. Stratégie de communication de la Transport Accident Commission (sensibilisation et information)	312
5.1.2. Éducation routière (niveau scolaire).....	314
5.2. Exemples d'approches de communication	315
5.2.1. Approche de communication liée à la stratégie arrive alive 2008-2017.....	315
5.2.2. Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière : promotion des nouvelles règles de sécurité routière.....	316
6. Pratiques exemplaires.....	320
6.1. Application CityGT pour téléphones mobiles.....	320
6.1.1. Contexte.....	320
6.1.2. Description	320
6.2. Blackspot Program	322
6.3. Make a Film. Make a Difference.....	322
Bibliographie.....	325
Personne-ressource.....	331
Annexe I : Organigramme du Department of Transport.....	333
Annexe II : Structure organisationnelle de VicRoads	335

Annexe III : Financement et dépenses de VicRoads	337
Annexe IV : Structure organisationnelle de la TAC	339
Annexe V : Organigramme de l’Australian Transport Council.....	341
Annexe VI : Structure de gouvernance de arrive alive 2008-2017	343
Annexe VII : Principaux Textes législatifs et réglementaires sur la sécurité routière	345
Annexe VIII : Principaux documents d’encadrement en matière de sécurité routière	347
Annexe IX : Mesures réglementaires (1970-2000) et (1989-2004).....	349
Annexe X : Safe System Delivery	351
Annexe XI : Stratégie arrive alive 2008-2017 – Thèmes et mesures associés	353
Annexe XII : Plan d’action 2008-2011 – Thèmes et mesures associés (résumé).....	359
Annexe XIII : Plan d’action 2011-2012 – Thèmes et mesures associés.....	363
Annexe XIV : Calendrier des activités liées à la stratégie arrive alive 2008-2017	365

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

Sigles

Finlande

MTC *Ministry of Transport and Communications*

Nouvelle-Zélande

ANCAP *Australasian New Car Assessment Program*
GPS *Global Positioning System*
IRTAD *International Road Traffic and Accident Database*
LGNZ *Local Government New Zealand*
MoT *Ministry of Transport*
NRSC *National road safety committee*
NZTA *New Zealand Transport Agency*

Pays-Bas

MPCV *Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid*
PVE *Permanente Verkeerseducatie*
SWOV *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid*

Royaume-Uni

DfT *Department for Transport*
ETP *Education, Training and Publicity*
FPN *Fixed penalty notice*
LTP *Local Transport Plan*
NAO *National Audit Office*
PSA *Public Service Agreements*

Suède

RWiS *Swedish Road Weather Information System*
SRIS *Slippery Road Information System*
STA *Swedish Transport Administration*

Victoria (Australie)

BITRE	<i>Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics</i>
DoT	<i>Department of Transport</i>
TAC	<i>Transport Accident Commission</i>

Abréviations

€	Euro
GKr	Milliard de couronnes suédoises
G\$ CA	Milliard de dollars canadiens
£	Livre sterling
M\$ A	Million de dollars australiens
M\$ CA	Million de dollars canadiens
\$ CA	Dollar canadien
\$ NZ	Dollar néo-zélandais
g/l	Gramme par litre de sang (taux d'alcool présent dans le sang)
km	Kilomètre
km ²	Kilomètre carré
km/h	Kilomètre par heure
M	Million
Mvk	Milliard de véhicules-kilomètre
n. d.	Non déterminé
s. o.	Sans objet

Principales données 2009¹

Superficie : 338 145 km²

Population : 5 259 250 habitants (juillet 2011)

Kilomètres de routes : 78 141

Nombre de véhicules enregistrés² : 3 468 305

Nombre de décès : 279

Nombre de décès par million d'habitants (comptabilisés à 30 jours) : 52

Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres : 5,2

1. PORTRAIT D'ENSEMBLE

1.1. MISE EN CONTEXTE

La Finlande se classe parmi les administrations les plus performantes au monde en matière de sécurité routière (sixième en 2003 et neuvième en 2004). Premier pays européen à avoir fixé des objectifs quantifiables, elle est réputée pour sa longue expérience en gestion par objectif, une vision qu'elle a renforcée depuis 2001 par l'approche pour un système sûr. Les principaux facteurs de réussite de la politique de sécurité routière finnoise sont :

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

Par ailleurs, une autre force de cette administration repose sur le fait que les politiques et les décisions en matière de sécurité routière sont fondées sur des programmes de recherche et des systèmes d'analyse systématique des accidents³.

C'est en 1993 que la Finlande a adopté sa première stratégie de sécurité routière. Depuis lors, trois autres stratégies ont été appliquées, la cinquième (2011-2014) étant en cours d'élaboration. Étant donné que le processus d'adoption de la nouvelle stratégie n'est pas achevé, et que les documents d'élaboration ne sont pas encore traduits dans une langue autre que le finnois, la présente étude porte essentiellement sur l'avant-dernière stratégie, le *Road Safety Plan 2006-2011*.

¹ International Transport Forum (OECD), *IRTAD Road Safety 2010*, p. 100, http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/10IrtadReport.pdf

² Nations Unies, *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord*, p. 121, http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf

The World Factbook, *Finland*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/uk.html>
Ce chiffre correspond au nombre total de véhicules enregistrés, soit les cyclomoteurs, les motocycles, les voitures particulières, y compris les taxis, les autocars, les autobus, les trolleybus, les camions et les tracteurs routiers.

³ Marcus Merin (13 janvier 2011). *Questions on Road Safety*, ENAP, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

1.2. ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE⁴

■ Organisation politique

La Finlande est un État unitaire et une république parlementaire de type semi-présidentiel. Le pouvoir législatif est exercé par un parlement monocaméral composé de 200 députés élus tous les 4 ans. Le pouvoir exécutif est exercé par le président de la République, chef de l'État⁵, élu pour 6 ans au suffrage universel direct, et par le gouvernement (généralement un gouvernement de coalition). Le Parlement élit le premier ministre qui est le chef du gouvernement. Le pouvoir judiciaire est confié à des tribunaux indépendants avec, au plus haut niveau, la Cour suprême et la Cour administrative suprême.

■ Système administratif⁶

La Finlande est divisée en 6 provinces et en 20 régions ou districts, ces dernières étant divisées en municipalités. Au début de l'année 2009, il y avait 348 municipalités en Finlande⁷.

Le système administratif est composé des administrations centrales ainsi que des administrations régionales et locales. Jusqu'à la fin des années 1980, les responsabilités relevant de l'administration centrale étaient partagées entre les ministères et des agences centrales. Les responsabilités relevant de l'administration régionale et locale, quant à elles, étaient confiées à des entités déconcentrées, les bureaux provinciaux de l'État (*Provincial State Offices*). Ces derniers étaient assistés des autorités régionales composées de représentants des municipalités.

Toutefois, à la suite de la récession économique qu'a connue la Finlande au début des années 1990, une décentralisation et une déconcentration des services publics ont été opérées. Ainsi, plusieurs agences centrales ont été remplacées par des compagnies d'État et des entreprises commerciales publiques. De plus, les gouvernements locaux (municipalités) sont devenus relativement autonomes sur les plans opérationnel et économique. Ainsi, le rôle des bureaux provinciaux de l'État et des autorités régionales a été limité aux tâches d'administration générale tandis que les municipalités ont acquis la responsabilité de la prestation des services sur le plan local.

Une nouvelle réforme de l'administration régionale, amorcée depuis 2007, est entrée en vigueur en 2010. Elle a un double objectif : renforcer la coordination entre les institutions régionales et améliorer la productivité et l'efficacité de l'administration régionale. L'ancienne organisation est

⁴ Jarmo Laine, *Le parlementarisme finlandais*, <http://voicilafinlande.fi/Public/default.aspx?contentid=225752&nodeid=41805&culture=fr-FR>

Union européenne, *La Finlande : système politique*,

http://www.eu2006.fi/FINLAND/FR_FR/SYSTEME_POLITIQUE/INDEX.HTM

Wikipédia, *Système politique de la Finlande*, <http://fr.wikipedia.org/wiki/Finlande#Politique>

⁵ En octobre 2011, le Parlement a voté une loi réduisant encore les pouvoirs du président de la République qui avaient considérablement diminué depuis les années 1980. Ainsi, ce dernier ne représentera plus la Finlande au sein de l'Union européenne – où il accompagnait le premier ministre dans les sommets européens – et n'aura plus aucun rôle à jouer dans le processus législatif, alors qu'il était responsable de transmettre les propositions de lois du gouvernement au Parlement. Les pouvoirs du président de la Finlande sont moins grands que ceux des présidents français et américain, mais plus étendus que ceux des présidents italien et allemand.

Élections en Europe, *Finlande : Réduction des pouvoirs du président*,

<http://www.electionseneurope.net/2011/10/finlande-reduction-des-pouvoirs-du.html>

OECD, *OECD Public Governance Review, Finland: Working Together to Sustain Success*, p. 68,

http://www.oecd.org/document/30/0,3746,en_2649_33735_46682526_1_1_1_1,00.html

⁶ OECD, *Finland: Working Together to Sustain Success*, p. 71-76,

http://www.oecd.org/document/30/0,3746,en_2649_33735_46682526_1_1_1_1,00.html

Guy Pelletier, *Finlande – Québec : Regards comparatifs de deux systèmes éducatifs en évolution*, p. 9-12,

http://www.fcsq.qc.ca/Publications/Etudes/_pdf/Etude-Systeme-Education-Finlandais.pdf

⁷ OCDE, *Finland: Working Together to Sustain Success*, p. 71-76,

http://www.oecd.org/document/30/0,3746,en_2649_33735_46682526_1_1_1_1,00.html

simplifiée. Ainsi, les nombreuses entités administratives intervenant au niveau régional⁸ ont été remplacées par deux nouvelles structures déconcentrées : les agences administratives régionales de l'État (centres AVI) et les centres pour le commerce et l'industrie, les transports et les ressources naturelles (centres ELY). Ces derniers jouent un rôle important en matière de sécurité routière.

Un schéma représentant le système administratif finnois est présenté à l'annexe III.

1.3. PARTAGE DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les compétences en matière de sécurité routière se répartissent comme suit⁹ :

- Le gouvernement central a une responsabilité stratégique générale en matière de la sécurité routière, et ce, à l'échelle nationale. À ce titre, il est responsable de l'élaboration de la stratégie nationale de sécurité routière, de la définition des objectifs et des actions, ainsi que de la coordination des activités en matière de sécurité routière;
- Les autorités régionales sont responsables de la mise en œuvre des activités de sécurité routière sur les routes nationales dans les provinces, sur la base des lignes stratégiques définies par le gouvernement central. De plus, elles assistent les municipalités dans l'exercice de leurs responsabilités;
- Les municipalités sont responsables de la planification, de la construction et de l'entretien des routes qui ne font pas partie du réseau national. Elles établissent leurs propres règles dont certaines sont relatives à la circulation routière (ex. : conduite de nuit interdite dans certaines rues¹⁰). Elles exécutent les plans de sécurité routière nationaux et régionaux, et dans certains cas, établissent leurs propres plans de sécurité routière.

1.4. ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

Le bilan routier de la Finlande s'est amélioré au cours de la période couverte par le *Plan de sécurité routière 2006-2010*. Ainsi, en 2005, on comptait 379 décès et 8 983 blessés sur les routes. En 2010, on dénombrait 272 décès¹¹. Même si ce nombre ne répond pas à l'objectif du *Plan de sécurité routière 2006-2010* (moins de 250 décès à la fin de l'année 2010), il représente une réduction de plus de 100 décès par rapport au bilan enregistré avant la mise en œuvre du Plan. De plus, le nombre de blessés a diminué de près d'un millier par rapport au nombre enregistré en 2005, soit un total de 7 673 blessés¹².

L'application du *Plan de sécurité routière 2006-2010* n'explique pas entièrement l'amélioration du bilan routier entre 2005 et 2010. Ainsi, la diminution du nombre de véhicules en circulation, résultant de la récession économique qu'a connue la Finlande, a également eu une incidence positive sur son bilan routier entre 2008 et 2010¹³.

⁸ Les entités administratives sont composées de : 9 bureaux provinciaux de l'État, 15 centres pour l'emploi et le développement économique, 13 centres régionaux pour l'environnement, 9 *Road Districts* (unités de police locale), 6 *Occupational Safety and Health Inspectorates* et 3 *Environmental Permit Authorities*.

⁹ Marcus Merin (13 janvier 2011). *Questions on Road Safety, ENAP*, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne] estelle.mongbe@enap.ca

¹⁰ TISPOL, *Finland: Legislative Institutes*, <https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/finland/general/legislative-institutes/legislative-institutes>

¹¹ Liikenneturva, *Situation report 2011 for ETSC – Traffic safety situation in Finland*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/Liikenneturva_Report_2011_for_ETSC.pdf
Liikenneturva, *Road traffic accidents*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/statistics/road_traffic_accidents.php

¹² Statistics Finland, *Road Traffic Accidents 2010*, p. 16, http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2010_kansineen.pdf

¹³ Liikenneturva, *Road traffic accidents*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/statistics/road_traffic_accidents.php

Le tableau et les figures ci-dessous fournissent des données sur le nombre de décès ou de blessés et d'accidents occasionnant des blessures, de 1995 à 2010, ainsi que sur le nombre de décès selon le groupe d'âge et le groupe d'utilisateurs entre 1970 et 2010.

De plus, les tableaux de l'annexe I présentent des données sur le nombre d'accidents entre 1931 et 2010 ainsi que sur le nombre de décès et de blessés au cours de la même période¹⁴.

TABEAU 1 : DECES, BLESSES ET ACCIDENTS OCCASIONNANT DES BLESSURES (ENTRE 1995 ET 2010)¹⁵

ANNÉE	DÉCÈS	BLESSÉS	ACCIDENTS OCCASIONNANT DES BLESSURES
1995	441	10 191	7 812
1996	404	9 299	7 274
1997	438	8 957	6 980
1998	400	9 097	6 902
1999	431	9 052	6 997
2000	396	8 508	6 663
2001	433	8 411	6 451
2002	415	8 156	6 196
2003	379	9 088*	6 767*
2004	375	8 791	7 022
2005	379	8 983	6 740
2006	336	8 580	6 657
2007	380	8 446	6 881
2008	344	8 513	6 881
2009	279	8 057	6 414
2010	272	7 673	6 072

* Changements dans la méthode de compilation.

GRAPHIQUE 1 : NOMBRE DE DECES SELON LE GROUPE D'ÂGE ET LE GROUPE D'USAGERS (ENTRE 1970 ET 2010)¹⁶

Figure 1.
Persons killed in road traffic by age group

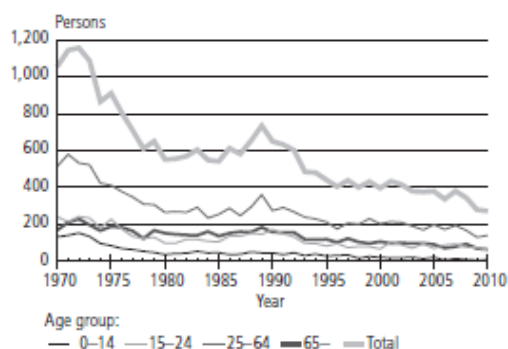
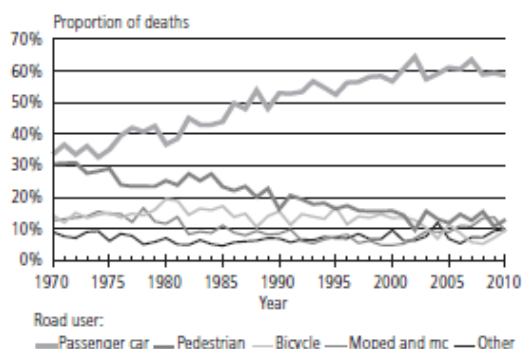


Figure 2.
Share of persons killed in road traffic by road user group



¹⁴ Pour des explications relatives à la méthode de compilation et à la comparabilité des données, voir Statistics Finland, *Road Traffic Accidents 2010*, p. 18, http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2010_kansineen.pdf

¹⁵ *Ibid.*, p. 8.

¹⁶ *Ibid.*

2. GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE

Plusieurs institutions sont responsables de la sécurité routière, et ce, aux échelons national, régional et local :

- À l'échelon national, le *Ministry of Transport and Communications* (MTC) est l'institution chef de file en matière de sécurité routière et est soutenu dans son action par le *Consultative Committee on Road Safety* dont le rôle est de fournir des conseils au Ministère et d'élaborer les stratégies nationales de sécurité routière;
- À l'échelon régional, les centres pour le commerce et l'industrie, les transports et les ressources naturelles (centres ELY) mettent en œuvre la stratégie nationale de sécurité routière et assurent le suivi du travail des municipalités en matière de sécurité routière;
- À l'échelon local, les groupes de sécurité routière des municipalités organisent, supervisent et soutiennent les activités en sécurité routière et veillent à ce que le travail soit effectué correctement.

À ces institutions s'ajoutent des organisations gouvernementales et non gouvernementales qui interviennent d'une manière ou d'une autre en matière de sécurité routière.

Cette section présente succinctement le rôle et les responsabilités des institutions susmentionnées.

2.1. INSTITUTION CHEF DE FILE : MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Le MTC¹⁷ est l'institution chef de file en matière de sécurité routière. Il est responsable de l'élaboration des politiques de sécurité routière. Il préside le *Consultative Committee on Road Safety*, responsable de la formulation des plans de sécurité routière, y compris le plan de 2006-2011 et le plan de 2011-2014 en cours d'élaboration. Avec l'aide de ce comité, le MTC assure le suivi et l'évaluation des activités des agences responsables de la sécurité routière.

2.1.1. Organisation du Ministry of Transport and Communications¹⁸

Le MTC est divisé en trois départements : *Transport Policy Department*, *Communications Policy Department* et *Administration Department*. Chaque département est subdivisé en unités¹⁹.

L'unité responsable de la sécurité routière est la *Transport Safety and the Environment Unit* au sein du *Transport Policy Department*. Étant donné que tous les chefs d'unité font partie du groupe de direction du MTC (*management group*), chaque projet ou action en matière de sécurité routière est examiné par l'ensemble du groupe. Cette manière de procéder permet de prendre tous les aspects en considération et d'aboutir à une décision concertée et intégrée²⁰. La structure organisationnelle est représentée à l'annexe IV.

2.1.2. Consultative Committee on Road Safety

Le *Consultative Committee on Road Safety* est un comité consultatif permanent dont le rôle est de fournir des conseils au MTC, d'élaborer les stratégies nationales de sécurité routière et d'élaborer des études, des vérifications et des évaluations. Le comité consultatif est dirigé par le ministre

¹⁷ MTC, Page d'accueil, <http://www.lvm.fi/web/en/home>

¹⁸ La structure organisationnelle du MTC a été modifiée le 11 octobre 2011. Elle demeure généralement identique à l'ancienne, mais se distingue par l'ajout de nouvelles unités au sein des départements.

¹⁹ MTC, Organisation, <http://www.lvm.fi/web/en/ministry#organisation>

²⁰ 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

responsable du MTC et est composé de représentants d'institutions gouvernementales et non gouvernementales nommés par le gouvernement. Il s'agit de représentants :

- du MTC et ses deux agences opérationnelles concernées par la sécurité routière (*Finnish Transport Agency* et *Finnish Transport Safety Agency*);
- des institutions gouvernementales œuvrant en dehors du secteur des transports, mais qui interviennent en sécurité routière – ministère de la Justice, ministère de l'Intérieur (*National Police Board* et *National Traffic Police*), ministère de l'Éducation et de la Culture, ministère des Affaires sociales et de la Santé, ministère de l'Environnement;
- de *Liikenneturva*, organisation principalement responsable de la communication en matière de sécurité routière;
- de la communauté de recherche en sécurité routière – *Technical Research Centre of Finland, University of Tampere, University of Helsinki; University of Turku*;
- des principales organisations d'usagers de la route – *Finnish Transport Workers Union, Central Organisation for Motor Traffic, Confederation of Finnish Industry and Employers*;
- d'autres parties prenantes (niveau local, régional, assurances, etc.) – centres ELY, *Association of Finnish Local and Regional Authorities, Finnish Motor Insurers' Centre*²¹.

2.1.3. Agences opérationnelles

Deux agences opérationnelles ayant des responsabilités en matière de sécurité routière travaillent sous l'autorité de la MTC, au sein de son secteur administratif (*Administratif Sector*). Il s'agit des institutions suivantes :

■ *Finnish Transport Agency*²²

La *Finnish Transport Agency* a été créée en janvier 2010. Cette agence gouvernementale est responsable du maintien et du développement des normes de service dans le réseau routier dont le gouvernement central est responsable. L'agence est responsable de la conception, de la construction et de la gestion des routes. Elle est également responsable de la signalisation routière²³. Elle assume une partie des responsabilités de l'ancienne *Finnish Maritime Administration* ainsi que les responsabilités centrales de deux autres anciennes agences : la *Finnish Rail Administration* et la *Finnish Road Administration*²⁴.

■ *Finnish Transport Safety Agency*²⁵

La *Finnish Transport Safety Agency* a été créée en janvier 2010, au même moment que la *Finnish Transport Agency*. Cette agence gouvernementale résulte de la fusion de deux anciennes agences (*Finnish Vehicle Administration* et *Finnish Civil Aviation Authority*) et des fonctions de sécurité autrefois assumées par la *Finnish Maritime Administration* et *Finnish Rail Agency*²⁶.

²¹ European Commission DG-TREN, *Technical Assistance in support of the Preparation of the European Road Safety Action Programme 2011-2020 – Final Report*, p. 34,

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/prepar_ersap_final_report.pdf

L. Larsen, et autres, *Comparison and analysis of traffic enforcement chains across EU Member States and in relation to EU policies*, p. 17, http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper_d6_wp1.pdf

²² Finnish Transport Agency, *Page d'accueil*, <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/e/fta>

²³ MTC, *Road Safety*, <http://www.lvm.fi/web/en/21>

²⁴ Union européenne, *The Maritime Administration of Finland*,

http://www.google.ca/url?q=https://extranet.emsa.europa.eu/cnta/index.php%3Foption%3Dcom_docman%26Itemid%3D2%26task%3Ddoc_download%26gid%3D8&sa=U&ei=4HchT7SOBcLh0QGwu7nXCA&ved=0CCMQFjAI&usg=AFQjCNHnJaQSBYqMhZdUGVdApC2jQmhpA

²⁵ Finnish Transport Safety Agency, *Trafic*, http://www.trafi.fi/en/finnish_transport_safety_agency

²⁶ Finnish Transport Safety Agency, *Road traffic*, <http://www.trafi.fi/en/road>

Elle est notamment responsable de :

- l'enregistrement des véhicules;
- la supervision des écoles de conduite;
- toutes les activités liées à la délivrance des permis de conduire ;
- l'organisation des inspections des véhicules²⁷.

2.2. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET AUTRES ACTEURS

2.2.1. Centres pour le commerce et l'industrie, les transports et les ressources naturelles (centres ELY) et groupes de travail régionaux²⁸

En tant qu'entités déconcentrées de l'État, les centres ELY sont responsables de la mise en œuvre et du développement des activités de sécurité routière définies par l'administration centrale. En d'autres termes, les centres ELY sont responsables de la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière dans les provinces. À ce titre, ils dirigent les groupes de travail régionaux responsables de la sécurité routière et supervisent la préparation des plans régionaux de sécurité routière en collaboration avec la police, *Liikenneturva* et les municipalités.

Les centres ELY sont également responsables de l'entretien des routes et de la réalisation des projets routiers à l'échelon provincial.

Les centres ELY évaluent la performance des municipalités en matière de sécurité routière, et ce, à la demande du MTC²⁹; le rapport est ensuite transmis annuellement au MTC et au Parlement.

2.2.2. Groupes de travail municipaux

Les activités de sécurité routière des municipalités sont menées par les groupes de travail municipaux responsables de la sécurité routière. Ces groupes travaillent sous la supervision des centres ELY et de *Liikenneturva*. Ils sont composés de représentants de diverses entités administratives locales et de la police³⁰. Les groupes de travail municipaux préparent et mettent à jour les plans municipaux de sécurité routière. Selon la taille et la situation financière des municipalités, ces groupes travaillent seuls ou en coopération avec plusieurs autres municipalités.

2.2.3. Police³¹

La police nationale relève du département de la police au sein du ministère de l'Intérieur. Elle veille au respect des règles de circulation routière. Ses priorités sont la surveillance de la vitesse, la réduction de la conduite sous l'effet de l'alcool et autres substances toxiques, le contrôle de l'utilisation des équipements de sécurité et la surveillance des conducteurs à haut risque.

²⁷ MTC, *Road Safety*, <http://www.lvm.fi/web/en/21>

²⁸ Marcus Merin (13 janvier 2012). *Questions on Road Safety*, ENAP, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

Centre for Economic Development, Transport and the Environment, *Transport and infrastructure*, <http://www.ely-keskus.fi/EN/FRONTPAGE/TRANSPORT/Sivut/default.aspx>

²⁹ L'évaluation est réalisée en coopération avec la *Finnish Association of Local and Regional Authorities*.

³⁰ Dans les petites municipalités, les groupes de travail sont parfois composés d'une seule personne, par exemple, le gestionnaire principal de la municipalité ou le directeur technique. Marcus Merin (13 janvier 2011). *Questions on Road Safety*, ENAP, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

³¹ Police, *Finnish Police*, http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/index_eng
David Zaidel, *The Role of Traffic Law Enforcement Policies in National and EU Road Safety Strategies*, p. 93 et suivantes, http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper_d2_wp1.pdf
TISPOL, *General*, <https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/finland/general/general-working-plan-police/general/general>

La police finnoise s'organise comme suit :

- La *National Traffic Police* est une entité entièrement consacrée à la sécurité routière sur le plan national. Elle est responsable des autoroutes et des autres voies interurbaines. Elle s'occupe aussi de la surveillance des véhicules lourds ainsi que de la conception des équipements et des méthodes de sécurité³²;
- Cinq unités de police régionale (provinces) sont réparties en 24 unités de police locale (municipalités). Chaque unité de police locale est responsable du respect de l'ordre public, y compris le respect des règles de sécurité routière, et ce, pour le territoire qu'elle couvre;
- La *National Police Board* dirige et supervise les activités opérationnelles de l'ensemble de la police finnoise. Elle est également responsable de l'évaluation de la performance des unités de police (nationales et locales).

La police finnoise possède son propre plan de sécurité routière élaboré par le département de police du ministère de l'Intérieur. Ce plan se base sur la résolution du gouvernement en matière de sécurité routière³³. Il s'applique à l'ensemble du territoire de la Finlande. Les cibles de performance définies dans le plan d'action dérivent de ceux définis dans la stratégie nationale de sécurité routière et des résolutions de l'Union européenne en matière de sécurité routière.

De la même manière, la *National Traffic Police* élabore son propre plan d'action routier, en conformité avec la résolution du gouvernement en matière de sécurité routière et la stratégie de sécurité routière de la police.

Certaines unités de police régionale ont un plan d'action en matière de sécurité routière, conçu à partir de celui de la police nationale. Les unités de police locales, quant à elles, ne possèdent généralement pas de plans consacrés à la sécurité routière : les activités de contrôle du respect des règles de circulation sont généralement mentionnées dans leurs plans locaux de police. Ces documents sont réalisés en consultation avec les autorités locales et d'autres intervenants locaux.

2.2.4. Central Organisation for Traffic Safety in Finland (Liikenneturva)³⁴

Liikenneturva est une organisation spécialisée dans l'information, l'éducation, la formation et la sensibilisation en sécurité routière. Elle agit sous la supervision du MTC. Étant donné qu'il s'agit de l'organisation principalement responsable de la communication en sécurité routière, elle sera présentée à la section 2.3.1 prévue à cet effet.

2.2.5. Autres acteurs intervenant en sécurité routière

En plus des institutions mentionnées dans les sections 2.2.1 à 2.2.4, il existe de nombreuses autres organisations impliquées dans la sécurité routière en Finlande. Il s'agit essentiellement d'institutions de recherche³⁵, d'organisations non gouvernementales et d'associations représentatives d'usagers³⁶. En raison du rôle central qu'il joue dans le domaine de la recherche en sécurité routière, il importe de dire quelques mots sur le *Traffic Safety Committee of Insurance Companies*.

³² Police, *Traffic safety*, <http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/MainDocuments/45e2e4a884bbca6dc2256df90029f785?OpenDocument>

³³ La résolution du gouvernement sur la sécurité routière est un plan d'action adopté par le gouvernement au regard de la stratégie sur la sécurité routière. Voir les sections 3.11 et 4 pour plus de détails.

³⁴ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php>

³⁵ Par exemple, VTT Technical Research Centre of Finland, *Page d'accueil*, <http://www.vtt.fi/index.jsp?lang=en>
Aalto University, *Helsinki University of Technology TKK*, <http://www.aalto.fi/en/about/history/tkk/>
University of Helsinki, *Department of Psychology, Traffic Research Unit*, <http://www.helsinki.fi/tru/>

³⁶ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/linkit.php>

Le *Traffic Safety Committee of Insurance Companies* est un comité créé en 1967 au sein du *Finnish Motor Insurers' Centre*, l'organisation représentant les compagnies d'assurances de véhicules motorisés en Finlande. Ce comité joue un rôle important en matière de sécurité routière en Finlande par l'entremise de ses équipes d'enquête sur les accidents de la route. Les équipes d'enquête sont composées de policiers, d'experts en transport et en technologies, de médecins et de psychologues. Leur tâche est d'analyser tous les accidents de circulation ayant causé des décès. Ces données, ainsi que celles relatives aux réclamations payées aux assurés, sont publiées par le *Finnish Motor Insurers' Centre* et sont largement utilisées par les chercheurs et le grand public. Le *Traffic Safety Committee of Insurance Companies* est financé à partir des primes d'assurances versées par les propriétaires de véhicules motorisés. Ce financement est prévu par la loi³⁷.

2.3. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA COMMUNICATION

Créée en 1974 et placée par la loi sous la supervision du MTC en 2004, *Liikenneturva* est l'organisation principalement responsable de la communication en matière de sécurité routière³⁸. Toutefois, les ministères (y compris le MTC) et agences participent à divers projets d'éducation, d'information et de sensibilisation. Les groupes de travail régionaux et municipaux agissent aussi dans ce domaine, sous la supervision et l'assistance des centres ELY et de *Liikenneturva*.

2.3.1. Institution responsable de la communication : Liikenneturva

Comme mentionné à la section 2.2.4, *Liikenneturva* est une organisation spécialisée dans l'information, l'éducation, la formation et la sensibilisation en sécurité routière. Son but est d'influencer le comportement routier des citoyens en ayant recours à la publicité et à l'éducation. Elle repose son action sur des activités de recherche. L'organisation travaille en étroite collaboration avec les institutions nationales, régionales et locales responsables de la sécurité routière, notamment le MTC, la police et les groupes de sécurité routière des municipalités.

■ Structure

Liikenneturva n'a pas un statut d'agence gouvernementale; il s'agit plutôt d'une institution de droit public supervisée par le MTC et dont les activités sont définies par la loi³⁹. Elle agit comme une organisation mère chapeautant 55 organisations sans but lucratif intervenant en sécurité routière. Ses organisations membres représentent diverses catégories d'usagers de la route.

L'organe décisionnel suprême de *Liikenneturva* est l'Assemblée générale, composée de représentants des organisations membres. Ses fonctions consistent notamment à approuver les états financiers de l'organisation et d'élire sept représentants qui siègent au conseil d'administration. Ce dernier est l'organe directeur de *Liikenneturva* et est composé des sept membres élus par l'Assemblée générale et des représentants du MTC, du ministère des Affaires sociales et de la Santé, du ministère de l'Éducation et du ministère de l'Intérieur. Le président du Conseil d'administration est nommé par le gouvernement.

Le siège social de *Liikenneturva* est situé à Helsinki et l'organisation possède 12 bureaux régionaux employant 19 personnes sur un total de 23 employés. En plus de ses employés permanents, l'organisation bénéficie des services d'un réseau de formateurs.

³⁷ Finnish Motor Insurers' Centre, *Traffic Safety Committee of Insurance Companies*, http://www.liikennevakuutuskeskus.fi/www/ivk_www_7860

Marcus Merin (13 janvier 2012). *Questions on Road Safety, ENAP*, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

³⁸ Liikenneturva, *Historia*, <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liikenneturva/historia/index.php>

³⁹ Liikenneturva, *The operations of Liikenneturva are defined by law*, <http://www.liikenneturva.fi/www/en/liikenneturva/organization.php>

Les offices régionaux mettent en œuvre les projets de *Liikenneturva* dans leur zone territoriale et ont également la possibilité de réaliser leurs propres projets adaptés aux besoins de leurs régions. Par ailleurs, les offices régionaux participent à la réalisation de la stratégie nationale de sécurité routière, et ce, en collaboration avec les autorités locales⁴⁰.

■ Budget

L'organisation est financée par les fonds issus des primes d'assurances, conformément à la *Loi sur l'assurance routière*. Le ministère des Affaires sociales et de la Santé décide annuellement du montant qui lui sera alloué. Ce montant était de 5 600 000 € en 2009, soit une augmentation de 2,9 % par rapport à 2008⁴¹. De plus, *Liikenneturva* possède un revenu propre, issu essentiellement de la vente d'ouvrages et d'activités de formation. Par ailleurs, elle reçoit des dons et un soutien matériel de la part de commanditaires. Le total des revenus de l'organisation en 2009 était de 5 822 661,75 € (soit environ 8 016 058 \$ CA)⁴². Les dépenses réalisées étaient de 5 800 319,76 € (soit environ 7 985 300 \$ CA) dont 2 271 131,52 € (soit environ 3 131 209 \$ CA) en salaires⁴³.

2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication

Les ministères et agences participent à divers projets d'éducation, d'information et de sensibilisation ou jouent un rôle plus ou moins important dans des secteurs particuliers. Ainsi :

- la *Finnish Transport Safety Agency* coordonne l'échange d'information et la communication dans le domaine du transport en commun. Le MTC, la *Finnish Transport Agency*, *Liikenneturva*, le ministère des Affaires sociales et de la Santé ainsi que la Police nationale participent à ce groupe d'échange (*Coordination Group for Traffic Safety Communication*);
- la *Finnish National Board of Education* est responsable de l'inclusion de l'éducation en sécurité routière dans les programmes scolaires des écoles primaires⁴⁴.

Les groupes de travail régionaux et municipaux agissent aussi dans ce domaine, sous la supervision et l'assistance des centres ELY et de *Liikenneturva*. Ainsi, les plans régionaux de sécurité routière préparés par les groupes de travail, sous la direction des centres ELY, prévoient des actions relatives à l'éducation, l'information et la sensibilisation.

2.4. INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS

Il ressort de l'information présentée dans les sections précédentes que la sécurité routière en Finlande repose sur une structure de gouvernance relativement simple qui s'appuie essentiellement sur la coordination et la collaboration entre les parties prenantes. Ainsi :

- À l'échelon central, l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des activités relatives à la sécurité routière se font sous la coordination du *Consultative Committee on Road Traffic*, instance du MTC composée de représentants des principaux acteurs de la sécurité routière de tous les niveaux de gouvernement;

⁴⁰ Liikenneturva, *The operations of Liikenneturva are defined by law*, <http://www.liikenneturva.fi/www/en/liikenneturva/organization.php>

⁴¹ Liikenneturva, *Rapport annuel 2009*, p. 38, <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liitetiedostot/liikenneturva/Toimintakertomus-2009-ID-7655.pdf>

⁴² Selon le taux de change annuel moyen de 2011 de la Banque du Canada (1 euro = 1,3767 \$ CA). Banque du Canada, *Moyenne annuelle 2011*, <http://www.banqueducanada.ca/stats/assets/pdf/nraa-2011.pdf>

⁴³ Liikenneturva, *Rapport annuel 2009*, p. 38, <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liitetiedostot/liikenneturva/Toimintakertomus-2009-ID-7655.pdf>

⁴⁴ Marcus Merin (13 janvier 2012). *Questions on Road Safety, ENAP*, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

- À l'échelon régional, les actions de sécurité routière définies sur le plan central sont mises en œuvre par les groupes régionaux de sécurité routière (sous la direction des centres ELY), par la *National Traffic Police* et par les unités de police régionales;
- À l'échelon local, les groupes municipaux de sécurité routière agissent sous la direction des centres ELY et de *Liikenneturva* tandis que les unités de police locales assurent le respect des règles de circulation routière conformément au plan local de police (rappelons qu'il ne s'agit pas de plan de sécurité routière);
- Par ailleurs, les ministères et les agences collaborent dans le cadre de programmes spécifiques en sécurité routière. Ainsi, le MTC, la *Finnish Transport Agency* et la *Finnish Transport Safety Agency* dirigent et cofinancent, depuis 2002, un programme de recherche en sécurité routière appelé LINTU. Ce programme aide au démarrage de projets de recherches visant à améliorer l'état de la sécurité routière à long terme. Les sujets de recherches se concentrent sur les thèmes mis en exergue par la stratégie nationale de sécurité routière⁴⁵. Un autre exemple de collaboration et de coopération entre ministères et agences gouvernementales est le *Coordination Group for Traffic Safety Communication* consacré à l'échange d'information dans le domaine du transport en commun;
- En matière de communication, *Liikenneturva* chapeaute l'action de plus d'une cinquantaine d'organisations membres. De plus, elle assure la mise en œuvre des objectifs de la stratégie nationale de sécurité routière en matière de sensibilisation, d'éducation et d'information, et ce, au niveau national, régional et local;
- L'intégration des questions de sécurité routière à l'ensemble des politiques de transport est facilitée par la structure organisationnelle du MTC qui prévoit la représentation de toutes les unités opérationnelles au sein du groupe de direction du MTC.

3. APERÇU DU CADRE NORMATIF EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

Cette section présente l'approche normative adoptée par la Finlande en matière de sécurité routière et de communication. Elle offre également un panorama des instruments juridiques (orientations, stratégies, politiques, plans d'action, lois et règlements) relatifs à la sécurité routière et à la communication adoptés depuis le début des années 1970.

3.1. DESCRIPTION DE L'APPROCHE NORMATIVE

3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière

Depuis le début des années 1970, la Finlande a adopté une approche normative axée sur l'atteinte d'objectifs quantifiables. Dès 2001, cette démarche a été intégrée dans une vision plus large reposant sur le principe selon lequel le système de transport routier devrait être conçu de manière à ce que personne ne meure ou soit sérieusement blessée sur les routes. L'approche pour un système sûr est à la base des politiques finnoises sur la sécurité routière depuis 2001.

- D'une approche uniquement centrée sur les objectifs vers une approche pour un système sûr⁴⁶

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 la route entre 1973 et 1980. La Finlande a réussi ce défi en partie grâce à l'introduction de mesures

⁴⁵ LINTU, *Long-term research and development programme for road safety*, <http://www.lintu.info/english.htm>

⁴⁶ European Road Safety Observatory, *Quantitative road safety targets*, p. 6, http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/70_qrst/quantitative%20road%20safety%20targets.pdf

spécifiques telles que les limites de vitesse et l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité. Des facteurs externes comme la crise du pétrole ont contribué à ce succès.

Le deuxième objectif a été fixé en 1989. Il consistait à réduire le nombre de décès de 50 % entre 1989 et 2000. Cet objectif a également été atteint. Cette fois-ci, les principaux facteurs de succès étaient la mise en place d'une approche plus structurée pour la fixation des limites de vitesse dans les zones urbaines et la construction de passages réservés aux piétons et aux cyclistes. La récession économique a aussi contribué à la réduction du nombre de décès sur les routes puisqu'elle a notamment entraîné une réduction de la circulation routière.

Un troisième objectif a été fixé en 1997, qui était de réduire de moitié le nombre de décès pour 2005, ce qui limiterait à 250 le nombre maximal de décès sur la route. Mais, au vu des mauvais résultats enregistrés au cours des premières années, cet objectif a été reporté pour 2010. De plus, le gouvernement s'est rendu compte que l'approche par objectif, telle qu'utilisée jusqu'alors, avait atteint ses limites et qu'elle devait être intégrée dans une vision plus large et plus à long terme de la sécurité routière : le système de transport routier devrait être conçu de manière à ce que personne ne meurt ou ne soit sérieusement blessée sur les routes. L'approche pour un système sûr ainsi définie est celle sur laquelle repose les stratégies de sécurité routière finnoise depuis 2001.

■ Collaboration interministérielle et implication du gouvernement

La politique nationale de sécurité routière est encadrée par deux instruments :

- Les stratégies nationales de sécurité routière désignées sous le vocable *National Safety Plans* : elles sont élaborées par le *Consultative Committee on Road Safety* composé de représentants d'institutions gouvernementales et non gouvernementales (voir la section 2.1.2 du présent document). Les stratégies de sécurité routière sont soumises à l'approbation du gouvernement et du Parlement. Les priorités et les mesures qui y sont définies servent de base à l'élaboration des résolutions du gouvernement sur la sécurité routière;
- Les résolutions du gouvernement sur la sécurité routière sont en quelque sorte des plans d'actions « sélectifs », dans la mesure où ils se concentrent uniquement sur les priorités que le gouvernement a décidé de mettre de l'avant. C'est dans les résolutions du gouvernement que l'on retrouve l'expression formelle des objectifs gouvernementaux en matière de sécurité routière et l'assignation des responsabilités pour l'atteinte de ces objectifs⁴⁷.

Les deux documents (stratégie et résolution) servent de base à l'élaboration des plans d'action ministériels et régionaux.

Techniquement, l'approche normative finnoise présente un double avantage dans la mesure où :

- les parties prenantes sont associées à la définition des objectifs et des mesures pour les réaliser;
- les résolutions gouvernementales ayant un caractère obligatoire, les priorités et les actions retenues par le gouvernement s'imposent aux institutions responsables.

Dans la pratique, il semblerait que même si la sécurité routière est mise en priorité dans différents programmes gouvernementaux et qu'elle est considérée comme un enjeu important, il est plutôt difficile d'obtenir un réel engagement politique à mettre en œuvre les actions. Il est aussi difficile d'obtenir les ressources nécessaires à la réalisation des mesures⁴⁸.

⁴⁷ 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

⁴⁸ Marcus Merin (13 janvier 2012). *Questions on Road Safety, ENAP*, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

■ Consolidation législative des politiques

Lorsque nécessaire, les mesures prévues dans les politiques de sécurité routière sont incluses dans la législation afin de renforcer leur caractère obligatoire et d'assurer une cohérence du cadre législatif. Ainsi, la stratégie 2006-2010 prévoit une coopération entre les organisations concernées et le ministère de la Justice afin que des mesures législatives soient adoptées relativement à la réduction des limites de vitesse, la responsabilité du propriétaire et la simplification du système d'amende.

3.1.2. Approche normative en matière de communication

Il n'existe pas de plan stratégique national propre à la communication en matière de sécurité routière. Les besoins et les actions en matière de communication sont intégrés à la stratégie globale de sécurité routière⁴⁹ qui désigne les institutions responsables de les mettre en œuvre. Il revient ensuite à ces institutions de planifier leur action dans le cadre d'un plan spécifique ou de leur plan d'action global.

Ainsi, *Liikenneturva* adopte un plan à moyen terme dans lequel elle prévoit, entre autres, les grandes lignes de son action en matière de sensibilisation, d'éducation et d'information. Le dernier plan d'action (2011 à 2013)⁵⁰ est décrit dans la section 5.1.

Par ailleurs, la *Finnish Transport Safety Agency* a adopté un plan triennal de campagnes de sensibilisation (2011-2014) dans le cadre du *Coordination Group for Traffic Safety Communication* consacré à l'échange d'information dans le domaine du transport en commun dont il a été fait mention à la section 2.4 du présent document. Le document est en finnois⁵¹.

Les activités de sensibilisation menées par la police nationale et la *National Traffic Police* sont prévues par le plan annuel de sécurité routière élaboré par le département de police du ministère de l'Intérieur⁵².

3.2. PRINCIPAUX TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES RELATIFS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans une approche pour un système sûr, comme celle adoptée par la Finlande, la législation sur la sécurité routière touche plusieurs aspects tels que l'infrastructure routière, les véhicules, la sécurité des usagers et les soins médicaux. Les thèmes suivants sont généralement traités :

- Règles de circulation routière et de sécurité des usagers;
- Responsabilité en cas d'accident;
- Transport de déchets dangereux;
- Enregistrement de véhicules;
- Permis de conduire;
- Autoroutes;
- Construction et équipements de véhicules;
- Registres de renseignements sur les véhicules et les conducteurs;
- Autres.

L'annexe VI fournit une liste non exhaustive des principaux textes législatifs et réglementaires adoptés en sécurité routière depuis 1959 (textes en vigueur).

⁴⁹ Marcus Merin (13 janvier 2012). *Questions on Road Safety, ENAP*, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

⁵⁰ Liikenneturva, *Liikenneturva mid-range action plan in a nutshell*, http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/ETUrengas/1_2010/liitteet/KTS_eng.pdf

⁵¹ Marcus Merin (13 janvier 2012). *Questions on Road Safety, ENAP*, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

⁵² TISPOL, *Annual Publicity Campaigns*, <https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/finland/general/publicity-campaigns/annual-publicity-campaign/annual-publicity-campaign>

De tous ces instruments juridiques, celui qui a connu le plus de modifications au cours des ans est la *Traffic Safety Act*. Cette loi rassemble toutes les règles relatives à la circulation routière et à la sécurité des usagers. Dans un article paru en 2006, le professeur Tapio Katko de la *Tampere University of Technology* (Finlande) a réalisé une revue des principales règles et mesures relatives à la circulation routière et à la sécurité des usagers entre 1970 et 2003⁵³. Il ressort de cette analyse et de l'information recueillie sur le site de *Liikenneturva* que les principaux thèmes traités sont les suivants (liste non exhaustive) :

- Ceintures de sécurité et autres dispositifs de sécurité;
- Limites de vitesse;
- Taux d'alcool;
- Transport scolaire;
- Casques pour cyclistes et motocyclistes;
- Phares de jour;
- Antidémarrage;
- Téléphones mobiles;
- Cours de conduite et permis;
- Autres.

L'annexe V fournit une liste non exhaustive des règles adoptées depuis 1970.

3.3. DOCUMENTS D'ENCADREMENT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Outre les stratégies nationales et les résolutions gouvernementales qui y sont liées, la documentation d'encadrement sur la sécurité routière se présente sous les formes suivantes :

- Stratégies et plans d'action de ministères et autres organisations responsables ou concernés par la sécurité routière;
- Guides de mise en œuvre;
- Politiques visant un aspect spécifique de la sécurité routière;
- Publications officielles visant à vulgariser la législation sur la sécurité routière;
- Autres.

La liste des stratégies nationales et des résolutions gouvernementales adoptées depuis le début des années 1990 est présenté ci-après :

- *Road Safety Work Plan for 1993-1996*;
- *Government Resolution on Improving Road Safety, 1993*;
- *National Road Safety Programme for 1997-2000*⁵⁴;
- *Government Resolution on Improving Road Safety, 1997*;
- *National Road Safety Programme for 2001-2005*;
- *Government Resolution on Improving Road Safety, 2001*⁵⁵;
- *Road safety 2006-2010*⁵⁶;
- *Government resolution on improving road safety in Finland, 2006*⁵⁷.

⁵³ Tapio S. Katko, « Road Safety Fatalities, Management, and Policy », p. 126-138.

⁵⁴ TRID, *Finnish National Road Safety Programme for 1997-2000*, <http://trid.trb.org/view.aspx?id=504521>

⁵⁵ Liikenneturva, *Government resolution on improving road safety in Finland 9.th of March 2006*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/valtioneuvoston_periaatepaatos.pdf

⁵⁶ MTC, *Road safety 2006-2010*, <http://lvm.fi/files/road%20safety%202006-2010.pdf>

⁵⁷ Liikenneturva, *Government resolution on improving road safety in Finland 9.th of March 2006*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/valtioneuvoston_periaatepaatos.pdf

4. ANALYSE DU ROAD SAFETY PLAN 2006-2010 ET DE LA RESOLUTION GOUVERNEMENTALE DE 2006

Comme mentionné précédemment, deux principaux documents encadrent l'action en matière de sécurité routière : la stratégie *Road Safety Plan 2006-2010* et la résolution du gouvernement 2006 qui est une sorte de plan d'action sélectif dans lequel le gouvernement précise ses priorités (en s'appuyant sur la stratégie), les mesures associées et les organisations responsables de leur mise en œuvre.

Les objectifs établis par la stratégie *Road Safety Plan 2006-2010* sont les suivants :

- une réduction continue du nombre de décès et de blessés graves;
- un maximum de 250 décès par an à l'horizon 2010 (*rappelons que cet objectif n'a pas été atteint puisqu'on dénombre 272 décès en 2010. Voir la section 1.4*).

La stratégie *Road Safety Plan 2006-2010* définit les mesures qui pourraient permettre d'atteindre cet objectif.

Par ailleurs, une nouvelle stratégie couvrant la période 2006-2011 est en cours d'élaboration, mais les documents relatifs à celle-ci ne sont pas encore traduits dans une langue autre que le finnois.

Cette section décrit le processus d'élaboration et d'adoption, les thèmes couverts ainsi que les mécanismes de gestion de la stratégie *Road Safety Plan 2006-2010*. Dans les cas où cela s'avère pertinent, de l'information sur la résolution du gouvernement est également fournie.

4.1. DESCRIPTION

4.1.1. Processus

Le *Road Safety Plan 2006-2010* a été élaboré par le *Consultative Committee on Road Safety*, un comité consultatif du MTC, composé d'experts provenant de divers secteurs de la sécurité routière, d'institutions de recherche et de diverses institutions administratives nationales, régionales et locales intervenant en sécurité routière (*voir la section 2.1.2 du présent document*). Il s'agit donc d'un document de consensus issu de la coopération et de la collaboration entre les parties prenantes.

Les membres du comité ont notamment appuyé leurs travaux sur les éléments suivants⁵⁸ :

- Évolution de la sécurité routière au cours des dernières années;
- Rapports réalisés dans le cadre du programme LINTU (*voir la section 2.4*) et d'autres rapports nationaux et internationaux de recherche;
- Analyses réalisées par les équipes d'enquête du *Traffic Safety Committee of Insurance Companies* (*voir la section 2.2.5*).

Des discussions avec les experts ont été menées et des groupes de travail ont été créés.

Pour définir les mesures permettant d'atteindre les objectifs établis, le comité a décidé de se concentrer sur les aspects de la sécurité routière où le risque de décès ou le risque d'accidents sont les plus élevés. De plus, le comité a donné la priorité aux problèmes dont la résolution contribuera à l'amélioration de l'ensemble de la sécurité routière, conformément à l'approche pour un système sûr. Le comité a donc procédé à des analyses statistiques et à des évaluations de l'efficacité en se servant notamment d'un outil conçu par le programme LINTU (méthode

⁵⁸ Marcus Merin (13 janvier 2012). *Questions on Road Safety, ENAP*, [courrier électronique à Estelle Mongbé], [en ligne], estelle.mongbe@enap.ca

d'évaluation TEPA⁵⁹). Les six thèmes majeurs ainsi retenus constituent les principaux thèmes de la stratégie. La résolution de chacun de ces thèmes contribue à l'amélioration des cinq autres domaines déterminés. De plus, la mise en œuvre des mesures peut être réalisée dans le cadre des activités régulières des organisations responsables. Toutefois, certaines requièrent la collaboration entre plusieurs organisations⁶⁰.

4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées

Dans la présente section, les thèmes et mesures couverts par la stratégie seront présentés. Il s'ensuivra un aperçu des priorités retenues par le gouvernement dans sa résolution. Par ailleurs, la documentation relative à la nouvelle stratégie 2011-2014 n'est encore accessible qu'en finnois, mais il a été possible d'obtenir un résumé des thèmes qui y sont traités. Ils seront présentés dans la troisième partie de cette section.

■ Thèmes et mesures de la stratégie *Road Safety Plan 2006-2010*

Le tableau ci-dessous présente les thèmes couverts par la stratégie de sécurité routière *Road Safety Plan 2006-2010*. Pour chaque thème, les mesures et les indicateurs de suivi ainsi que les institutions responsables de la mise en œuvre sont précisés.

TABEAU 2 : THÈMES ET MESURES DU ROAD SAFETY PLAN 2006-2010

THÈMES	MESURES	INDICATEURS DE SUIVI	RESPONSABLES
Collisions frontales sur les routes principales	1. Voies de dégagement et autres solutions	Installation de rails centraux pour séparer les voies opposées sur 450-600 km entre 2005-2010. Nombre de décès et de blessés causés par les collisions frontales et nombre d'accidents ayant causé la mort ou des blessures.	MTC : négociation du financement nécessaire à la mise en œuvre <i>Finnish Road Administration</i> : mise en œuvre
	2. Ralentisseurs sonores sur les axes médians et sur les accotements	Installation de ralentisseurs sonores sur 50 % des routes principales	MTC : négociation du financement nécessaire à la mise en œuvre <i>Finnish Road Administration</i> : mise en œuvre
	3. Autres mesures. Ex. : meilleures collectes et diffusion de l'information sur les conditions routières en hiver; éducation routière et cours sur la conduite en hiver.	n. d.	n. d.
Accidents de piétons et cyclistes dans les agglomérations	1. Circulation routière plus calme dans les zones résidentielles et les centres urbains	Nombre de piétons, de cyclistes et de cyclomotoristes tués ou blessés; Tendance des limites de vitesse et des vitesses de conduite; Largeur de routes réservée aux piétons et aux cyclistes.	Municipalités : principales responsables même si la <i>Finnish Road Administration</i> demeure responsable des routes publiques.
	2. Autres mesures. Ex. : plans scolaires sur la circulation routière (base volontaire). Ces plans seront incorporés dans les plans de sécurité routière municipaux; campagnes de sensibilisation sur les plans régional et local; éducation routière pour les enfants.	Plans de campagnes et efficacité; Accessibilité aux équipements de sécurité; Taux d'utilisation des équipements; Mise en place de projets régionaux et locaux.	<i>Liikenneturva</i> et MTC : campagnes de sensibilisation; <i>Association of Finnish and Regional Authorities</i> , municipalités, <i>Finnish Road Administration</i> : projets régionaux et locaux Ministère de l'Environnement : planification urbaine.

⁵⁹ 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>

⁶⁰ *Road Safety Plan 2006-2010*, p. 20-21.

THÈMES	MESURES	INDICATEURS DE SUIVI	RESPONSABLES
Accidents causés par l'alcool ou les drogues	1. Antidémarrageurs (<i>alcolock</i>)	Nombre de personnes décédées dans les accidents causés par l'alcool;	Ministère de l'Intérieur : surveillance;
	2. Autres mesures. Ex. : abaisser la limite d'alcool permise qui est actuellement de 0.5g/l; augmenter le financement nécessaire aux campagnes de sensibilisation	Nombre de conducteurs ivres arrêtés dans des opérations de contrôle d'alcool; Mise en œuvre des mesures; Nombre de tests d'alcool; Pourcentage de conducteurs ivres dans la circulation.	Ministère de la Justice, MTC : amendements législatifs; Procureur Général : saisie; Ministère des Affaires sociales et de la Santé : soins de santé; <i>Liikenneturva</i> : publicité et campagnes de sensibilisation.
Accidents dans le milieu du transport professionnel	1. Resserrer la surveillance de la circulation des véhicules poids lourds.	Niveau de surveillance de la circulation des véhicules poids lourds; Accidents causés par les véhicules poids lourds; Suivi du non-respect du nombre d'heures de conduite et des périodes de repos.	Police et responsables de la sécurité au travail (ministère de l'Intérieur, ministère des Affaires sociales et de la Santé); <i>Border Guard and the Customs</i> .
	2. Autres mesures. Ex. : mêmes mesures que pour les collisions frontales; améliorer la gestion des risques et la gestion de la sécurité routière chez les fournisseurs et les usagers de services de transports.	n. d.	n. d.
Vitesse excessive	1. Contrôle de la vitesse par les limites de vitesse et la surveillance.	Niveau de surveillance; Mesure de la vitesse; Limites de vitesse.	Ministère de l'Intérieur : surveillance; <i>Finnish Road Administration</i> et municipalités : limites de vitesse; MTC; ministère de la Justice : législation; <i>Liikenneturva</i> : publicité et éducation.
	2. Autres mesures. Ex. : systèmes intelligents (systèmes ISA, boîtes noires; etc.); limites de vitesse propres aux véhicules lourds.	n. d.	n. d.
Réduire les conséquences des accidents de circulation	1. Renforcer l'utilisation des équipements de sécurité.	Taux d'utilisation des équipements de sécurité; suivi de données; Données résultant de la surveillance de l'utilisation des ceintures de sécurité; Équipements dans les voitures.	MTC : législation nationale et européenne; Ministère de l'Intérieur/ police : surveillance; <i>Liikenneturva</i> ; MTC, ministère de l'Intérieur, <i>Automobile and Touring Club of Finland</i> ; importateurs de véhicules, <i>Finnish Vehicle Administration</i> : publicité.
	2. Autres mesures : éducation des usagers; nouvelles technologies (radar anticollision, systèmes de freinage assisté, systèmes anticollision, etc.).	n. d.	<i>Automobile and Touring Club of Finland</i> , importateurs de véhicules, <i>Finnish Motor Insurers' Centre</i> <i>Finnish Road Administration</i> ; <i>Ministry of Agriculture and Forestry</i> : prévention de la collision avec les cerfs et les wapitis.
Autres problèmes et mesures	1. Faire face au nombre croissant d'usagers âgés.	n. d.	MTC : Législation et plan de sécurité routière pour les personnes âgées; <i>University of Helsinki</i> , ministère des Affaires sociales et de la Santé, MTC; ministère de l'Éducation : formation en médecine de la circulation routière.

THÈMES	MESURES	INDICATEURS DE SUIVI	RESPONSABLES
Autres problèmes et mesures (suite)	2. Contrôler l'utilisation croissante des motocycles et des cyclomoteurs.	n. d.	MTC : législation; <i>Finnish Vehicle Administration</i> , MTC; Représentants des fabricants : mise au point des moteurs.
	3. Améliorer le suivi de la sécurité routière.	Introduction d'indicateurs de performance et de processus.	Toutes les organisations sont responsables de concevoir et d'introduire leurs indicateurs de performance et de processus.

■ Aperçu des priorités retenues dans la résolution gouvernementale de 2006

La résolution gouvernementale de 2006 retient les mêmes priorités que celles définies par la stratégie *Road Safety Plan 2006-2010*. Et, comme cette dernière, elle met l'accent sur la coopération entre les organisations. Elle y a ajouté toutefois le volet de la coopération avec l'Union européenne, notamment en ce qui concerne l'installation de systèmes intelligents et la participation au projet européen *eCall*, le système d'appel d'urgence en cas d'accident de la route.

La différence entre la résolution gouvernementale et la stratégie réside essentiellement dans son caractère opérationnel. Alors que la stratégie envisage l'ensemble des mesures nécessaires pour améliorer la situation dans le cadre de chaque thème, la résolution attribue des mandats aux organisations en relation avec certains aspects précis. Ainsi, en ce qui concerne l'alcool et les drogues au volant, la résolution gouvernementale stipule que :

- le ministère de l'Intérieur et le ministère de la Justice doivent poursuivre leurs actions de prévention et que l'utilisation d'appareils de détection doit être développée;
- le MTC, les autorités régionales et municipales doivent veiller à ce que l'utilisation des *alcolock* (antidémarrageurs en cas d'ivresse) soit renforcée, et ce, par l'entremise de mesures volontaires et de mesures législatives. La résolution demande aussi d'examiner la possibilité de rendre obligatoire l'utilisation des antidémarrageurs dans les véhicules de transport scolaire et de transport d'autres groupes vulnérables;
- la possibilité d'imposer par décret l'utilisation des antidémarrageurs en cas de récidive d'alcool au volant doit être examinée par le MTC, le ministère de l'Intérieur et la *Finnish Vehicle Administration*.

Il s'ensuit que ce ne sont pas toutes les mesures envisagées par la stratégie qui sont retenues dans la résolution gouvernementale. Ainsi, la mesure visant à abaisser la limite légale du taux d'alcool au volant n'a pas été retenue.

Il est à noter que 15 des 37 items contenus dans la résolution gouvernementale de 2006 sont des mesures visant à faire respecter la loi (*enforcement*) et implique la participation de la police.

■ Thèmes retenus dans la nouvelle stratégie sur la sécurité routière 2011-2014

Les thèmes retenus dans le cadre de la stratégie de 2011-2014 sont les suivants :

- Alcool;
- Évaluation de la santé des conducteurs;
- Vitesse;
- Utilisation des dispositifs de sécurité;
- Sécurité des jeunes;
- Circulation en zone urbaine;
- Réduction des accidents et des décès sur les routes principales par la mise en place d'infrastructures telles que les rails centraux.

La résolution gouvernementale relative à la stratégie 2011-2014 est en préparation. L'Observatoire sera en mesure de fournir plus d'information sur la nouvelle stratégie et la résolution dès que ces textes lui seront transmis par la personne-ressource en Finlande.

4.2. GESTION DU ROAD SAFETY PLAN 2006-2010

4.2.1. Mécanismes de suivi

L'institution responsable du suivi de la mise en œuvre de la stratégie est le *Consultative Committee on Road Safety*. Le mécanisme de suivi comporte trois volets :

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

Toutes les organisations 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 à travers des indicateurs liés aux principales responsabilités de chaque organisation. Par exemple, pour le MTC, l'indicateur est les ressources financières disponibles annuellement pour promouvoir la sécurité routière; pour *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. Les organisations devront insérer une évaluation de leur coopération dans leurs rapports annuels⁶¹.

4.2.2. Méthodes d'évaluation

L'évaluation de l'efficacité des mesures mises en place par les organisations sera faite à l'aide d'un outil réalisé dans le cadre du programme LINTU. Cet outil a servi à estimer les coûts et l'efficacité des mesures proposées dans la stratégie⁶².

4.2.3. Mécanismes de coordination

La coordination de la mise en œuvre de la stratégie est assurée par le *Consultative Committee on Road Safety*. De plus, la structure de gouvernance de la sécurité routière est conçue de manière à favoriser la coordination et la cohérence de l'action à tous les paliers de gouvernement (voir la section 2 4).

⁶¹ *Road Safety Plan 2006-2010*, p. 49

⁶² *Ibid.*, p. 50.

4.2.4. Mécanismes de financement

En règle générale, chaque organisation finance ses activités à même son budget annuel⁶³.

4.3. RETOMBÉES DU ROAD SAFETY PLAN 2006-2010

Plusieurs mesures législatives ont été adoptées pour faire suite à la stratégie 2006-2010. Il s'agit notamment d'amendements à la *Road Safety Act* :

- Antidémarrage pour les cas répétés d'alcool au volant – juillet 2008;
- Antidémarrage dès la première infraction d'alcool au volant – octobre 2010;
- Modification des sanctions en cas de non-utilisation d'équipements – mains libres pour téléphones mobiles – juin 2011;
- Cours de conduite obligatoire avant l'acquisition d'un permis de conduite pour cyclomoteurs – juin 2011
- Antidémarrage obligatoires pour tous les véhicules scolaires et de services de garde – août 2011.

De plus, comme mentionné à la section 1.4 du présent document, le bilan routier de la Finlande s'est nettement amélioré par rapport à ce qu'il était avant la mise en œuvre de la stratégie *Road Safety Plan 2006-2010*. On constate en effet une réduction de plus de 100 cas de décès et d'un millier de blessés entre 2010 et 2005.

5. STRATEGIES DE COMMUNICATION

Comme mentionné dans la section 3.1.2. *Approche normative en matière de communication*, il n'existe pas de plan national de communication en sécurité routière. Les besoins et les mesures relatifs à ce domaine sont directement intégrés dans la stratégie nationale de sécurité routière qui désigne les institutions responsables de les mettre en œuvre. Ainsi, certaines institutions gouvernementales directement concernées par la sécurité routière adoptent leur propre plan de communication. *Liikenneturva* étant l'organisation principalement responsable de l'éducation, de la sensibilisation et de l'information en sécurité routière, son plan d'action sera présenté dans le cadre de cette section.

5.1. DESCRIPTION DES MESURES OU DE LA STRATÉGIE EN MATIÈRE DE COMMUNICATION

5.1.1. Présentation générale du plan d'action (2011-2013) de Liikenneturva

■ Contexte

Le dernier plan d'action (2011 à 2013) de *Liikenneturva* s'inscrit dans un contexte marqué par de nombreux défis⁶⁴.

Ainsi, des changements significatifs sont prévus du point de vue opérationnel et financier, et ce, étant donné que l'organisation générale de la sécurité routière est en pleine restructuration. De plus, la mise en œuvre de la nouvelle stratégie nationale de sécurité routière implique de nouveaux enjeux et défis. Par ailleurs, de nouveaux critères ont été établis afin d'évaluer les diverses activités de *Liikenneturva*, et ce, dans le but de renforcer sa gestion axée sur les résultats.

⁶³ David Zaidel, *The Role of Traffic Law Enforcement Policies in National and EU Road Safety Strategies*, p. 35, http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper_d2_wp1.pdf

⁶⁴ Liikenneturva, *Liikenneturva mid-range action plan in a nutshell*, http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/ETUrengas/1_2010/liitteet/KTS_eng.pdf

Des modifications législatives ont également été apportées au mécanisme de financement de l'organisation;

Sur le plan économique, la fin de la récession laisse prévoir une augmentation du volume de circulation routière, ce qui pourrait avoir des conséquences sur la sécurité routière;

Au plan social, les effets du vieillissement de la population sur la sécurité routière ne feront qu'accroître.

C'est à la lumière de ces éléments contextuels que doivent être analysées les mesures prévues par le plan d'action.

■ Description des mesures

Le plan d'action élaboré par *Liikenneturva* met l'accent sur trois thèmes :

- la sécurité des conducteurs et des passagers de véhicules motorisés;
- la poursuite des actions entreprises en matière de sécurité des enfants et des jeunes (piétons et cyclistes);
- la sécurité des personnes âgées.

Le tableau ci-dessous présente les principales mesures prévues dans le plan d'action (2011-2013).

TABLEAU 3 : PRINCIPALES MESURES PRÉVUES PAR LE PLAN D'ACTION 2011-2013

SUJET	MESURES
Collaboration entre les organisations membres	La collaboration entre les organisations membres de <i>Liikenneturva</i> doit être renforcée conformément à la stratégie approuvée par le <i>Liikenneturva Board of Directors</i> . L'expertise des organisations membres sera transférée au <i>Traffic safety issues' Committee</i> du MTC.
Alcool au volant	Afin de combattre l'alcool au volant, <i>Liikenneturva</i> s'engage totalement dans le débat concernant l'ivresse au volant et veillera à sa large diffusion. L'objectif est de créer un climat négatif envers l'alcool au volant. Pour ce faire, la coopération sur le terrain sera plus concrète.
Dispositifs de sécurité	Des campagnes de publicité sur l'utilisation des dispositifs de sécurité, réalisées conjointement avec d'autres organisations, ciblent les groupes à risque. Les usagers de la route sont informés des effets bénéfiques de l'utilisation de nouveaux véhicules et des technologies en sécurité routière.
Piétons et cyclistes	Le message envoyé aux piétons et aux cyclistes porte sur : ▪ la connaissance des règles de circulation; ▪ l'utilisation des équipements de sécurité; ▪ l'esprit d'initiative pour réagir adéquatement aux erreurs des autres usagers de la route; ▪ une attention particulière est apportée à l'utilisation des casques de sécurité par les jeunes cyclistes et les cyclistes du 3^e âge.
Communication	<i>Liikenneturva</i> augmente ses efforts de collaboration avec les organisations et les médias. <i>Liikenneturva</i> se tient prête à faire face aux enjeux soulevés par la coopération avec les agences responsables de la circulation routière. La communication avec les décideurs politiques est approfondie et élargie.
Éducation à la sécurité routière aux niveaux préscolaire et scolaire	L'objectif est d'intégrer l'élaboration et la mise en œuvre des plans de sécurité routière à la gestion quotidienne des écoles et des services de garde. Les enseignants continueront de se familiariser avec les plans de sécurité routière. Le rôle des parents en tant qu'éducateurs en matière de sécurité routière est renforcé.

SUJET	MESURES
Sécurité des jeunes	Les associations de jeunes et les associations sportives sont encouragées à intégrer la sécurité routière à leurs activités. Cette mesure vise à réaliser un battage médiatique autour de la sécurité des jeunes afin de sensibiliser davantage les jeunes et de les faire participer aux activités liées à la sécurité routière. Les principaux enjeux relatifs aux jeunes sont : • l'utilisation des équipements de sécurité; • les limites de vitesse; • l'usage des substances toxiques.
Sécurité routière au travail	La coopération entre <i>Liikenneturva</i> et le <i>Centre for Occupational Safety</i> se poursuit. Les questions liées à la sécurité routière au travail sont : • les risques au travail; • les plans de sécurité; • la conduite défensive; • les modes alternatifs de déplacement; • les risques liés aux déplacements en périodes de loisir.
Personnes âgées	De l'information sur la sécurité routière des personnes âgées est fournie aux professionnels travaillant dans ce domaine. Les principales questions relatives à la sécurité des personnes âgées sont : • l'autoévaluation de la capacité physique de conduire; • la réalisation d'une cartographie des zones dangereuses pour les piétons; • le soutien de la famille et des amis; • la création d'un climat général favorable à l'égard des personnes âgées, usagers de la route.
Cours de perfectionnement pour les conducteurs	Le matériel éducatif est utilisable par les instructeurs et par les conducteurs.
Expertise fondée sur la recherche et l'information	L'expertise est développée en s'appuyant sur la recherche et des services d'information de qualité afin de s'assurer de la fiabilité et de l'objectivité des points de vue émis par <i>Liikenneturva</i> .
Activités internationales	L'accent est mis sur les efforts de collaboration avec les organisations nordiques jouant un rôle similaire à celui de <i>Liikenneturva</i>. Les activités de l'Union européenne sont influencées notamment par la participation de <i>Liikenneturva</i> en tant que membre de l'<i>European Transport Safety Council</i>. Les relations avec la Russie sont développées.
Activités régionales	Un soutien est apporté aux groupes de travail responsables de l'organisation et de la coordination de la sécurité routière dans les régions. Maintenir la place des plans de sécurité comme éléments clés des programmes municipaux de sécurité routière.
Main-d'oeuvre	L'équipe de <i>Liikenneturva</i> diminue à cause des départs à la retraite. Le recrutement doit permettre d'approfondir l'expertise en matière de sécurité routière. Par conséquent, l'éducation et la formation continue sont nécessaires. L'organisation se prépare également aux changements occasionnés par la modification du système de financement.

5.1.2. Sensibilisation

La sensibilisation en matière de sécurité routière, réalisée sous la direction de *Liikenneturva*, prend deux formes : l'information et les campagnes publicitaires.

■ Information

Liikenneturva fournit, sur une base régulière, de l'information aux usagers de la route et aux décideurs politiques. Son objectif est de communiquer rapidement les nouvelles en matière de sécurité routière, de les commenter et de générer un débat public autour de ces questions. De plus, en

sa qualité d'expert, *Liikenneturva* publie des rapports de recherche et des conseils à l'intention des décideurs publics et des usagers de la route⁶⁵.

Internet est le média privilégié par *Liikenneturva* pour publier l'information. Ainsi, les outils suivants sont mis à la disposition du public :

- Site Internet de *Liikenneturva*⁶⁶;
- Site Internet à l'intention des enseignants (boîte à outils)⁶⁷;
- Site Internet pour les enfants⁶⁸;
- Site Internet pour les élèves⁶⁹;
- Site Internet et lettre électronique hebdomadaire à l'intention des médias : traitent de sujets relatifs à la sécurité routière;
- Lettre électronique sur la sécurité routière des enfants et des services de garde : publiée quatre fois par an⁷⁰;
- Magazine électronique à l'intention des décideurs publics : publié trois fois par an (dernière publication en 2008)⁷¹;
- Feuilles d'information sur les principaux thèmes de sécurité routière (également envoyée sous forme de lettres électroniques) : publiées six fois par an. Depuis l'été 2008, des résumés sont offerts en anglais⁷². Les thèmes abordés sont les suivants : alcool au volant, véhicules tout terrain, casques de vélos, pneus d'automobiles, enfants passagers d'automobiles, enfants usagers de la route, conducteurs âgés, permis de cyclomoteurs, téléphones cellulaires, réflecteurs, ceintures de sécurité, conduite en hiver et jeunes conducteurs;
- Magazine *Liikennevilku* : magazine d'information préventive, publié quatre fois par an, en version électronique et en version papier. Il traite de questions générales relatives à la sécurité routière et de questions touchant particulièrement des groupes d'utilisateurs. Le magazine est distribué gratuitement aux autorités publiques, aux écoles, aux bibliothèques, aux organisations et à toute personne intéressée par les questions de sécurité routière. Des pages du magazine peuvent être téléchargées sur les *iPhone*, les *iPad* et les *AppStore*⁷³.

■ Campagnes publicitaires

Les campagnes publicitaires constituent une part importante des activités de *Liikenneturva*. L'objectif est de donner une visibilité aux questions de sécurité routière tout en présentant l'information sous plusieurs angles. Grâce à ses 50 ans d'expérience en matière de campagnes publicitaires, *Liikenneturva* est très sollicitée par les organisations jouant un rôle en matière de sécurité routière⁷⁴.

Les campagnes menées récemment par *Liikenneturva* sont les suivantes⁷⁵ :

- Campagnes pour influencer le comportement routier des conducteurs de véhicules de transport de passagers;
- Campagnes pour le port des ceintures de sécurité : *Musta Turvavyö* (ceinture noire)⁷⁶;

⁶⁵ Liikenneturva, *Information*, <http://www.liikenneturva.fi/www/en/information/index.php>

⁶⁶ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/>

⁶⁷ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/index.php>

⁶⁸ Liikenneturva, *Page d'accueil*, www.Turvapupu.net

⁶⁹ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/buddy/fi/index.html>

⁷⁰ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/turvauutiset/index.php>

⁷¹ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/magazine/arkisto/index.php>

⁷² Liikenneturva, *Page d'accueil*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/safety_info/index.php

⁷³ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/uutispoyta/liikennevilku/index.php>

⁷⁴ Liikenneturva, *Page d'accueil*, <http://www.liikenneturva.fi/www/en/information/index.php>

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Musta Turvavyö* (ceinture noire), <http://www.mustavyo.fi/>

- Campagnes pour promouvoir les bons comportements routiers;
- Campagnes pour la prévention des accidents causés par les routes glissantes;
- Campagnes pour la prévention des accidents;
- Campagnes pour améliorer la sécurité des cyclomotoristes;
- Campagnes pour améliorer la sécurité aux passages à niveau;
- Campagnes pour promouvoir la sobriété au volant;
- Campagnes pour améliorer le comportement (*attitude*) des industries du transport⁷⁷.

► Quelques éléments d'information sur les activités de sensibilisation en 2008, 2009 et 2010

Selon le rapport annuel 2009 de *Liikenneturva*, les activités de sensibilisation ont été menées sous le thème : *Anticipate. You know why* [Prévoyez. Vous savez pourquoi]. Ce thème avait aussi guidé l'action de l'organisation au cours de l'année 2008. Le but est d'attirer l'attention du public sur les avantages de la conduite préventive et sur la sécurité additionnelle qu'elle procure.

Le tableau suivant donne un aperçu des activités de sensibilisation réalisées par *Liikenneturva*, seule ou en partenariat avec d'autres organisations en 2008, 2009 et 2010.

TABLEAU 4 : EXEMPLES D'ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION RÉALISÉES EN 2008, 2009 ET 2010

THÈME	SUJETS ABORDÉS	MÉDIA/OUTIL	PUBLIC VISÉ	ORGANISATION RESPONSABLE	PÉRIODE
Sécurité des motocyclistes	Visibilité des motocyclistes; casques de protection; respect des limites de vitesse; conduite dans le sens de la circulation; position des phares, etc.	Présentation à la Foire d'hiver sur les motocycles; Tournée d'information dans l'ensemble du pays en collaboration avec la <i>National Traffic Police</i> .	Motocyclistes	<i>Liikenneturva</i> en partenariat avec la <i>National Traffic Police</i>	Hiver 2009 et mai 2009
Fatigue au volant	Incidences de la fatigue sur la conduite	Publicités dans les radios	Conducteurs	<i>Liikenneturva</i>	Mai 2009; Campagne précédente : juin 2008.
Réflecteurs		Campagne de sensibilisation sur la chaîne d'information météorologique de la station de radio <i>Radio Nova</i> ; Animation sur l'utilité des réflecteurs accessibles sur les appareils <i>PhotoPlay</i> qu'on retrouve dans les stations d'essence, les restaurants, etc.	Conducteurs	<i>Liikenneturva</i> et <i>Radio Nova</i>	Novembre 2009
Passages à niveau	Traversée des passages à niveaux	Publicités à la radio; Site Internet et brochures; Documents et matériel pédagogiques pour les écoles de conduite; Affiches dans les gares; Communiqués de presse; Contrôle par la police ⁷⁸ .	Tous les usagers	Campagne conjointe <i>Liikenneturva</i> , MTC, <i>Rail Administration</i> , <i>Rail Agency</i> , VR Group, <i>Road Administration</i> , <i>Vehicle Administration</i> , <i>Police</i> , <i>Motor Insurer's Centre</i>	Publicité à la radio : juin, juillet, octobre et novembre 2008 Poursuite de la campagne en 2009

⁷⁷ Skal, *Ylipainosta tasapainoon*, <http://www.skali.fi/index.phtml?s=48> Il s'agit d'une campagne visant à sensibiliser l'industrie des transports à diverses thématiques propres au milieu du transport : limites de vitesse des véhicules lourds, distance entre les véhicules, fatigue au volant. Le slogan utilisé est « Une tonne de responsabilités ». Des pancartes géantes sont utilisées comme rappel, des autocollants sont apposés sur les véhicules et des kits d'information sont envoyés aux compagnies. L'information n'est accessible qu'en finnois et en suédois.

⁷⁸ Online magazine, *Campaigns and Education*, http://lxinfo.org/july_09/cam_ed.htm

THÈME	SUJETS ABORDÉS	MÉDIA/OUTIL	PUBLIC VISÉ	ORGANISATION RESPONSABLE	PÉRIODE
Cyclomoteurs ⁷⁹	Règles élémentaires de sécurité pour la conduite de cyclomoteurs; risques potentiels; règles de circulation; conduite dans les intersections.	Médias sociaux et Internet	Jeunes de 13 à 16 ans intéressés par la conduite de cyclomoteurs ainsi que leurs parents.	Campagne conjointe <i>Liikenneturva</i> , MTC, Police, <i>Finnish Transport Safety Agency</i> , et <i>Finnish Motor Insurers' Centre</i>	Avril à juin 2010

5.1.3. Éducation routière (niveau scolaire)

Liikenneturva est responsable de l'éducation sur la sécurité routière, et ce, tout au long de la vie. À cet effet, *Liikenneturva* assure la formation des éducateurs chargés de l'enseignement aux enfants, aux jeunes, aux adultes et aux personnes âgées. L'organisation coopère avec d'autres institutions pour assurer cette éducation. Il s'agit notamment des :

- centres de santé pour enfants;
- employés des services de garde;
- écoles et institutions universitaires;
- forces de défense finnoises;
- organisations sportives et organisations de jeunes;
- organisations responsables des droits des travailleurs;
- associations de retraités.

Le système scolaire, les organisations de loisirs et autres organisations pour jeunes ainsi que les forces de défense constituent les canaux d'influence les plus importants en matière d'éducation des jeunes et des enfants. De plus, deux sites Internet ont été créés pour les enfants et les élèves⁸⁰. Ces sites offrent des activités éducatives et interactives sur la sécurité routière.

■ Éducation routière dans les écoles

Liikenneturva considère que pour être vraiment efficace, l'éducation en sécurité routière doit être un processus continu qui s'étend tout au long de la vie. Toutefois, elle considère que les niveaux d'enseignement primaire et secondaire sont les étapes les plus importantes de ce processus⁸¹.

En Finlande, l'éducation à la sécurité routière se fait en lien avec les cours d'éducation physique et les études en environnement et en sciences de la nature offerts aux élèves de 7 à 15 ans. De plus, l'éducation à la sécurité routière peut être choisie comme un sujet optionnel étudié en lien avec d'autres problématiques.

Étant donné qu'aucune plage horaire n'est spécifiquement consacrée à l'éducation routière, sa mise en œuvre dépend largement de l'intérêt des enseignants. Elle entre ainsi en compétition avec d'autres matières considérées comme plus importantes et actuelles. Selon des recherches entreprises par *Liikenneturva*, la place réservée à l'éducation routière s'amenuise au fil des ans, même si certaines écoles se démarquent positivement⁸².

⁷⁹ La prévention routière internationale, *Annual Report 2010*, <http://www.uncsd2012.org/rio20/content/documents/PRI%20ANNUAL%20REPORT%202010.pdf>

⁸⁰ *Liikenneturva*, Page d'accueil, www.turvapupu.net
Liikenneturva, Page d'accueil, <http://www.liikenneturva.fi/buddy/fi/index.html>

⁸¹ *Liikenneturva*, *Traffic Education in Finnish Schools*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/education/traffic_education_in_finnish_schools.php

⁸² *Ibid.*

■ Nouveaux outils éducatifs

Pour contrer ce désintérêt et rendre plus attrayants l'enseignement et l'apprentissage de la sécurité routière, *Liikenneturva* met en place de nouveaux outils à moindres coûts et faciles d'utilisation. L'accent est porté sur l'actualité du matériel éducatif et sur le recours aux situations concrètes de sécurité routière auxquelles les enfants et les jeunes sont quotidiennement confrontés dans leur environnement familial (ex. : traverser la route sur le chemin de l'école). Au nombre de ces outils figurent la boîte à outils virtuelle des enseignants et l'outil d'aide à la réalisation des plans scolaires.

► Boîte à outils virtuelle des enseignants⁸³

Le site présente, à l'aide d'illustrations, les règles de sécurité pour les piétons, les cyclistes et les cyclomoteuristes. Des conseils sont aussi fournis pour l'élaboration des plans d'enseignement, l'organisation d'événements, la préparation de formulaires de localisation des zones à risque, les tests de connaissances et les logiciels à l'intention des élèves. Selon les enseignants, les éléments les plus intéressants du site sont les nombreux exercices prêts à être imprimés, les directives de démonstration et les formulaires. Le matériel est régulièrement mis à jour en tenant compte des commentaires des enseignants et il est accessible sans frais. D'après *Liikenneturva*, l'utilisation de ce site a accru l'intérêt pour l'éducation à la sécurité routière⁸⁴.

► Outil d'aide à la réalisation des plans scolaires⁸⁵

Les plans scolaires de sécurité routière visent à définir les actions et les lignes directrices en matière de sécurité routière et d'en faire une part intégrante de la culture opérationnelle de l'école.

L'outil d'aide à la réalisation des plans scolaires favorise la gestion intégrée des questions de sécurité routière dans les écoles. L'outil englobe les questions de sécurité routière en milieu scolaire, l'éducation, la sécurité routière, la coopération entre les parties concernées et la culture opérationnelle en milieu scolaire. L'outil offre également des conseils sur la manière d'intégrer les questions de sécurité routière au travail quotidien dans les écoles et aux autres enseignements. Le processus d'élaboration des plans scolaires est important, car il permet le dialogue entre les membres de la communauté scolaire et favorise ainsi le respect des décisions prises ensemble⁸⁶.

5.2. EXEMPLES D'APPROCHES DE COMMUNICATION

5.2.1. Approche de communication liée à la stratégie globale de sécurité routière

■ Approche de communication avant l'adoption de la stratégie

Une fois la stratégie élaborée par le *Consultative Committee on Road Safety*, celle-ci est transmise au gouvernement qui la soumet à la consultation publique et qui la fait passer par le processus d'approbation du Parlement.

⁸³ Liikenneturva, Page d'accueil, <http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/index.php>

⁸⁴ Liikenneturva, Traffic Education in Finnish Schools, http://www.liikenneturva.fi/www/en/education/traffic_education_in_finnish_schools.php

⁸⁵ Liikenneturva, Page d'accueil, <http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/liikenneturvallisuussuunnitelma/index.php>

⁸⁶ Liikenneturva, Traffic Education in Finnish Schools, http://www.liikenneturva.fi/www/en/education/traffic_education_in_finnish_schools.php

■ Approche de communication après l'adoption de la stratégie

La résolution gouvernementale de 2006 a prévu que des activités d'information et de promotion soient organisées dans toutes les régions, sous la direction du MTC en collaboration avec les autorités régionales. Ces activités devaient avoir lieu dès le printemps 2006, c'est-à-dire, quelques semaines après la publication de la résolution et de la stratégie. Leur but était de faire connaître la stratégie et la résolution aux autorités régionales, aux organisations intervenant dans le domaine de la sécurité routière et au grand public⁸⁷. Les recherches réalisées par L'Observatoire n'ont pas permis d'obtenir plus d'information sur la forme prise par ces activités. Une demande d'information a été envoyée à la personne-ressource, mais aucune réponse n'a été transmise à L'Observatoire au moment de produire ce rapport.

5.2.2. Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière

Les recherches approfondies réalisées par L'Observatoire ont permis de constater que l'information (en anglais ou en français) sur l'approche de communication liée aux mesures de sécurité routière est très rare et incomplète.

6. PRATIQUES EXEMPLAIRES

Cette section présente deux pratiques exemplaires. La première (*Traffic Behavior Monitoring System*) est une pratique de gestion de l'information sur le comportement des usagers de la route tandis que la seconde (*Secure Child's School Route*) vise à renforcer la sécurité sur les routes scolaires. Ces deux pratiques ont en commun la coopération et la collaboration entre des parties prenantes. Dans le premier cas, il s'agit d'organisations intervenant en sécurité routière et dans le second, d'usagers du système routier (élèves, parents, enseignants).

6.1. THE TRAFFIC BEHAVIOR MONITORING SYSTEM⁸⁸

■ Description

L'outil de suivi des comportements routiers (*Traffic Behavior Monitoring System*) a été mis en place en 1992 par le MTC. *Liikenneturva* est responsable de la gestion de ce système. Le *Traffic Behavior Monitoring System* sert à collecter systématiquement les données sur les changements de comportements routiers des usagers afin d'établir des tendances annuelles qui entrent en ligne de compte dans la prise de décisions en matière de sécurité routière. De plus, le système permet d'évaluer les effets des mesures sur la sécurité routière, permettant ainsi de les modéliser selon les besoins réels.

■ Gouvernance

Le MTC est l'organisation responsable du *Traffic Behavior Monitoring System*. *Liikenneturva* en assure la gestion et s'occupe de la publication annuelle des résultats⁸⁹. Les organisations

⁸⁷ Résolution gouvernementale de 2006, item 3.

⁸⁸ Liikenneturva, *Monitoring traffic behaviour*,

http://www.liikenneturva.fi/www/en/research/behaviour_monitoring.php

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. 125,

http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁸⁹ Liikenneturva, *Monitoring of traffic behaviour 2010*,

<http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/Monitoringoftrafficbehaviour2010.pdf>

participant au système sont : le MTC, *Liikenneturva*, *University of Helsinki*, *National Public Health Institute*, le ministère de l'Intérieur et la *Finnish Transport Agency*.

■ Fonctionnement

L'information sur les comportements routiers est compilée à intervalles réguliers en utilisant les mêmes méthodes (observations directes et compteurs automatiques) et en se concentrant sur les mêmes sites. Un total de 11 comportements routiers font l'objet de suivi. Pour chaque comportement, les organisations responsables sont désignées :

- Vitesse (*Finnish Transport Agency*, *Liikenneturva*);
- Distance entre les voitures : temps écoulé entre le passage de deux voitures (*Finnish Transport Agency*, *Liikenneturva*);
- Port de la ceinture de sécurité par le conducteur et le passager avant (*National Traffic Police*, *Liikenneturva*);
- Port de la ceinture de sécurité par les passagers arrière des voitures de particuliers (*Liikenneturva*);
- Signalement de l'intention de tourner : clignotants (*Liikenneturva*);
- Cas d'alcool au volant (*University of Helsinki*, *National Public Health Institute*, *National Traffic Police*);
- Port du casque de vélo (*Liikenneturva*);
- Respect des feux de circulation par les piétons (*Liikenneturva*);
- Utilisation des réflecteurs par les piétons (*National Public Health Institute*, *Liikenneturva*);
- Utilisation de sièges pour enfants (*Liikenneturva*);
- Respect des feux de circulation par les conducteurs (*Liikenneturva*).

Il convient de souligner qu'il s'agit de mesurer le changement de comportement des usagers et non de donner une image complète du phénomène étudié. Par exemple, le respect des feux de circulation aux intersections (par les piétons) ou l'utilisation des feux de signalisation (par les conducteurs) varient grandement selon les emplacements. Par conséquent, les résultats obtenus lors des observations ne décrivent pas ces phénomènes en général, mais – grâce à l'utilisation de méthodes de mesure standardisées – l'information obtenue permet d'évaluer le changement de comportement.

De plus, le *Traffic Behavior Monitoring System* n'analyse pas les accidents. Ses données complètent celles des statistiques sur les accidents afin de faciliter la prise de décision.

6.2. CARTOGRAPHIE DES ZONES À RISQUE PAR LA SECURE CHILD'S SCHOOL ROUTE

■ Description

La *Secure Child's School Route* est un outil créé en 2000 par *Liikenneturva*, en collaboration avec plusieurs municipalités. Il permet de prendre en considération l'opinion des élèves, des parents et des enseignants sur les zones qu'ils considèrent comme présentant un risque routier.

■ Fonctionnement

Liikenneturva fournit aux écoles des formulaires sur lesquels les élèves, les parents et les enseignants signalent les endroits qui leur semblent peu sécuritaires sur le chemin entre la maison et l'école. Cette information est transmise à une équipe technique qui se charge de vérifier l'information et d'inclure la zone sur la liste des zones à risque. Des affiches sont ensuite posées à proximité de ces zones afin d'inviter les conducteurs à faire preuve de prudence.

Selon *Liikenneturva*, l'approche utilisée pour établir la cartographie des zones à risque présente les avantages suivants :

- elle attire l'attention des élèves et de leurs parents sur les zones à risque et favorise la discussion sur cette question;
- le fait de porter attention aux zones à risque incite les parents à faire attention à leur comportement routier;
- l'éducation est centrée sur les questions les plus pertinentes et les situations usuelles;
- il est facile de fabriquer son propre matériel éducatif adapté au contexte local en utilisant le matériel de base;
- les zones à risque sont ciblées le long du trajet scolaire, ce qui permet d'apporter des améliorations;
- la définition des zones à risque est une façon de lier l'éducation routière à l'environnement des élèves⁹⁰.

Un outil similaire est mis à la disposition des personnes âgées. Il permet aux municipalités de prendre en compte les besoins de groupes vulnérables d'utilisateurs dans leur planification de l'environnement routier⁹¹.

⁹⁰ Liikenneturva, *Traffic Education in Finnish Schools*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/education/traffic_education_in_finnish_schools.php

⁹¹ Vamos, *Road Safety Activities in Finland*, <http://www.vamos-eu.org/en/road-safety-activities-finland>

BIBLIOGRAPHIE

Les documents de cette bibliographie ont été consultés au cours des mois de janvier à mars 2012.

AALTO UNIVERSITY. *Helsinki University of Technology TKK*, [en ligne],
<http://www.aalto.fi/en/about/history/tkk/>

BANQUE DU CANADA. *Moyenne annuelle 2011*, [en ligne],
<http://www.banqueducanada.ca/stats/assets/pdf/nraa-2011.pdf>

BLISS, Tony et Jeanne BREEN. *Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Related Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies, and Safe System Projects*, p. 125, [en ligne],
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

CENTRE FOR ECONOMIC DEVELOPMENT, TRANSPORT AND THE ENVIRONMENT. *Transport and infrastructure*, [en ligne], <http://www.ely-keskus.fi/EN/FRONTPAGE/TRANSPORT/Sivut/default.aspx>

ÉLECTIONS EN EUROPE. *Finlande : Réduction des pouvoirs du président*, [en ligne],
<http://www.electionseneurope.net/2011/10/finlande-reduction-des-pouvoirs-du.html>

EUROPEAN COMMISSION DG-TREN. *Technical Assistance in support of the Preparation of the European Road Safety Action Programme 2011-2020 – Final Report*, p. 34, [en ligne],
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/prepar_ersap_final_report.pdf

EUROPEAN ROAD SAFETY OBSERVATORY. *Quantitative road safety targets*, p. 6, [en ligne],
http://erso.swov.nl/knowledge/Fixed/70_qrst/quantitative%20road%20safety%20targets.pdf

EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL. *Drink Driving Recidivism*, [en ligne],
http://www.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf

EVALUATION OF ROAD TRAFFIC SAFETY MEASURES AND EXPERIENCE OF PREPARING A TRAFFIC SAFETY PROGRAMME (TEPA). *TEPA, LINTU Reports 1/2005*, [en ligne], <http://www.lintu.info/TEPA.pdf>

FINNISH MOTOR INSURERS' CENTRE. *Traffic Safety Committee of Insurance Companies*, [en ligne],
http://www.liikennevakuutuskeskus.fi/www/page/lvk_www_7860

FINNISH TRANSPORT AGENCY. *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/e/fta>

FINNISH TRANSPORT AGENCY. *Road trafic*, [en ligne], <http://www.trafi.fi/en/road>

FINNISH TRANSPORT AGENCY. *Trafic*, [en ligne],
http://www.trafi.fi/en/finnish_transport_safety_agency

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (OECD). *IRTAD Road Safety 2010*, p. 100, [en ligne],
http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/10IrtadReport.pdf

KATKO, Tapio S., « Road Safety Fatalities, Management, and Policy in Finland, 1970-2003 », *Public Works, Management and Policy*, 2006, Vol. 11, Issue 2, pp. 126-138.

LAINE, Jarmo, *Le parlementarisme finlandais*, [en ligne],
<http://voicilafinlande.fi/Public/default.aspx?contentid=225752&nodeid=41805&culture=fr-FR>

LA PRÉVENTION ROUTIÈRE INTERNATIONALE, *Annual Report 2010*, [en ligne],
<http://www.uncsd2012.org/rio20/content/documents/PRI%20ANNUAL%20REPORT%202010.pdf>

LARSEN, L. et autres, *Comparison and analysis of traffic enforcement chains across EU Member States and in relation to EU policies*, p. 17, [en ligne],
http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper_d6_wp1.pdf

LIKENNETURVA, *Alcolock mandatory for school and daycare transport*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=7630

LIKENNETURVA, *Driving in Finland*,
http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/Driving_in_Finland.pdf

LIKENNETURVA, *Changes in driving license legislation in June*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=7931

LIKENNETURVA, *Government resolution on improving road safety in Finland 9.th of March 2006*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/valtioneuvoston_periaatepaatos.pdf

LIKENNETURVA. *Historia*, [en ligne],
<http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liikenneturva/historia/index.php>

LIKENNETURVA, *Information*, [en ligne],
<http://www.liikenneturva.fi/www/en/information/index.php>

LIKENNETURVA, *Info sheet*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2008_englanti/siniset/alcohol.php

LIKENNETURVA, *Info sheet*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2008_englanti/limenvihreat/mopedlicense.php

LIKENNETURVA, *Law on alco-lock a step towards more sober traffic*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=4367

LIKENNETURVA, *Liikenneturva mid-range action plan in a nutshell*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/ETUrengas/1_2010/liitteet/KTS_eng.pdf

LIKENNETURVA, *Liikenneturva supports Government alcolock policy*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=7624

LIKENNETURVA, *Liikenneturva: time for next phase in seatbelt legislation*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=7994

LIKENNETURVA, *Monitoring of traffic behaviour 2010*, [en ligne],
<http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/Monitoringoftrafficbehaviour2010.pdf>

LIKENNETURVA, *Monitoring traffic behaviour*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/research/behaviour_monitoring.php

LIKENNETURVA, *New school transport regulations increase student safety*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=1967

LIKENNETURVA, *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.liikenneturva.fi/multimagazine/web/liikenneturvallisuuussuunnitelma/index.php>

LIKENNETURVA, *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php>

LIKENNETURVA, *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/linkit.php>

LIKENNETURVA, *Page d'accueil*, [en ligne], www.turvapupu.net

LIKENNETURVA. *Rapport annuel 2009*, [en ligne],
<http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liitetiedostot/liikenneturva/Toimintakertomus-2009-ID-7655.pdf>

- LIKENNETURVA, *Road Traffic Accidents*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2010_kansineen.pdf
- LIKENNETURVA, *Situation report 2011 for ETSC – Traffic safety situation in Finland*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/Liikenneturva_Report_2011_for_ETSC.pdf
- LIKENNETURVA, *The operations of Liikenneturva are defined by law*, [en ligne],
<http://www.liikenneturva.fi/www/en/liikenneturva/organization.php>
- LIKENNETURVA, *Threat of driving ban made driving & talking on the phone less popular*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=8153
- LIKENNETURVA, *Traffic Education in Finnish Schools*, [en ligne],
http://Www.Liikenneturva.Fi/Www/En/Education/Traffic_Education_In_Finnish_Schools.Php
- LINTU, *Long-term research and development programme for road safety*, [en ligne],
<http://www.lintu.info/english.htm>
- MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS, *Driving in Finland*,
http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/Driving_in_Finland.pdf
- MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS, *Organisation*, [en ligne],
<http://www.lvm.fi/web/en/ministry#organisation>
- MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS, *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.lvm.fi/web/en/home>
- MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS, *Personnel*, [en ligne],
http://www.lvm.fi/web/en/contact?p_p_id=peopleListPortlet_WAR_commonpeopleportlets&p_p_action=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=1&peopleListPortlet_WAR_commonpeopleportlets_view=extra
- MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS, *Road Safety*, [en ligne],
<http://www.lvm.fi/web/en/21>
- MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS, *Road safety 2006–2010*, [en ligne],
<http://lvm.fi/files/road%20safety%202006-2010.pdf>
- MUSTA TURVAVYÖ (ceinture noire), [en ligne], <http://www.mustavyo.fi/>
- NATIONS UNIES. *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord*, p. 121, [en ligne],
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdftdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf
- OECD, *OECD Public Governance Review, Finland: Working Together to Sustain Success*, [en ligne],
http://www.oecd.org/document/30/0,3746,en_2649_33735_46682526_1_1_1_1,00.html
- ONLINE MAGAZINE. *Campaigns and Education*, [en ligne], http://lxinfo.org/july_09/cam_ed.htm
- PELLETIER, Guy. *Finlande – Québec : Regards comparatifs de deux systèmes éducatifs en évolution*, p. 9-12, [en ligne], http://www.fcsq.qc.ca/Publications/Etudes/_pdf/Etude-Systeme-Education-Finlandais.pdf
- POLICE. *Finnish Police*, [en ligne], http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/index_eng
- POLICE. *Traffic safety*, [en ligne],
<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/MainDocuments/45e2e4a884bbca6dc2256df90029f785?OpenDocument>
- STATISTICS FINLAND. *Road Traffic Accidents 2010*, [en ligne],
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2010_kansineen.pdf

- TISPOL, *Annual Publicity Campaigns*, [en ligne],
<https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/finland/general/publicity-campaigns/annual-publicity-campaign/annual-publicity-campaign>
- TISPOL. *Finland: Legislative Institutes*, [en ligne],
<https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/finland/general/legislative-institutes/legislative-institutes>
- TISPOL. *General*, [en ligne], <https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/finland/general/general-working-plan-police/general/general>
- THE WORLD FACTBOOK. *Finland*, [en ligne],
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/uk.html>
- TIPSOL. *Recent changes in traffic regulation*,
<https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/finland/general/recent-changes-traffic-regulations/recent-changes-traffic-regulations>
- TRID, *Finnish National Road Safety Programme for 1997-2000*, [en ligne],
<http://trid.trb.org/view.aspx?id=504521>
- UNION EUROPÉENNE. *La Finlande : système politique*, [en ligne],
http://www.eu2006.fi/FINLAND/FR_FR/SYSTEME_POLITIQUE/INDEX.HTM
- UNION EUROPÉENNE. *The Maritime Administration of Finland*, [en ligne],
http://www.google.ca/url?q=https://extranet.emsa.europa.eu/cnta/index.php%3Foption%3Dcom_docman%26Itemid%3D2%26task%3Ddoc_download%26gid%3D8&sa=U&ei=4HchT7S0BcLh0QGwu7nXCA&ved=0CCMQFjAI&usg=AFQjCNHnJaqSBYqMhZdUGVdApC2jIqmhA
- UNIVERSITY OF HELSINKI, Department of Psychology. *Traffic Research Unit*, [en ligne],
<http://www.helsinki.fi/tru/>
- VAMOS. *Road Safety Activities in Finland*, [en ligne], <http://www.vamos-eu.org/en/road-safety-activities-finland>
- VTT TECHNICAL RESEARCH CENTRE OF FINLAND. *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.vtt.fi/index.jsp?lang=en>
- WIKIPÉDIA. *Système politique de la Finlande*, [en ligne],
<http://fr.wikipedia.org/wiki/Finlande#Politique>
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Speed Legislation*,
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/laws/speed_finland.pdf
- ZAIDEL, David et autres, *The Role of Traffic Law Enforcement Policies in National and EU Road Safety Strategies*, [en ligne], http://www.vtt.fi/files/sites/pepper/pepper_d2_wp1.pdf

PERSONNE-RESSOURCE

Marcus Merin

Senior Engineer

Ministry of Transport and Communications – Transport Policy Department

marcus.merin@lvm.fi

ANNEXE I : NOMBRE D'ACCIDENTS (1931-2010)⁹²

Taulukko 1. Tieliikenneonnettomuudet 1931–2010
Table 1. Road traffic accidents 1931–2010

Vuosi Year	Poliisin tietoon tulleet – Recorded by the police			Liikennevakuutuksesta korvatut ²⁾ Accidents for which claims paid by traffic insurance ²⁾
	Kuolemaan johtaneet Fatal	Loukkaantumiseen johtaneet involving personal injury	Onnettomuudet All accidents	
1931	113	828	2 970	..
1935	142	1 234	4 074	..
1940	181	782	2 791	..
1945 ¹⁾	275	1 161	3 451	..
1950	365	2 614	8 491	..
1955	476	4 915	18 066	..
1960	729	7 325	22 025	..
1961	750	8 633	25 085	..
1962	777	9 187	28 500	..
1963	855	9 410	29 270	..
1964	899	10 261	31 753	..
1965	976	11 245	37 217	..
1966	1 017	10 511	35 110	..
1967	890	10 682	32 040	..
1968	860	9 886	28 962	..
1969	929	10 439	29 053	..
1970	973	10 466	30 466	77 190
1971	1 041	10 424	30 005	82 266
1972	1 072	10 481	28 205	76 004
1973	980	10 415	29 071	73 344
1974	779	9 580	26 574	67 302
1975	842	9 495	27 608	73 183
1976	724	7 906	23 989	74 335
1977	636	7 652	24 287	75 337
1978	557	6 444 ¹⁾	27 065	72 371
1979	582	6 356	28 668	79 660
1980	514	6 276	29 416	80 999
1981	518	6 655	31 303	91 507
1982	525	6 877	31 227	87 687
1983	541	7 132	37 651	92 503
1984	488	7 055	38 512	99 132
1985	499	7 260	40 400	101 850
1986	542	8 166	41 652	104 268
1987	522	8 114	43 198	106 093
1988	590	8 979	46 192	112 156
1989	677	9 005	43 402	111 391
1990	583	9 592	43 569	107 553
1991	570	8 804	39 983	100 511
1992	541	7 341	..	91 043
1993	434	5 713	..	81 518
1994	423	5 822	..	83 785
1995	411	7 401 ¹⁾	..	84 865
1996	355	6 919	..	81 456
1997	391	6 589	31 944	80 756
1998	367	6 535	34 053	87 268
1999	391	6 606	35 499	89 151
2000	354	6 279	35 080	84 592
2001	386	6 065	35 660	92 191 ¹⁾
2002	367	5 829	34 257	92 911
2003	346	6 561 ¹⁾	31 905	93 393
2004	323	6 444	32 669	98 189
2005	343	6 679	34 238	100 815
2006	324	6 416	34 548	104 414
2007	349	6 308	34 345	105 289
2008	321	6 560	34 672	104 957
2009	255	6 159	32 545	103 884
2010	241	5 831	34 020	113 000*

¹⁾ Tilastointi muuttunut – Compilation method changed

²⁾ Lähde: Liikennevakuutuskeskus – Source: The Finnish Motor Insurers' Centre

* Ennakkotieto – Preliminary data

⁹² Liikenneturva, *Road Traffic Accidents*, p. 22,
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2010_kansineen.pdf

ANNEXE II : NOMBRE DE DÉCÈS ET DE BLESSÉS (1931-2010)⁹³

Taulukko 2. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet 1931–2010
Table 2. Killed and injured in road traffic accidents 1931–2010

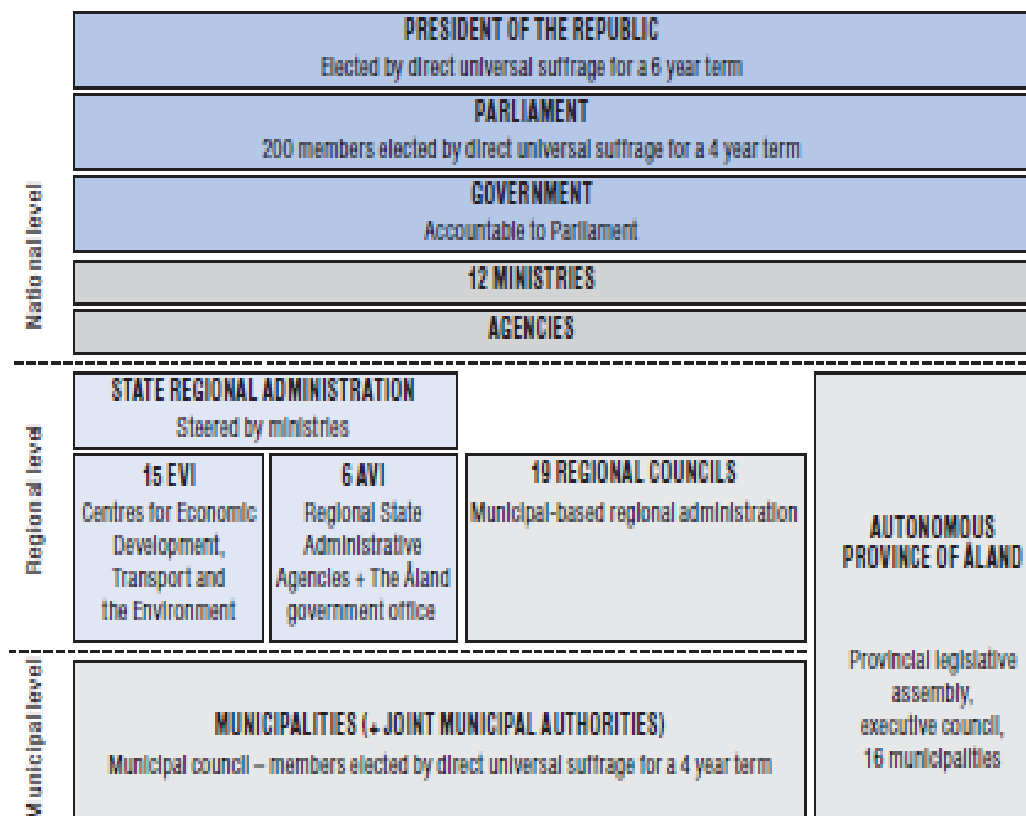
Vuosi Year	Kuolleet – Killed		Loukkaantuneet – Injured	
	Yhteensä – Total	Taajamissa – Inside built-up areas	Yhteensä – Total	Taajamissa – Inside built-up areas
1931	119	..	1 047	..
1935	147	..	1 485	..
1940	227	..	1 089	..
1945 ¹⁾	300	..	1 368	..
1950	375	..	3 224	..
1955	498	..	6 185	..
1960	765	..	9 716	..
1961	786	..	11 256	..
1962	810	..	12 175	..
1963	913	..	12 498	..
1964	964	..	14 163	..
1965	1 049	..	15 914	..
1966	1 098	..	14 827	..
1967	973	..	15 345	..
1968	939	..	14 370	..
1969	1 006	..	15 248	..
1970	1 055	..	16 028	..
1971	1 143	..	16 026	..
1972	1 156	..	15 985	..
1973	1 086	380	15 859	9 014
1974	865	376	14 167	9 061
1975	910	328	14 157	8 045
1976	804	318	11 706	6 664
1977	709	240	11 309	6 485
1978	610	222	8 701 ¹⁾	5 190 ¹⁾
1979	650	276	8 762	5 100
1980	551	219	8 442	4 923
1981	555	217	9 072	5 538
1982	569	184	9 117	5 224
1983	604	205	9 373	5 191
1984	541	191	9 198	5 207
1985	541	176	9 563	5 153
1986	612	181	10 762	5 929
1987	581	186	10 752	5 846
1988	653	178	11 909	6 188
1989	734	231	12 042	6 744
1990	649	206	12 758	6 886
1991	632	208	11 547	6 361
1992	601	174	9 899	5 187
1993	484	132	7 806	4 051
1994	480	131	8 080	4 431
1995	441	140	10 191 ¹⁾	5 557 ¹⁾
1996	404	105	9 299	5 227
1997	438	127	8 957	4 887
1998	400	106	9 097	4 843
1999	431	102	9 052	4 759
2000	396	103	8 508	4 443
2001	433	113	8 411	4 205
2002	415	105	8 156	4 036
2003	379	101	9 088 ¹⁾	4 059 ¹⁾
2004	375	82	8 791	4 130
2005	379	101	8 983	4 339
2006	336	98	8 580	4 115
2007	380	81	8 446	4 102
2008	344	108	8 513	4 314
2009	279	76	8 057	4 200
2010	272	63	7 673	3 909

¹⁾ Tilastoinni muuttunut – Compilation method changed

⁹³ Liikenneturva, *Road Traffic Accidents*, p. 23,
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Tieliikenneonnettomuudet_2010_kansineen.pdf

ANNEXE III : STRUCTURE DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE FINNOISE⁹⁴

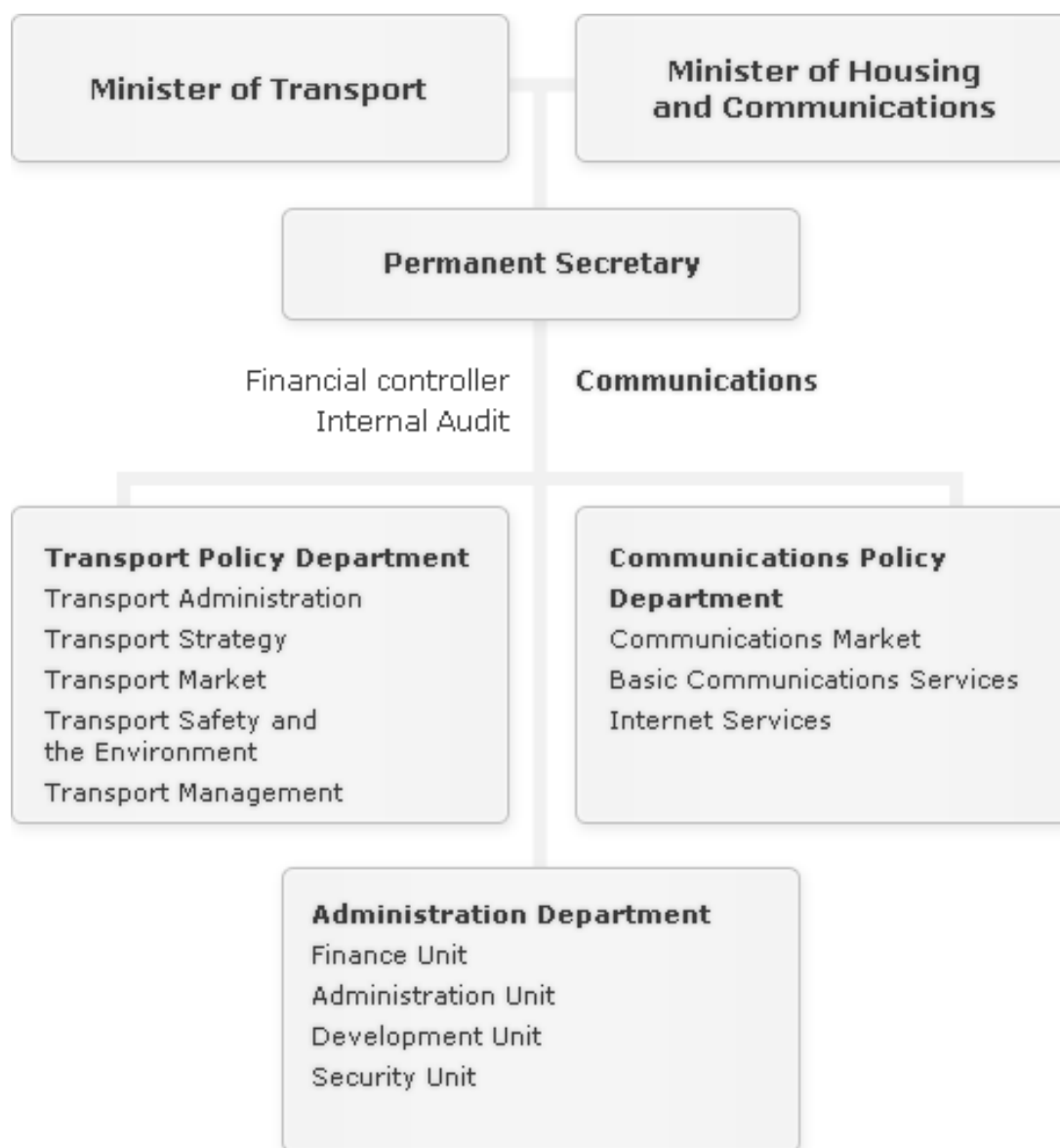
Figure 3.1. **Structure of the public administration**



Source: Ministry of Finance, Finland.

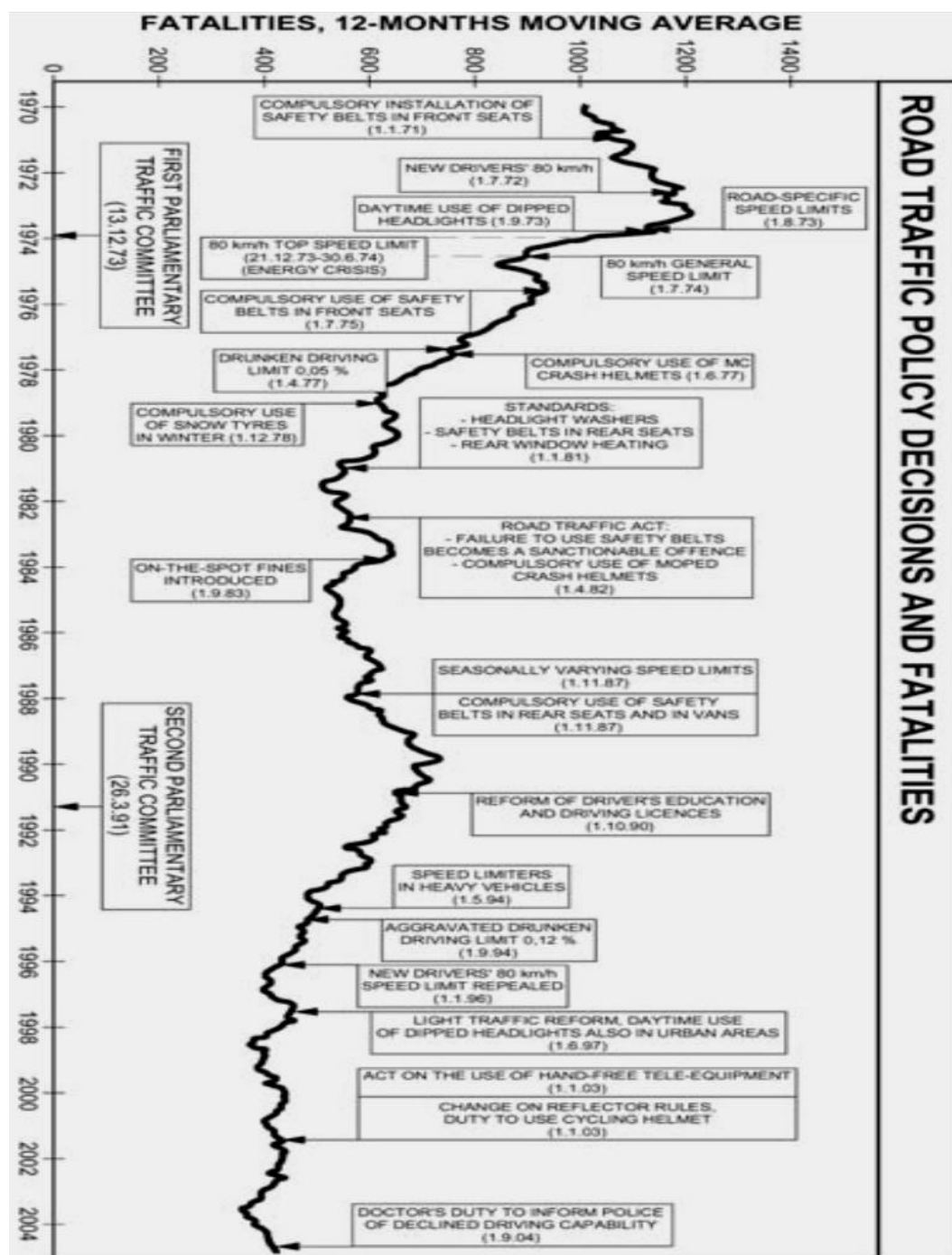
⁹⁴ OCDE, *Finland: Working Together to Sustain Success*, p. 72.

ANNEXE IV : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DU MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS⁹⁵



⁹⁵ MTC, *Personnel*,
http://www.lvm.fi/web/en/contact?p_p_id=peopleListPortlet_WAR_commonpeopleportlets&p_p_action=0&p_p_stat e=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=1&_peopleListPortlet_WAR_commonpeopleportlets_view=extra

ANNEXE V : DÉCISIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LEUR INCIDENCE SUR LE BILAN ROUTIER (1970-2004)⁹⁶



⁹⁶ Tapio S. Katko, « Road Safety Fatalities, Management, and Policy », p. 128.

ANNEXE VI : PRINCIPAUX TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES SUR LA SECURITE ROUTIERE (1970-2010)⁹⁷

■ Lois

Third Party Liability Act (279/1959)

Road Traffic Act (267/1981)

Dangerous Goods Transport Act (719/1994)

Finnish Vehicular and Drivers Data Register Act 541/2003

Finnish Vehicle Act 1090/2002

Vehicle Act (1090/2002)

Finnish Highways Act 503/2005

■ Décrets

Road Traffic Decree (182/1982)

Driving License Decree (845/1990)

Use of Vehicles on the Road (1257/1992)

Vehicle Registration Decree (1598/1995)

Road Transport of Dangerous Goods (632/1996)

Construction and Equipment of Motor Vehicles and Trailers (1248/2002)

Construction and Equipment of 2- and 3-Wheeled Motor Vehicles (1250/2002)

Control of Roadworthiness of Vehicles (1245/2002)

Decree on the Construction and Equipment of Motor Vehicles and Trailers 1248/2002

⁹⁷ Tapio S. Katko, « Road Safety Fatalities, Management, and Policy », p. 130 et suivantes.
World Health Organizations, *Speed Legislation*,
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/laws/speed_finland.pdf
MTC, *Driving in Finland*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/liitetiedostot/Driving_in_Finland.pdf
TIPSOL, *Recent changes in traffic regulation*, <https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/finland/general/recent-changes-traffic-regulations/recent-changes-traffic-regulations>

ANNEXE VII : PRINCIPALES MESURES LÉGISLATIVES SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE DEPUIS 1970

DATE	THÈMES	COMMENTAIRES
ROAD TRAFFIC ACT		
1/1/1971	Installation obligatoire des ceintures de sécurité sur les sièges avant	
7/1/1972	Limite de 80 km/h pour les nouveaux conducteurs	
8/1/1973	Limites de vitesse selon les types de routes	
12/31/1973	Création du premier comité parlementaire sur la sécurité routière (<i>First Parliamentary Traffic Committee</i>)	
9/1/1973	Utilisation obligatoire des feux de jour en tout temps	
7/1/1974	Limite de vitesse générale de 80 km/h	
7/1/1975	Utilisation obligatoire des ceintures de sécurité sur les sièges avant	
4/1/1977	Taux d'alcool limite : 0,05 %	Pénalité : amende ou emprisonnement pour une durée maximale de six mois. Les autorités ont également le droit d'imposer une interdiction de conduire et de suspendre le permis sur une base temporaire ou permanente ⁹⁸ .
6/1/1977	Utilisation obligatoire des casques de protection pour les motocyclistes	
7/1/1978	Nouvelles limites de vitesse selon les types de routes	
12/1/1978	Utilisation obligatoire des pneus d'hiver pendant la période hivernale	
1/1/1981	Introduction d'essuie-phares, de chauffage de la vitre arrière et de ceintures de sécurité sur les sièges arrière	
4/1/1982	Ne pas mettre sa ceinture de sécurité devient une infraction; utilisation obligatoire des casques de protection pour les cyclomotoristes.	
9/1/1983	Introduction de l'amende immédiate	
11/1/1987	Limites de vitesse variables selon les saisons; utilisation obligatoire des ceintures de sécurité sur les sièges arrière et dans les fourgons (<i>vans</i>)	Même si l'utilisation des ceintures de sécurité s'est accrue de 1 % par an depuis 10 ans, elle demeure insuffisante, surtout en zone urbaine : 9 % des passagers en 2010 et 13 % en 2011, omettent d'attacher leur ceinture de sécurité. La directrice générale de <i>Liikenneturva</i> estime qu'il faudrait renforcer les sanctions en y ajoutant une interdiction de conduire ⁹⁹ .
10/1/1990	Réforme sur l'éducation des conducteurs et les permis de conduire	
5/1/1994	Limites de vitesse spécifiques aux véhicules lourds; installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds	
9/1/1994	Cas aggravés d'alcool au volant : limite de 0,12 %	Pénalité : une amende correspondant à au moins 60 jours (<i>sixty day - fines</i>) ou un emprisonnement pouvant aller jusqu'à deux ans. Les autorités ont aussi le droit d'imposer une interdiction de conduire et de suspendre le permis sur une base temporaire ou permanente ¹⁰⁰ .

⁹⁸ Liikenneturva, *Info sheet*, http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2008_englanti/siniset/alcohol.php

⁹⁹ Liikenneturva, *Liikenneturva: time for next phase in seatbelt legislation*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=7994

¹⁰⁰ Liikenneturva, *Info sheet*, http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2008_englanti/siniset/alcohol.php

DATE	THÈMES	COMMENTAIRES
ROAD TRAFFIC ACT		
1/1/1996	Suppression de la limite de vitesse de 80 km/h qui était imposée aux nouveaux conducteurs	
6/1/1997	Réforme sur la circulation routière légère	Cette réforme contient notamment des dispositions pour étendre l'utilisation obligatoire des phares de jour aux zones urbaines
1/1/2003	Utilisation obligatoire des équipements mains libres pour téléphones mobiles Utilisation obligatoire de réflecteurs pour les piétons circulant dans l'obscurité Utilisation obligatoire de casques de protection pour les cyclistes et leurs passagers Tolérance zéro pour les drogues au volant (1 ^{er} février 2003)	
9/1/2004	Obligation pour les médecins d'informer la police des cas d'incapacités permanentes de conduite	
Août 2006	Nouvelles dispositions sur le transport scolaire	Ex. : Un siège muni de ceinture de sécurité pour chaque élève; antidémarrreur obligatoire pour les voitures de transport scolaire; limite de vitesse à 80 km/h ¹⁰¹
Juillet 2008	Antidémarrreurs pour les cas répétés d'alcool au volant ¹⁰²	Le conducteur se soumet à un suivi médical (réhabilitation) et, en cas d'infractions répétées, on lui impose l'antidémarrreur ¹⁰³ .
Octobre 2010	Antidémarrreurs dès la première infraction d'alcool au volant ¹⁰⁴	Cette mesure a été mise en place parce qu'il a été constaté que les risques de récurrence étaient importants.
Juin 2011	Modification des sanctions en cas de non-utilisation d'équipements mains libres pour téléphones mobiles	Depuis juin 2011, la violation de cette obligation entraîne – en plus des 50 euros d'amendes initialement imposés – une interdiction de conduire. L'interdiction est imposée en cas d'infractions antérieures : trois infractions en un an ou quatre infractions en deux ans. La durée de l'interdiction varie entre un et six mois. L'application de ces nouvelles mesures a entraîné une modification radicale des habitudes des conducteurs. Le nombre d'infractions était passé de 3,1% à 12,8% entre 2003 et 2010. Il a chuté à 8,7% depuis juin 2011 ¹⁰⁵
Juin 2011	Cours de conduite obligatoire avant l'acquisition d'un permis de conduite pour cyclomoteurs.	Les cours comprennent six heures de théorie et trois heures de pratique ¹⁰⁶ . Toutes les infractions des cyclomotoristes sont enregistrées. Les violations répétées entraînent une interdiction de conduire. En cas de conduite sans permis, des amendes sont imposées. De plus, l'obtention du permis est reportée d'au moins un an. L'obtention d'un permis pour motocycle ou pour automobile peut être reportée ¹⁰⁷ .
Août 2011	Antidémarrreur obligatoire pour tous les véhicules scolaires et de services de garde	En cas de violation : amendes pouvant être calculées sur la base du revenu ¹⁰⁸

¹⁰¹ Liikenneturva, *New school transport regulations increase student safety*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=1967

¹⁰² European Transport Safety Council, *Drink Driving Recidivism*, http://www.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf

¹⁰³ Liikenneturva, *Law on alco-lock a step towards more sober traffic*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=4367

¹⁰⁴ Liikenneturva, *Liikenneturva supports Government alcolock policy*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=7624

¹⁰⁵ Liikenneturva, *Threat of driving ban made driving & talking on the phone less popular*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=8153

¹⁰⁶ Liikenneturva, *Changes in driving license legislation in June*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=7931

¹⁰⁷ Liikenneturva, *Info sheet*, http://www.liikenneturva.fi/tietolehti/2008_englanti/limenvihreat/mopedlicense.php

¹⁰⁸ Liikenneturva, *Alcolock mandatory for school and daycare transport*, http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=7630

NOUVELLE-ZÉLANDE

Principales données 2010¹⁰⁹

Superficie : 267 710 km²

Population : 4 367 800 habitants

Kilomètres de routes : 93 911 km

Nombre de véhicules enregistrés : 2 215 982

Nombre de décès : 375

Nombre de décès par million d'habitants (comptabilisés à 30 jours) : 86

Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres¹¹⁰ : 10,3 (en 2005)

1. PORTRAIT D'ENSEMBLE

1.1. MISE EN CONTEXTE¹¹¹

Avec l'arrivée du parti travailliste au pouvoir au milieu des années 1980, la Nouvelle-Zélande est passée d'une économie fortement centralisée à l'un des régimes libéraux les plus avancés de l'OCDE¹¹². Pour les spécialistes en administration publique, ce changement s'explique en partie par le rôle majeur joué par une élite composée d'hommes politiques, de hauts fonctionnaires et de représentants du monde des affaires partageant la même ambition libérale et guidés par les impératifs de la nouvelle gestion publique (gestion par objectifs, recherche de l'efficience, etc.)¹¹³.

Le mouvement rapide et profond de modernisation de l'État s'est manifesté dans toutes les sphères de l'action publique, y compris dans le secteur de la sécurité routière qui a connu des réformes radicales au cours des vingt-cinq dernières années. Le système centralisé, lourdement bureaucratisé au plan national¹¹⁴ et très émietté au plan local¹¹⁵ a été remplacé par une administration centrale amincie¹¹⁶, avec plus de responsabilités confiées aux entités locales fusionnées qui, en contrepartie, sont soumises à des obligations de transparence. Les réformes se traduisent par des changements successifs d'acteurs institutionnels et par la mise en place d'outils financiers, de planification (ex. : le *National Land transport Fund*) et d'évaluation. Ces changements seront présentés plus en détail dans les sections 2 et 3 relatives à la gouvernance et à l'encadrement juridique de la sécurité routière en Nouvelle-Zélande.

¹⁰⁹ Ces chiffres proviennent de différentes sources : ministère du Transport, *Motor Vehicles crashes in New Zealand 2010*, <http://www.transport.govt.nz/research/Documents/Motor-Vehicle-Crashes-in-New-Zealand-2010.pdf> (pour la population et les décès).

CIA, *The World Factbook – New Zealand*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/nz.html> (pour la superficie et l'étendue des routes).

Statistics New Zealand, *Infoshare*, <http://www.stats.govt.nz/infoshare/ViewTable.aspx?pxID=178eabfc-38c1-4807-b040-13a702cd075d> (pour le nombre de véhicules).

¹¹⁰ International Transport Forum, *Zéro tué sur la route – Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p. 218, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

¹¹¹ La mise en contexte s'inspire largement de l'article de Carnis, L. et Hamelin, F. « La politique de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Enjeux, contraintes et contradictions d'une réforme néo-managériale », p. 111-126.

¹¹² Shaun Goldfinch, « The State », p. 552.

¹¹³ Laurent Carnis et Fabrice Hamelin, « La politique de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Enjeux, contraintes et contradictions d'une réforme néo-managériale », p. 112.

¹¹⁴ Le ministère des Transports employait environ 5000 agents en 1984.

¹¹⁵ Il existait plus de 800 entités locales distinctes.

¹¹⁶ En 1993, le ministère des Transports ne comptait plus que 53 agents.

Les réformes entreprises dans le secteur de la sécurité routière ont conduit à des résultats remarquables au cours des années 1990 à 2005. Le bilan routier s'est nettement amélioré, et même si la Nouvelle-Zélande ne figure pas parmi les pays les plus performants de l'OCDE, elle est considérée comme l'un des pays ayant fait le plus de progrès au cours de cette période¹¹⁷.

Selon certains experts, ces résultats sont largement attribuables aux efforts fournis par le gouvernement pour améliorer le contrôle de l'application du Code de la route. 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. Des campagnes intenses de sensibilisation ont accompagné ces mesures. Ces actions ont été permises par l'octroi d'un financement supplémentaire de 50 millions de dollars néo-zélandais dans le cadre du *Supplementary Road Safety Package* mis en place pour 5 ans par l'agence alors responsable de la sécurité routière, la *Land Transport Safety Authority*¹¹⁸. Dans un article publié en 2005, Carnis et Hamelin expliquaient que le gouvernement néo-zélandais avait suivi une logique managériale en privilégiant les mesures les plus « productives » à court terme et dont les effets étaient les plus facilement mesurables. Les auteurs se sont interrogés sur la durabilité de cette approche qui avait relativement bien fonctionné pour certaines dimensions du travail policier, mais qui, selon eux, serait difficile à généraliser à l'ensemble des composantes du système routier¹¹⁹.

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

1.2. ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE¹²⁰

La Nouvelle-Zélande est une monarchie constitutionnelle. La Reine Élisabeth II, Reine de Nouvelle-Zélande, y est représentée par un gouverneur général. Le système politique est démocratique, de type parlementaire, inspiré du modèle britannique, mais avec un Parlement monocaméral. La Chambre des représentants comprend 121 députés élus au scrutin proportionnel plurinominal pour 3 ans.

Le gouvernement est dirigé par un premier ministre, nommé par la Reine. Ce dernier est le dirigeant du parti ayant gagné les élections législatives. Le premier ministre, John Key, a été reconduit dans ses fonctions en novembre 2011, à la suite de la victoire du Parti national. Il dirige un gouvernement de coalition composé du Parti libéral, du Parti centriste et du Parti maori.

Les gouvernements locaux détiennent uniquement les pouvoirs qui leur sont conférés par le Parlement. Ainsi :

- les 12 conseils régionaux élus par la population sont dirigés par un président élu par les membres. Ces conseils détiennent le pouvoir de taxation et sont responsables de la gestion de l'environnement, des aspects régionaux de la défense civile et de la planification en matière de transport;

¹¹⁷ Jeanne Breen Consulting, *Review of the Road Safety to 2010 Strategy Final Report*, <http://www.transport.govt.nz/about/publications/Documents/2010-Breen-report.pdf>

¹¹⁸ Guria Jagadish et Leung Joanne, « An evaluation of a supplementary road safety package », p. 893-904.

¹¹⁹ 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.

¹²⁰ US Department of State, *Background Note: New Zealand*, <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/35852.htm>
France Diplomatie, *Présentation de la Nouvelle-Zélande*, <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo/nouvelle-zelande/presentation-de-la-nouvelle/> et ASIEP, *Nouvelle-Zélande – Politique intérieure*, http://asiep.free.fr/nllezelande/nouvelle_zelande_politique_interieure.htm

- les 74 autorités territoriales (15 conseils municipaux, 58 conseils de district et 1 conseil de comté), également élues, sont dirigées par des maires élus et possèdent le pouvoir de taxation. Dans certains cas, les autorités territoriales délèguent certains pouvoirs à des conseils d'administration représentant les communautés locales (*local community boards*). Toutefois, ces conseils d'administration n'ont pas de pouvoir de taxation.

1.3. PARTAGE DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cette section présente brièvement le partage des compétences en matière de sécurité routière entre les échelons central et local. L'ensemble des principaux intervenants et leurs compétences seront abordés à la section 2.

■ Échelon central¹²¹

Deux intervenants principaux peuvent être ici mentionnés :

- le *Ministry of Transport* (MoT) fournit des conseils au gouvernement dans les domaines législatif, réglementaire et d'élaboration des politiques en matière de transports routier, aérien et maritime. Il définit les priorités et les niveaux de financement et assure le suivi de la gestion et de la performance des organismes de la Couronne qui relèvent de son autorité. De plus, le MoT représente le gouvernement sur la scène internationale pour les questions liées au transport;
- la *New Zealand Transport Agency* (NZTA) est l'agence responsable de la gestion du réseau routier, sous l'autorité du MoT. Elle est à ce titre, l'organisation chef de file en matière de sécurité routière.

■ Échelon local

Les autorités locales sont les propriétaires du réseau routier local en Nouvelle-Zélande; elles en assurent l'entretien et le développement et exercent d'importantes fonctions de réglementation. Les autorités régionales ont la charge de développer les stratégies régionales et les plans de transport terrestre qui guident la prise de décision des autorités territoriales en matière de transport¹²². La répartition des responsabilités à l'échelon local se fait comme suit¹²³ :

- les responsabilités régionales consistent à déterminer des objectifs régionaux en matière de sécurité routière, d'encourager des stratégies régionales et locales qui intègrent la sécurité dans la gestion quotidienne des transports et de décider des outils à utiliser pour atteindre les buts nationaux et régionaux en matière de sécurité;
- les responsabilités des autorités locales sont de promouvoir l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité¹²⁴ par les autorités de contrôle de la route et de coordonner la planification en matière de sécurité routière.

1.4. ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

Depuis les années 1970, le bilan routier de la Nouvelle-Zélande s'est considérablement amélioré. Ainsi, le MoT estime qu'entre 1973 et 2002, le nombre de décès sur les routes a diminué de plus de la moitié (de 843 à 405 décès), et ce, malgré un doublement du nombre de véhicules-kilomètres.

¹²¹ MoT, *Transport Sector Diagram 2011*, http://www.transport.govt.nz/about/Documents/Transport_sector_diagram_2011.pdf

¹²² MoT, *The New Zealand Government Transport Sector*, http://www.transport.govt.nz/about/Documents/Transport_sector_diagram_2011.pdf

¹²³ NZTA, *Planning to improve road safety*, <http://www.nzta.govt.nz/planning/process/road-safety.html>

¹²⁴ Ces systèmes permettent de s'assurer que les décisions concernant la construction, l'entretien et la gestion du réseau routier prennent en compte la sécurité.

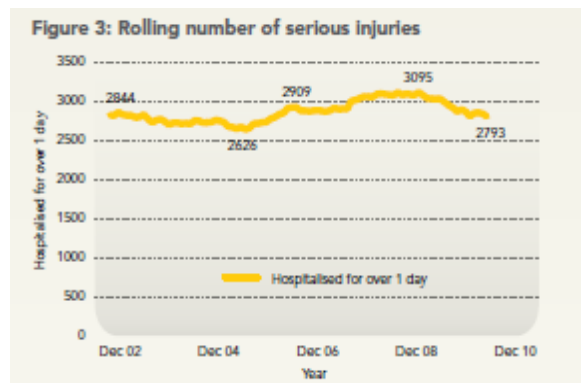
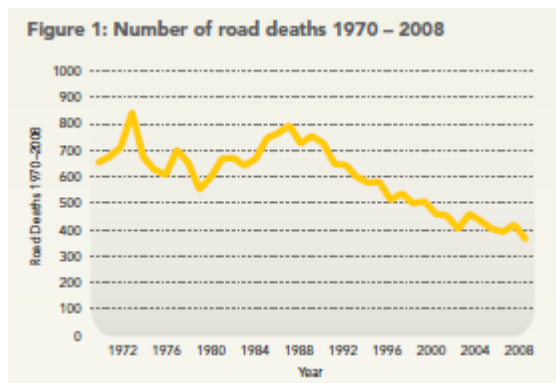
Le nombre de blessés graves a également considérablement chuté au cours de cette période : il est passé de 20 791 en 1970 à 15 174 en 2008, soit une réduction de près d'un quart. Selon l'IRTAD, cette amélioration s'évalue à 61 % de 1970 à 2009 (sur la base du nombre de décès/100 000 habitants)¹²⁵.

Néanmoins, on constate un ralentissement au cours de la dernière décennie même si le nombre de décès continue de décroître (environ -17 % selon l'*International Road Traffic and Accident Database* – IRTAD). Une légère hausse du nombre de blessés graves est même à souligner à partir de 2005, c'est-à-dire au cours de la seconde moitié de la période couverte par la stratégie de sécurité routière (2000-2005). Ont ainsi été dénombrés 14 451 blessés en 2005 et 16 013 en 2007 sur les routes néo-zélandaises, alors qu'on en comptait seulement 13 890 en 2004 et 10 962 en 2000¹²⁶. Cette augmentation est partiellement attribuable au fait que les méthodes de reports d'accidents de la police se sont perfectionnées depuis 2001¹²⁷.

Il faut cependant noter que l'année 2011 se démarque par un nombre de décès relativement bas (284 décès), si on le compare aux données des années précédentes. En fait, c'est la première fois depuis 1952 (272 décès) que la Nouvelle-Zélande affiche un nombre de décès aussi bas¹²⁸. Selon le ministre du Transport et le chef de la police, le bilan de 2011 résulte d'un certain nombre de facteurs tels que la hausse du prix de l'essence, la situation économique, les changements législatifs et les changements apportés au Code de la route, un meilleur contrôle de la part de la police et une meilleure sensibilisation de la population. Le gouvernement néo-zélandais a commandé une analyse plus approfondie des facteurs expliquant l'amélioration du bilan routier en 2011. L'étude est en cours¹²⁹.

Les figures ci-dessous illustrent l'évolution du bilan routier de la Nouvelle-Zélande de 1970 à 2008. De plus, le tableau de l'annexe I présente les statistiques sur les décès et les blessés graves de 1921 à 2010.

FIGURE 1 : ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE DE 1970 À 2008¹³⁰



¹²⁵ International Transport Forum, *IRTAD Annual Report 2010*, p. 200, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

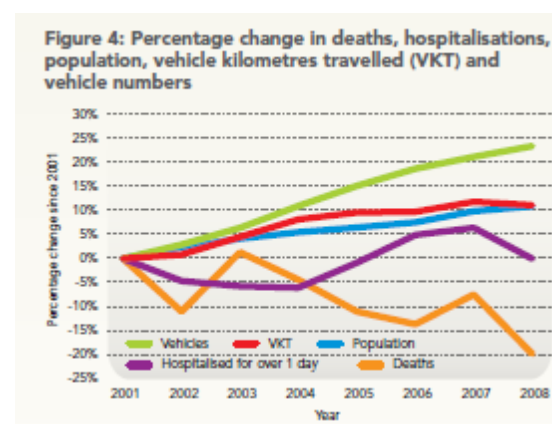
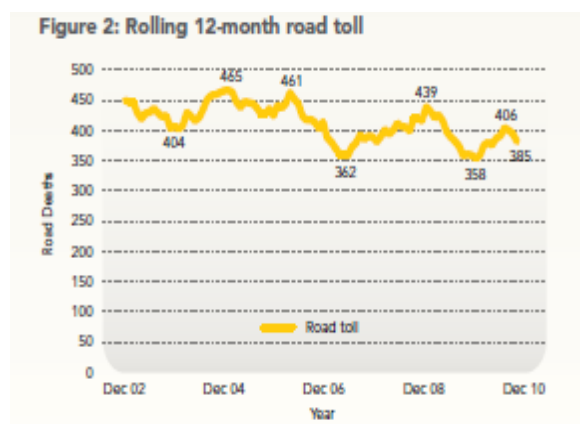
¹²⁶ MoT, *Annual road toll historical information*, <http://www.transport.govt.nz/research/annualroadtollhistoricalinformation/>
MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, p. 5, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>

¹²⁷ International Transport Forum, *IRTAD Annual Report 2010*, p. 199, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

¹²⁸ New Zealand Government, *Record low 2011 road toll but more to be done*, <http://www.beehive.govt.nz/release/record-low-2011-road-toll-more-be-done>

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, p. 5, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>



La diminution du nombre de décès sur la route se reflète parmi tous les types d'utilisateurs, en particulier les groupes vulnérables. Ainsi, de 1970 à 2009, le nombre de piétons tués sur la route a diminué de près de 70 % et celui des cyclistes, d'environ 71 %. Le cas des motocyclistes est particulier : après des progrès considérables de 1989 à 2000, leur bilan routier s'est détérioré. En effet, le nombre de motocyclistes tués sur la route a augmenté de plus de 50 % au cours de la dernière décennie. Selon l'IRTAD, la diminution du nombre de décès constatée dans les années 1990 s'explique en partie par le fait que de nombreux motocyclistes avaient remplacé leurs véhicules par des voitures de seconde main importées du Japon¹³¹.

L'amélioration du bilan routier touche aussi tous les groupes d'âge, mais les progrès les plus notables se remarquent chez les plus jeunes (0-14 ans), avec une réduction de 73 % du nombre de décès de 1970 à 2009. Par contre, les groupes les plus âgés (25-64 ans et 65 ans et plus) ont connu une moindre amélioration de 26 % et 21 % au cours de la même période. Leur bilan s'est même détérioré de 2008 à 2009 avec, respectivement, 16 % et 12 % de baisse pour ces deux groupes.

2. GOUVERNANCE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La gouvernance de la sécurité routière en Nouvelle-Zélande se caractérise par une bonne collaboration entre les institutions du gouvernement central, le gouvernement central et les autorités locales. Elle repose essentiellement sur le partenariat entre quatre institutions gouvernementales regroupées au sein du *National Road Safety Committee*, comité de haut niveau responsable de l'élaboration et du suivi de la stratégie nationale de sécurité routière. Ces institutions sont les suivantes :

- *Ministry of Transport (MoT)*, institution chef de file en matière de transport, y compris pour la sécurité routière;
- *New Zealand Transport Agency (NZTA)*, agence gouvernementale responsable de la gestion des autoroutes nationales, du financement des initiatives en transport routier (y compris la sécurité routière) ainsi que de l'accès et de l'utilisation du réseau routier;
- *Accident Compensation Commission*, principalement responsable du régime d'assurance automobile;
- *New Zealand Police*, responsable du contrôle de l'application des mesures.

Les ministères de la Santé, de l'Éducation, de la Justice et du Travail ainsi que les autorités locales et les centres de recherche jouent un rôle important dans la conception, la mise en œuvre et la coordination des règles et de l'action publique en matière de sécurité routière.

¹³¹ International Transport Forum, *IRTAD Annual Report 2010*, p. 201, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

Cette section décrit sommairement le rôle et les responsabilités des institutions principalement responsables de la sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Il s'ensuit une description de l'interaction entre ces acteurs.

2.1. INSTITUTION CHEF DE FILE : MINISTRY OF TRANSPORT

Le MoT est l'institution chef de file en matière de transport et, à ce titre, est à la tête du *National Road Safety Committee*, responsable de l'élaboration et du suivi de la stratégie nationale de sécurité routière. Il est donc l'institution chef de file pour l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie *Safer Journeys*. Toutefois, la *New Zealand Transport Agency* joue également un rôle primordial étant, de par la législation, responsable de la gestion opérationnelle de tous les aspects du transport routier, y compris la sécurité routière. Cette situation résulte des changements successifs qui ont marqué la gouvernance du secteur du transport et de la sécurité routière depuis la création du MoT en 1972.

Cette section commence donc par un bref historique des divers modèles de gouvernance du secteur du transport et de la sécurité routière. Il s'ensuit une présentation de l'institution chef de file, soit le MoT.

2.1.1. Historique de la gouvernance du secteur du transport et de la sécurité routière¹³²

■ 1972-1986 : le ministère du Transport est responsable de tous les aspects du transport

De 1972 à 1986, le MoT était l'entité principalement responsable de la sécurité routière au niveau central. En effet, ce ministère concentrait entre ses mains la gestion de toutes les composantes du secteur du transport (y compris le transport routier), d'où une forte centralisation et une forte bureaucratisation. Ce modèle, jugé peu performant, a été modifié peu après l'arrivée du gouvernement travailliste en 1984.

■ 1986-1993 : la responsabilité du transport routier (y compris la sécurité routière) est partagée entre plusieurs institutions gouvernementales

De 1986 à 1993, des agences autonomes ont été créées avec la mission de gérer les différents secteurs du transport. En ce qui concerne le secteur routier :

- *Traffic Safety Service*, initialement responsable de l'application des règles de sécurité routière au sein du MoT, fusionne avec la police;
- l'agence gouvernementale, *Transit New Zealand*, créée en 1989, a pour mission de gérer les autoroutes nationales ainsi que le financement du transport de passagers et des routes locales. Ces fonctions liées au financement ont ensuite été transférées à une agence créée en 1996, le *Transfund New Zealand* dont l'objectif est de fournir les ressources financières nécessaires au développement d'un système routier sécuritaire et efficace.

¹³² MoT, *History of the Ministry of Transport*, <http://www.transport.govt.nz/about/moreabout/history/>
State Services Commission, the Treasury and the Department of the Prime Minister and Cabinet, *Formal Review of the New Zealand Transport Agency (NZTA)*, <http://www.ssc.govt.nz/sites/all/files/pif-nzta-review-may11.PDF>
NZTA, *NZ Transport Agency Statement of intent 2011-2014*, <http://www.nzta.govt.nz/resources/statement-of-intent/docs/soi-2011-2014.pdf>
NZTA, *NZ Transport Agency annual report and the National Land Transport Fund annual report for the year ended 30 June 2011*, p. 50, <http://www.nzta.govt.nz/resources/annual-report-nzta/docs/nzta-annual-report-2011.pdf>

■ 1993-2004 : une agence spécialisée assume la responsabilité de la sécurité routière¹³³

La *Land Transport Safety Authority* a été créée en 1993 afin de doter la Nouvelle-Zélande d'une autorité unique chargée de promouvoir la sécurité dans les transports terrestres à des coûts raisonnables et de gérer les systèmes d'information et de financement des transports terrestres. Cette agence fonctionnait sur la base d'un accord de performance conclu avec le ministère du Transport et de protocoles d'ententes signés avec ses partenaires en sécurité routière. Elle agissait en tant que chef de file à la tête du *National Road Safety Committee*, composé des ministres et de hauts dirigeants des quatre principales organisations gouvernementales responsables de la sécurité routière, à savoir : le MoT, la *Land Transport Safety Authority*, la *New Zealand Police* et l'*Accident Compensation Commission* (ACC). Ce comité était responsable de l'élaboration de la stratégie sur la sécurité routière *Road Safety to 2010* ainsi que de son plan d'action.

■ 2004-2008 : une agence gouvernementale devient responsable de la gestion du transport routier, y compris de la sécurité routière

En 2004, les fonctions opérationnelles de la *Land Transport Safety Authority* et du *Transfund New Zealand* sont fusionnées au sein d'une nouvelle agence, la *Land Transport New Zealand*. Cette fusion a été réalisée à la suite d'une réforme visant une meilleure intégration et une meilleure collaboration entre les agences gouvernementales responsables des différents domaines du transport. Les fonctions d'élaboration des politiques des deux anciennes agences sont transférées au MoT. À la différence de la *Land Transport Safety Authority*, la nouvelle agence n'agit pas en qualité de chef de file de la mise en œuvre de la stratégie nationale sur la sécurité routière. Cette fonction est reprise par le MoT qui dirige le *National Road Safety Committee*.

■ Depuis 2008 : la gestion des autoroutes s'ajoute aux responsabilités de la nouvelle agence gouvernementale

En 2008, la *Land Transport New Zealand* et le *Transit New Zealand* fusionnent et deviennent la *New Zealand Transport Agency* (NZTA). Cette fusion poursuit la logique d'intégration amorcée en 2004. Désormais, tous les aspects de la gestion du transport routier, y compris la gestion des autoroutes (autrefois assumées par le *Transit New Zealand*), sont rassemblés sous la direction d'une agence unique. Les fonctions stratégiques et d'élaboration des politiques demeurent sous la responsabilité du MoT, qui continue de jouer le rôle de chef de file de la conception et de la mise en œuvre de la stratégie nationale.

2.1.2. Présentation du Ministry of Transport¹³⁴

■ Responsabilité

Le MoT est l'entité gouvernementale responsable de la direction stratégique, de l'élaboration des politiques de transport et du suivi de la performance des entités publiques du secteur des transports. Il est également le principal conseiller du gouvernement en matière de transport.

Il est à la tête du secteur du transport composé du MoT, de quatre agences gouvernementales (dont la NZTA) et du *Road Safety Trust*, un fonds consacré au financement des activités en lien avec les priorités définies par la stratégie *Safer Journeys* et réalisées par les organisations non

¹³³ Tony Bliss, Jeanne Breen, Global Road Safety et Banque Mondiale, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 173,
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

¹³⁴ MoT, *About the Ministry of Transport*, <http://www.transport.govt.nz/about/>
NZTA, *Working in Transport*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/working-with-others/transport.html>

gouvernementales¹³⁵. Un schéma représentant le secteur du transport en Nouvelle-Zélande est présenté à l'annexe II-A.

Les agences sont responsables de la gestion des activités liées au transport routier (sécurité routière comprise) ainsi qu'au transport aérien, ferroviaire et maritime. Le MoT fonctionne sur la base de contrats annuels de performance avec chaque agence (excluant le *Road Safety Trust* qui fonctionne sur la base d'un acte de fiducie). Les agences lui rendent compte annuellement de leur performance. Par ailleurs, étant donné le rôle important joué par la NZTA en matière de transport routier (y compris la sécurité routière), un protocole d'entente a été signé entre les deux organisations afin de mieux délimiter les responsabilités¹³⁶.

Le MoT exerce toutefois certaines fonctions opérationnelles. Ainsi, en matière de transport routier, il est responsable de collecter les frais liés à l'obtention des permis, les frais payés par les usagers de la route (*Road user charges*) et d'administrer le remboursement des taxes sur le carburant. Ces revenus sont versés au *National Land Transport Fund* qui finance les activités en matière de transport routier. Le MoT mandate la NZTA (sur la base d'ententes) pour mettre en œuvre ces activités.

Le MoT produit ou participe à l'élaboration de différents plans et stratégies gouvernementaux en matière de transport. Ces documents stratégiques guident l'action du MoT et de ses agences opérationnelles, notamment en matière de sécurité routière¹³⁷. Ainsi :

- le *Government Policy Statement on Land Transport Funding* (GPS) présente les priorités gouvernementales sur 10 ans, en termes de financement des activités dans le domaine du transport routier, y compris en matière de sécurité routière. Ces orientations de financement sont mises en œuvre par le *National Land Transport Fund*, un plan triennal d'investissement administré par le conseil d'administration de la NZTA. C'est donc à partir du *National Land Transport Fund* que sont financées la plupart des activités prévues par la stratégie *Safer Journeys* ainsi que ses plans d'action;
- le document *Statement of Intent* présente le plan d'action du MoT sur un horizon de 3 ans. Les priorités et les actions sont définies pour chaque secteur du transport (aérien, maritime et terrestre);
- *Safer Journeys*, la stratégie nationale sur la sécurité routière et ses plans d'action. Le MoT dirige le *National Road Safety Committee* qui a élaboré ces documents et en assure le suivi. Ce comité comprend également la NZTA, la police et l'*Accident Compensation Corporation*.

Comme mentionné précédemment, le MoT dirige le *National Road Safety Committee* responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie *Safer Journeys*.

■ Structure organisationnelle

Le MoT est géré par une équipe de direction (*Ministry Leadership Team*) dans laquelle sont représentés les divers secteurs d'affaires du Ministère, y compris le *Road and Rail Group*¹³⁸.

Le *Road and Rail Group* compte trois équipes responsables :

- du réseau routier national et urbain;
- de la sécurité routière;
- d'Auckland.

¹³⁵ Road Safety Trust, *Page d'accueil*, <http://www.roadsafety.govt.nz/>

¹³⁶ MoT, *Relationship Protocol NZ Transport Agency and Ministry of Transport*, <http://www.transport.govt.nz/about/functions/Documents/NZTA-MoT-Relationship-Protocol-Mar2011.pdf>

¹³⁷ MoT, *Key strategies and plans*, <http://www.transport.govt.nz/ourwork/keystrategiesandplans/>

¹³⁸ MoT, *Ministry Leadership Team*, <http://www.transport.govt.nz/about/people/Pages/Ministry-Leadership-Team.aspx>

Les activités du *Road and Rail Group* couvrent les domaines suivants :

- l'accès au transport routier et la mobilité;
- la sécurité routière et ferroviaire;
- les permis (véhicules motorisés et conducteurs);
- la planification intégrée (*integrated land use and transport planning*);
- la performance économique du système de transport routier;
- la législation, la réglementation et la productivité.

De plus, le *Road and Rail Group* coordonne les activités d'élaboration de politiques de la NZTA et de l'agence responsable du réseau ferroviaire (*New Zealand Railway Corporation*)¹³⁹.

Un schéma de la structure de gestion du MoT est présenté à l'annexe II-B.

2.2. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET AUTRES ACTEURS

Cette section présente les institutions principalement responsables de la sécurité routière, c'est-à-dire les institutions gouvernementales qui, avec le MoT, font partie du *National Road Safety Committee*. Elle détaille également d'autres acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux jouant un rôle significatif en matière de sécurité routière en Nouvelle-Zélande.

2.2.1. New Zealand Transport Agency

Comme mentionné précédemment, la *New Zealand Transport Agency* (NZTA) est l'agence responsable de la gestion du transport routier, et à ce titre, joue un rôle primordial dans la mise en œuvre de la stratégie.

■ Responsabilités¹⁴⁰

La NZTA a la responsabilité de créer des solutions de transport pour une Nouvelle-Zélande prospère (*to create transport solutions for a thriving New Zealand*¹⁴¹). Concrètement, cela se concrétise à travers quatre fonctions opérationnelles :

- la planification des réseaux de transport routier;
- l'investissement dans le transport routier;
- la gestion du réseau routier de l'État;
- l'accès et l'utilisation du système de transport routier.

L'ensemble de ces fonctions participe à l'amélioration de la sécurité routière. De plus, la NZTA réalise des activités spécifiques en sécurité routière, telles que des campagnes de sensibilisation et des programmes d'éducation. Elle met également en œuvre ou coordonne diverses initiatives dans le cadre de la stratégie *Safer Journeys* et de son plan d'action (*voir l'annexe IX*).

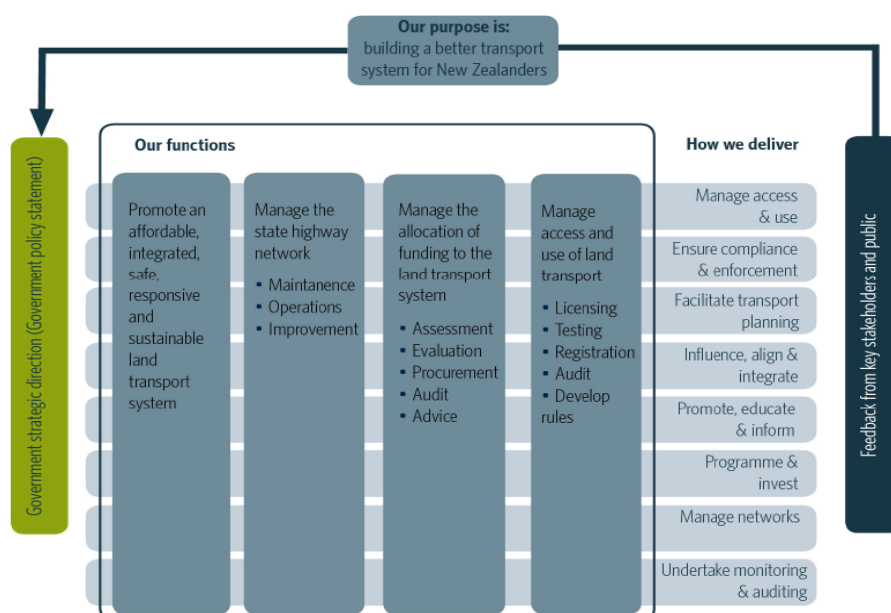
¹³⁹ MoT, *Road and Rail*, <http://www.transport.govt.nz/about/people/roadandrail/>

¹⁴⁰ NZTA, *Our role and priorities*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/what-we-do/role-priorities.html>
NZTA, *About us*, <http://www.nzta.govt.nz/about/index.html>

¹⁴¹ NZTA, *About us*, <http://www.nzta.govt.nz/about/index.html>

La figure suivante présente les fonctions et objectifs de la NZTA.

FIGURE 2 : FONCTIONS ET OBJECTIFS DE LA *NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY*¹⁴²



■ Structure de la *New Zealand Transport Agency*¹⁴³

La NZTA est dirigée par un directeur général qui rend compte au conseil d'administration nommé par le ministre du Transport. Sa structure est organisée autour de trois départements fonctionnels (*functional business groups*) et de trois départements de soutien (*support business groups*). Trois directeurs régionaux assurent la coordination des activités régionales en matière de transport.

► Conseil d'administration

Le conseil d'administration de la NZTA est composé d'un maximum de huit membres désignés par le gouvernement. Son rôle est de prendre des décisions indépendantes quant à l'allocation et l'investissement des fonds provenant du *National Land Transport Fund*¹⁴⁴. Il publie son programme d'investissement annuellement dans un document appelé le *National Land Transport Programme*¹⁴⁵.

¹⁴² NZTA, *Our purpose, functions and objectives*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/img/our-purpose-functions-objectives.pdf>

¹⁴³ NZTA, *Our structure*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/who-we-are/our-structure.html>
NZTA, *Our Board*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/who-we-are/our-board.html>

¹⁴⁴ Il s'agit d'un document prévoyant les dépenses en matière de transport sur une période de 10 ans. Pour plus d'informations : MoT, *Government Policy Statement on Land Transport Funding*, <http://www.transport.govt.nz/ourwork/KeyStrategiesandPlans/GPSONLandTransportFunding/>

¹⁴⁵ Il s'agit d'un programme développé tous les 3 ans pour donner de l'effectivité au *National Land Transport Fund*. Pour plus d'informations : NZTA, *The National Land Transport Programme process*, <http://www.nzta.govt.nz/planning/programming/nltp/>

► Départements fonctionnels

Les activités des départements fonctionnels mettent en œuvre les quatre fonctions opérationnelles de la NZTA. Ces départements sont les suivants :

- *Access and Use Group*. Ce département est notamment responsable :
 - de la réglementation des activités relatives à l'accès et à l'utilisation du réseau routier (activités des opérateurs du secteur du transport, normes sur les permis de conduire et sur le transport, Code de la route, etc.);
 - des relations avec les usagers (ex. : examens de conduite, délivrance des permis de conduire, immatriculation des véhicules, perception des frais de péages et autres revenus liés à l'utilisation du réseau routier);
 - des opérations régionales;
 - du registre des transports.
- *Planning and Investment Group* : ce département développe des partenariats régionaux et nationaux qui permettent à la NZTA d'influer sur l'aménagement du territoire et d'optimiser son investissement dans des solutions de transport intégrées. L'attribution des fonds en matière de transport routier se fait en conformité avec les orientations gouvernementales énoncées dans le *Government Policy Statement on Land Transport Funding* et des propositions formulées par les partenaires régionaux et locaux de la NZTA. Le financement des activités de transport routier est réalisé à travers le *National Land Transport Programme* qui est un plan triennal d'investissement en transport routier¹⁴⁶;
- *Highways and Network Operations Group* : ce département est responsable de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes nationales. Les routes locales appartiennent aux autorités locales et sont financées conjointement par les gouvernements locaux et le gouvernement central.

► Départements de soutien

Les trois départements de soutien sont les suivants :

- *Strategy and Performance Group* : ce département veille à ce que la stratégie et les politiques de la NZTA soient alignées sur les orientations gouvernementales. Il assure le suivi de la performance organisationnelle et en publie les résultats. De plus, il fait en sorte que le conseil d'administration bénéficie de conseils extérieurs sur la stratégie d'investissement de la NZTA;
- *Organisational Support Group* : il fournit à la NZTA des services juridiques, d'information, de financement, d'assurance et de soutien;
- *People and Capability Group* : il s'occupe de la gestion des ressources humaines.

L'organigramme de la NZTA est présenté à l'annexe III.

2.2.2. Accident Compensation Corporation

L'*Accident Compensation Corporation* est l'agence gouvernementale chargée d'administrer le régime public d'assurance accidents qui offre une couverture pour les blessures à l'ensemble des citoyens, résidents et visiteurs de la Nouvelle-Zélande¹⁴⁷. Elle s'implique dans la prévention des blessures par de la recherche et des projets visant à réduire le nombre d'accidents et de victimes

¹⁴⁶ NZTA, *Funding sources for the NZTA's investment in New Zealand's transport system*, <http://www.nzta.govt.nz/planning/investment/how-we-fund.html>

¹⁴⁷ Accident Compensation Corporation, *Introduction to ACC*, <http://www.acc.co.nz/about-acc/overview-of-acc/introduction-to-acc/index.htm>

de la route¹⁴⁸. L'*Accident Compensation Corporation* est un membre actif du *National Road Safety Committee*.

2.2.3. New Zealand Police¹⁴⁹

La police néo-zélandaise fait appliquer les règles de sécurité routière sur le terrain. De plus, elle joue un rôle actif dans la stratégie de communication à deux niveaux :

- par les contrôles qu'elle opère, elle doit aider aux changements de comportements voulus par la campagne nationale de communication¹⁵⁰;
- un officier d'éducation de la police intervient dans différents programmes d'éducation routière¹⁵¹.

Par ailleurs, il est utile de mentionner qu'un programme d'activités de la police sur la route (*Road Policing Programme*) est publié tous les ans. Il présente les activités consacrées à la sécurité routière que la police compte mettre en œuvre, lesquelles correspondent aux priorités décrites dans la stratégie de sécurité routière présentée à la section 4¹⁵².

2.2.4. Local Government New Zealand¹⁵³

Local Government New Zealand est une organisation représentant les intérêts des autorités locales. Elle les soutient dans leurs responsabilités de mise en œuvre des projets en matière de transport et d'autres activités financées par le *National Land Transport Programme*. Enfin, elle est responsable, avec d'autres organisations, de certaines actions déterminées dans le plan d'action de la stratégie de sécurité routière *Safer Journeys*, à savoir¹⁵⁴ :

- étudier les options de gestion de la vitesse;
- développer des programmes d'éducation et d'application de la loi pour les communautés à risques.

Local Government New Zealand est un membre actif du *National Road Safety Committee*.

2.2.5. Autres acteurs intervenant en sécurité routière

Outre les membres du *National Road Safety Committee*, d'autres intervenants jouent un rôle important en matière de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Cette section présente les principaux membres, notamment ceux ayant des responsabilités dans la mise en œuvre des actions relatives à la stratégie de sécurité routière *Safer Journeys*.

¹⁴⁸ Accident Compensation Corporation, *On the road*, <http://www.acc.co.nz/preventing-injuries/on-the-road/index.htm>

¹⁴⁹ NZTA, *Working in Transport*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/working-with-others/transport.html>

¹⁵⁰ NZTA, *Police involvement*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/police.html>

¹⁵¹ New Zealand Police, *School Road Safety Youth Education Programme*, <http://www.police.govt.nz/school-road-safety-education>

¹⁵² NZTA, *How we invest in road policing*, <http://www.nzta.govt.nz/planning/programming/road-policing.html>

¹⁵³ NZTA, *Working in Transport*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/working-with-others/transport.html> et LGNZ, *About us*, <http://www.lgnz.co.nz/about-us/>

¹⁵⁴ MoT, *Safer Journeys Action Plan 2011-2012*, p. 11 et 19, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-Action-plan-2011.pdf>

■ Membres associés du *National Road Safety Committee*¹⁵⁵

Quatre ministères sont désignés comme membres associés du *National Road Safety Committee* et, à ce titre, se sont vu attribuer des responsabilités importantes (dans leurs domaines de compétences) dans la mise en œuvre de la stratégie nationale *Safer Journeys*. Il s'agit des ministères suivants :

- ministère de la Santé;
- ministère de l'Éducation;
- ministère de la Justice;
- ministère du Travail.

■ Autorités locales

Comme mentionné à la section 1.3, les autorités locales sont responsables du réseau routier local; elles en assurent l'entretien et le développement et exercent d'importantes fonctions de réglementation. Les autorités régionales ont la charge de développer les stratégies régionales et les plans de transport terrestre qui guident la prise de décision en matière de transport des autorités territoriales¹⁵⁶. Les responsabilités se répartissent comme suit :

1) À l'échelon régional¹⁵⁷

Les autorités régionales doivent inclure la question de la sécurité routière dans les stratégies et plans régionaux de transport. Tous les comités de transport régionaux doivent compter un représentant chargé des questions de sécurité routière parmi leurs membres. Les activités régionales en sécurité routière comprennent notamment :

- l'établissement de cibles régionales en matière de sécurité routière;
- le soutien des stratégies régionales et locales favorisant l'intégration de la sécurité routière à la gestion courante en matière de transport;
- la définition des outils dont peuvent disposer les gouvernements régionaux pour atteindre les cibles régionales et nationales en matière de sécurité routière. Cette information doit être insérée dans les plans régionaux de transport.

2) À l'échelon local

Les autorités locales sont responsables de s'assurer que les décisions prises par les autorités responsables du transport routier prennent en compte les questions de sécurité routière et qu'elles contribuent à l'atteinte des objectifs locaux, régionaux et nationaux en la matière¹⁵⁸.

Elles sont également responsables de la coordination de la planification en matière de sécurité routière. Ce processus de planification fait intervenir les autorités locales, la *New Zealand Police*, l'ACC, la NZTA et des représentants de la communauté¹⁵⁹.

¹⁵⁵ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, p. 44-45, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>

¹⁵⁶ MoT, *The New Zealand Government Transport Sector*, http://www.transport.govt.nz/about/Documents/Transport_sector_diagram_2011.pdf

¹⁵⁷ NZTA, *Planning to improve road safety*, <http://www.nzta.govt.nz/planning/process/road-safety.html>

¹⁵⁸ NZTA, *Guidelines for developing and implementing a safety management system for road controlling authorities*, <http://www.nzta.govt.nz/resources/sms/guidelines-developing/guidelines-developing.html>

¹⁵⁹ NZTA, *Road safety action plans*, <http://www.nzta.govt.nz/resources/road-safety-action-plan/docs/road-safety-action-plan-guidelines.pdf>

■ *Road Safety Trust*¹⁶⁰

Le *Road Safety Trust* est un fonds gouvernemental qui a pour but de financer des projets en matière de sécurité routière menés par les organisations non gouvernementales. Ces projets doivent être alignés sur les priorités établies par la stratégie *Safer Journeys* et ses plans d'action. Il s'agit des projets entrant dans les catégories suivantes :

- Projets de développement technologiques ne pouvant être financés par d'autres institutions gouvernementales;
- Bourses d'études et de recherche;
- Activités de formation, d'éducation et de promotion;
- Autres projets jugés pertinents par les administrateurs du Fonds.

Le *Road Safety Trust* est administré par une équipe composée :

- d'un président. Pour l'année 2011-2012, le président du *Road Safety Trust* est le directeur général de la NZTA;
- d'un représentant de la NZTA;
- d'un représentant des jeunes, nommé par le ministère de la Jeunesse;
- d'un représentant des usagers de la route nommé par la NZTA.

Il est financé par une partie des revenus gouvernementaux issus de la vente des plaques d'immatriculation. Il reçoit du soutien logistique de la part de la NZTA. Ainsi, le département *Access and Use Group* fournit des services-conseils aux administrateurs tandis que le département *Organisational Support Group* propose des services de soutien financier. Les services de soutien offerts par la NZTA sont prévus dans le cadre d'un protocole d'entente entre le *Road Safety Trust* et la NZTA. Le *Road Safety Trust* rend compte au ministre du Transport.

■ *New Zealand Automobile Association*¹⁶¹

La *New Zealand Automobile Association* est une organisation qui offre des conseils en matière d'automobile, d'assurance, de financement et de cartes routières. Elle est également l'un des partenaires du programme d'évaluation de la sécurité des routes néo-zélandaises, *New Zealand Road Assessment Programme* (KiwiRAP), dont la description est faite à la section 6.1.

■ *Vehicle Safety Advisory Group*¹⁶²

Le *Vehicle Safety Advisory Group* a la responsabilité de développer des stratégies permettant d'améliorer la flotte des véhicules néo-zélandais en alignant les cadres réglementaires et industriels. Il établit une liste de priorités en fonction des priorités stratégiques de la NZTA. Il est composé de représentants influents de l'industrie des véhicules, des usagers, des groupes de lobbying, ainsi que de représentants des organismes de réglementation.

¹⁶⁰ Road Safety Trust, *Funding initiatives to improve road safety*, <http://www.roadsafety.govt.nz/>
Road Safety Trust, *Road Safety Trust for the year ended 30 June 2011*, <http://www.roadsafety.govt.nz/docs/annual-report-10-11.pdf>

¹⁶¹ New Zealand Automobile Association, *The AA*, <http://www.aa.co.nz/about/the-aa/>

¹⁶² NZTA, *Vehicle Safety Advisory Group (VSAG)*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/working-with-others/vsag.html>

2.3. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA COMMUNICATION

2.3.1. Institution responsable de la communication

L'institution principale responsable de la communication est la NZTA. Dans ce domaine, elle intervient à deux niveaux :

- elle assume la responsabilité de la campagne publicitaire nationale sur la sécurité routière¹⁶³;
- elle est impliquée dans de nombreux projets et campagnes spécifiques¹⁶⁴.

Le détail de la structure et des compétences de la NZTA est donné à la section 2.2.1.

2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication

D'autres acteurs intervenant en matière de communication peuvent être mentionnés :

- la *New Zealand Police* contribue à la campagne publicitaire nationale et intervient dans les programmes d'éducation routière;
- l'*Accident Compensation Corporation* s'associe à des projets visant la prévention des blessures, tels que le programme *Practice*, une plate-forme en ligne consacrée aux jeunes qui apprennent à conduire¹⁶⁵;
- le *Road Safety Trust* finance, entre autres, des projets d'organisations non gouvernementales en matière de formation, d'éducation et de promotion;
- l'*AA Driver Education Foundation*, organisation caritative, qui fait la promotion d'initiatives consacrée à l'éducation des conducteurs devant leur permettre d'améliorer leur comportement pour le rendre plus sécuritaire¹⁶⁶.

2.4. INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS

L'interaction entre les acteurs en matière de sécurité routière se fait par l'entremise de différents mécanismes, notamment :

- le *National Road Safety Committee* qui assure la coordination horizontale et verticale entre les principaux acteurs gouvernementaux;
- les partenariats entre les principaux acteurs aux échelons national et local;
- le *National Land Transport Programme* qui est la source principale de financement en matière de sécurité routière.

¹⁶³ NZTA, *About the road safety campaign*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/index.html>

¹⁶⁴ NZTA, *Our websites*, <http://www.nzta.govt.nz/about/related-sites.html>

¹⁶⁵ Practice, *All about Practice*, <https://www.practice.co.nz/about/frequently-asked-questions/practice.aspx>

¹⁶⁶ AA Driver Education Foundation, *AA Driver Education Foundation*, <http://www.aa.co.nz/about/aa-driver-education-foundation/>

2.4.1. National Road Safety Committee et National Road Safety Management Group¹⁶⁷

Le *National Road Safety Committee* est le principal forum de coordination et de collaboration entre les ministères et organismes gouvernementaux qui jouent un rôle en matière de sécurité routière. En effet :

- il a la responsabilité de concevoir une stratégie collective permettant de réduire le nombre de blessés et de décès sur les routes néo-zélandaises et d'assurer une bonne coordination dans l'action gouvernementale en matière de sécurité routière. Il est également responsable du suivi de la mise en œuvre de la stratégie *Safer Journeys*;
- chaque ministère et organisme membre ou associé est tenu d'utiliser ses ressources disponibles pour atteindre les objectifs organisationnels et nationaux en matière de sécurité routière;
- la présence du *Local Government New Zealand* au sein du Comité assure la concertation entre l'échelon central et l'échelon local.

Le *National Road Safety Committee* est constitué des hauts dirigeants de ces mêmes ministères et organismes. Dirigé par le directeur général (*Chief executive*) du MoT, il compte parmi ses membres le chef de la police (*New Zealand Police*) ainsi que les directeurs généraux de la NZTA, de l'AAC et du *Local Government New Zealand*. Il comprend aussi les ministres responsables de la Santé, de l'Éducation, de la Justice et du Travail qui sont des membres associés.

Il est soutenu dans son action par le *National Road Safety Management Group*, groupe de gestion essentiellement composé des gestionnaires principaux des organisations membres. Tous deux assurent notamment le suivi de la stratégie nationale *Safe Journeys* et de ses plans d'action.

2.4.2. Partenariats entre les principaux acteurs

Les principaux acteurs de la sécurité routière établissent des partenariats reposant généralement sur des protocoles d'ententes bilatéraux ou multilatéraux. En voici deux exemples :

■ Partenariat entre le *Ministry of Transport* et la *New Zealand Transport Agency*

Le MoT a signé un protocole d'entente en 2010 avec la principale agence gouvernementale intervenant en sécurité routière, soit la NZTA¹⁶⁸. Ce protocole définit les rôles des deux institutions (élaboration de politiques pour le MoT et gestion opérationnelle pour la NZTA) ainsi que le cadre de leur interaction (*ce protocole est reproduit à l'annexe IV*). De plus, le MoT et la NZTA ont signé des ententes par lesquelles le MoT délègue à l'Agence certaines responsabilités opérationnelles.

■ Partenariat entre la *New Zealand Transport Agency* et la *New Zealand Police*

Chaque année, la NZTA prépare un *Road Safety Policing Programme*¹⁶⁹ qui est une entente signée avec la *New Zealand Police* et dans laquelle sont décrits les éléments suivants :

- les activités à réaliser par la police en matière de sécurité routière. Les activités s'enlignent sur les priorités définies dans la stratégie *Safer Journeys*;
- les montants accordés par la NZTA pour le financement de ces activités;

¹⁶⁷ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010–2020*, p. 44-45,

<http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>

¹⁶⁸ MoT, *Relationship Protocol NZ Transport Agency and Ministry of Transport*,

<http://www.transport.govt.nz/about/functions/Documents/NZTA-MoT-Relationship-Protocol-Mar2011.pdf>

¹⁶⁹ NZTA, *2011/12 Road Policing Programme (RPP)*, <http://www.nzta.govt.nz/resources/road-policing-programme/docs/rpp-2011-12.pdf>

- les mesures de performance utilisées pour assurer le suivi de ces activités.

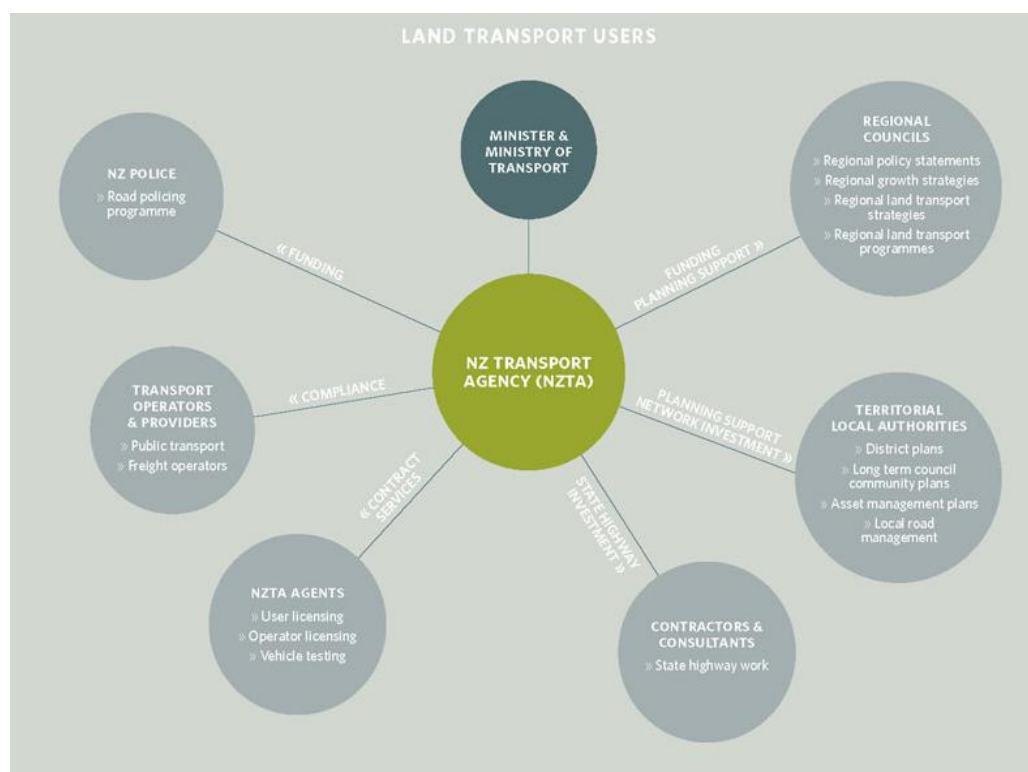
Par ailleurs, la NZTA développe des partenariats avec les autorités locales dans le cadre de l'établissement de plans d'action locaux en sécurité routière (voir la section 2.2.4) et avec l'ACC pour l'amélioration des programmes de sécurité routière en milieu de travail.

2.4.3. Planification intégrée en matière de transport¹⁷⁰

La planification des activités de sécurité routière est un exemple de collaboration entre les acteurs intervenant dans ce domaine. Elle s'insère dans le processus de planification intégrée en matière de transport mis en place par le gouvernement néo-zélandais. Cette approche encourage la coordination entre la planification en transport, le développement urbain et l'aménagement du territoire. La NZTA dirige ce processus, finance les initiatives retenues dans le cadre de cette planification (ex. : le *Road Safety Policing Programme*) en sa qualité de gestionnaire du *National Land Transport Programme* et soutient les autorités régionales et locales dans leur exercice de planification en transport, y compris l'établissement de plans locaux de sécurité routière.

Les figures 3 et 4 montrent les interactions entre les différents acteurs.

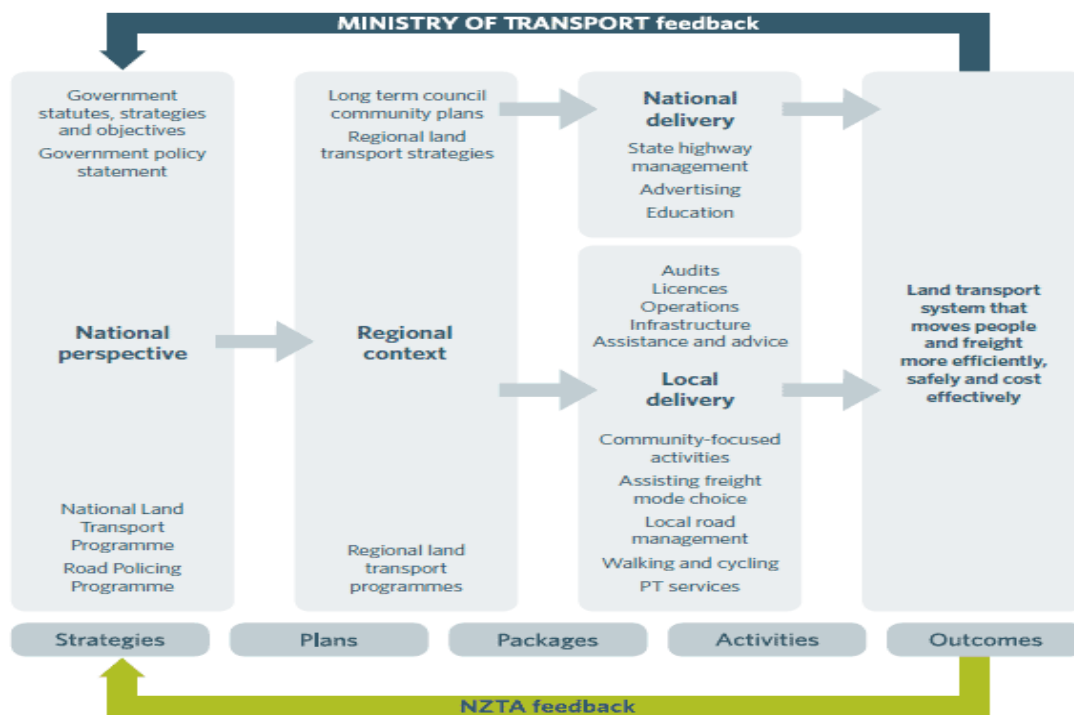
FIGURE 3 : INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS¹⁷¹



¹⁷⁰ NZTA, *The planning process*, <http://www.nzta.govt.nz/planning/process/index.html>

¹⁷¹ NZTA, *Where we fit*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/img/where-we-fit-large.jpg>

FIGURE 4 : PLANIFICATION INTÉGRÉE EN MATIÈRE DE TRANSPORT¹⁷²



3. APERÇU DU CADRE NORMATIF EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

3.1. DESCRIPTION DE L'APPROCHE NORMATIVE

3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière

Avec l'arrivée du parti travailliste au pouvoir au milieu des années 1980, un mouvement rapide et profond de modernisation de l'État s'est manifesté dans toutes les sphères de l'action publique, y compris dans le secteur de la sécurité routière qui a connu des réformes radicales au cours des vingt-cinq dernières années¹⁷³.

Les réformes menées dans le secteur de la sécurité routière ont conduit à des résultats remarquables au cours des années 1990 à 2005, avec, de 1995 à 2000, une intensification des contrôles de vitesse, de la détection de l'alcoolémie ainsi que du port de la ceinture et du casque. Des campagnes intenses de sensibilisation ont accompagné ces mesures. C'est également à partir du début des années 1990 qu'ont été instaurées des stratégies consacrées à la sécurité routière. Ainsi, le *National Road Safety Plan*, lancé en 1991, est le premier plan d'action en matière de sécurité routière. Multisectoriel, il devait permettre aux routes néo-zélandaises d'atteindre un niveau de sécurité équivalent à celui des routes des administrations les plus performantes en la matière¹⁷⁴. En 2003, la *Road Safety to 2010 Strategy* reposait sur une nouvelle approche, dite « approche des trois Es » pour *engineering*, *education* et *enforcement* (ingénierie, éducation et application) marquant les domaines dans lesquels des actions seraient principalement mises en

¹⁷² NZTA, *Working in Transport*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/working-with-others/transport.html>

¹⁷³ Shaun Goldfinch, « The State », p. 552.

¹⁷⁴ John Battersby Toomath, *Road safety performance in New Zealand*, p. 43-54.

œuvre¹⁷⁵. Enfin, la stratégie actuelle, *Safer Journeys: New Zealand Road Safety Strategy 2010-2020*, a été élaborée autour de l'approche pour un système sûr. À ce titre, l'ensemble des mesures préconisées pour améliorer la sécurité routière concerne l'ensemble des éléments du système routier : routes et bords de routes, vitesse, véhicules et utilisation des routes¹⁷⁶.

3.1.2. Approche normative en matière de communication¹⁷⁷

L'approche normative pour la communication est d'une certaine manière liée à la stratégie globale de sécurité routière. En effet, alors que la stratégie de communication a pris sa forme actuelle en 1995, c'est-à-dire bien avant la stratégie *Safer Journeys*, les thèmes abordés ont évolué afin d'être constamment en accord avec les priorités du moment. De plus, la stratégie *Safer Journeys* prévoit certaines mesures d'éducation, de promotion et de sensibilisation. Cette stratégie est développée à la section 5.

3.2. PRINCIPALES LOIS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans une approche pour un système sûr, comme celle adoptée par la Nouvelle-Zélande, la législation sur la sécurité routière touche plusieurs aspects tels que l'infrastructure routière, les véhicules, la sécurité des usagers et les soins médicaux. Les thèmes suivants sont généralement traités :

- Règles de circulation routière et de sécurité des usagers;
- Responsabilité en cas d'accident;
- Enregistrement de véhicules;
- Permis de conduire;
- Construction et équipements de véhicules;
- Registres de renseignements sur les véhicules et les conducteurs.

L'annexe V fournit une liste non exhaustive des principaux textes législatifs et réglementaires actuellement en vigueur.

De tous ces instruments juridiques, le plus important est la *Land Transport Act (1998)*¹⁷⁸. Cette loi définit le cadre législatif de la réglementation et de la sécurité des transports terrestres. Plus précisément, elle :

- établit les différentes responsabilités des participants au transport terrestre (telles que l'obligation de détenir un permis de conduire pour conduire un véhicule motorisé sur une route, l'interdiction de dépasser un certain taux d'alcoolémie au volant, l'interdiction de surcharger les véhicules lourds);
- énonce les exigences du régime du permis de conduire (telles que la période de validité d'un permis de conduire, l'âge minimum pour obtenir un permis de conduire, l'obligation d'avoir une photographie sur le permis de conduire);
- définit les infractions, les peines et les pouvoirs d'exécution de la législation (tels que les infractions et les peines liées à l'alcool au volant ou les pouvoirs d'exécution de la police);
- contient des mesures administratives et diverses.

¹⁷⁵ MoT, *Road safety Strategy to 2010*, <http://www.transport.govt.nz/ourwork/Documents/2010-strategy.pdf> et MoT, *Report on road safety progress since 2000*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Road%20Safety%20Progress%20since%202000.pdf>

¹⁷⁶ Par souci de simplification dans cette section, nous utiliserons l'expression *Safer Journeys* pour parler de la stratégie actuelle.

¹⁷⁷ NZTA, *About the road safety campaign*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/index.html>

¹⁷⁸ MoT, *Land Transport Act 1998*, <http://www.transport.govt.nz/legislation/acts/Pages/LandTransportAct1998.aspx>

La *Land Transport Act* a été modifiée plusieurs fois depuis son adoption, et des sections lui ont été ajoutées, concernant, par exemple, les services de délivrance des permis, l'enregistrement des véhicules ou les journaux de bord.

3.3. DOCUMENTS D'ENCADREMENT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le premier plan relatif à la sécurité routière a été lancé en 1991. En tout, trois plans et stratégies se sont succédé jusqu'à aujourd'hui. De plus, un plan consacré aux transports en général existe également. Cette section donne un bref aperçu de ces documents. Il est nécessaire de mentionner l'existence d'un Code de la route contenant l'ensemble des règles qui encadrent la conduite en Nouvelle-Zélande¹⁷⁹.

■ *National Road Safety Plan (1991-2001)*¹⁸⁰

Le *National Road Safety Plan* constitue la première tentative pour développer un plan d'action multisectoriel avec une vision pour atteindre un niveau de sécurité sur les routes néo-zélandaises équivalent à celui des administrations les plus performantes. Il visait ainsi à mobiliser un effort unifié et concerté pour réduire le nombre de décès et de blessés sur les routes. Il était conçu comme un document « vivant », devant être mis à jour en fonction des expériences, des problématiques émergentes et du retour d'informations de la part des usagers¹⁸¹.

Le *National Road Safety Plan* définissait des buts à l'échelon national, des cibles et des priorités, ainsi qu'un processus de gestion pour coordonner les actions entre les différentes parties prenantes. À long terme, le but du Plan était d'atteindre un niveau de sécurité équivalent à celui des administrations les plus sûres; à court terme, des objectifs quantifiés d'amélioration des indicateurs de sécurité devaient être atteints.

■ *New Zealand Transport Strategy (depuis 2002)*¹⁸²

Première stratégie adoptée en matière de transport en général, la *New Zealand Transport Strategy* a été lancée en 2002. Elle soutient la vision d'un système de transport abordable, intégré, sûr, réactif et durable, au moyen d'une approche intégrée en cinq objectifs : favoriser le développement économique; aider à la sûreté et à la sécurité personnelle; améliorer l'accès et la mobilité; protéger et promouvoir la santé publique et assurer la durabilité de l'environnement. La sécurité est donc au cœur de la stratégie.

La *New Zealand Transport Strategy* a été mise à jour en 2008 et définit désormais la vision des transports à l'horizon 2040. Les objectifs restent les mêmes que ceux de la version initiale, mais leur quantification a changé. Ainsi, d'ici 2040, le gouvernement souhaite que le nombre de décès soit inférieur à 200 par année et que celui des blessés graves ne dépasse pas le seuil des 1 500. À cette fin, la *New Zealand Transport Strategy* précise que les mesures permettant d'atteindre ces résultats devaient être présentées dans la nouvelle stratégie de sécurité routière devant être lancée en 2010.

¹⁷⁹ NZTA, *The official New Zealand road code*, <http://www.nzta.govt.nz/resources/roadcode/road-code-index.html>

¹⁸⁰ John Battersby Toomath, *Road safety performance in New Zealand*, p. 43-54.

¹⁸¹ À ce titre, il a été révisé en 1995.

¹⁸² Jeanne Breen Consulting, *Review of the Road Safety to 2010 Strategy Final Report*, <http://www.transport.govt.nz/about/publications/Documents/2010-Breen-report.pdf> et MoT, *The New Zealand Transport Strategy 2008*, <http://www.transport.govt.nz/ourwork/Documents/NZTS2008.pdf>

■ *Road Safety to 2010 Strategy (2003-2010)*¹⁸³

La *Road Safety to 2010 Strategy* présentait l'approche et les objectifs à l'horizon 2010 en matière de sécurité routière. L'approche choisie était celle des trois « Es » pour *engineering, education* et *enforcement* (ingénierie, éducation et application). Les mesures adoptées devaient donc s'insérer dans l'un de ces grands thèmes, mais également dans les objectifs de la *New Zealand Transport Strategy* présentée au point suivant. Les mesures préconisées ont été mises en œuvre en trois vagues (*implementation packages*) : 2003, 2004 et 2007. Les priorités étaient :

- l'ingénierie pour des routes plus sûres;
- la réduction des vitesses;
- le combat contre la conduite en état d'ivresse;
- les mesures à l'encontre des contrevenants notoires;
- l'encouragement au port de la ceinture de sécurité;
- l'amélioration de la sécurité pour les cyclistes et les piétons;
- l'amélioration du parc de véhicules;
- des initiatives nouvelles et ciblées en matière d'éducation.

■ *Safer Journeys (2010-2020)*

Safer Journeys: New Zealand's Strategy 2010-2020 est la stratégie actuellement en place et exclusivement consacrée à la sécurité routière. Elle est détaillée à la section 4.

4. ANALYSE DE LA STRATÉGIE SAFER JOURNEYS: NEW ZEALAND'S ROAD SAFETY STRATEGY 2010-2020

La stratégie *Safer Journeys: New Zealand's Road Safety Strategy 2010-2020*¹⁸⁴ a remplacé la *Road Safety to 2010 Strategy* qui arrivait à échéance. La stratégie *Safer Journeys* a pour but de relancer la cadence de diminution du nombre d'accidents et de victimes sur les routes néo-zélandaises. À cette fin, elle est la première stratégie sur la sécurité routière élaborée autour de l'approche pour un système sûr. Cette section présente les principaux éléments de la stratégie.

4.1. DESCRIPTION DE LA STRATÉGIE

4.1.1. Processus

La stratégie *Safer Journeys* a été élaborée sous l'égide du ministère des Transports et lancée en décembre 2009. Afin de déterminer la meilleure façon d'améliorer la sécurité routière, un document de discussion (*Safer Journeys Discussion Document*) a été préparé en août 2009. Il présentait les principaux défis de la sécurité routière en Nouvelle-Zélande et proposait plus de 60 initiatives possibles pour y remédier. Il a été soumis à des consultations publiques du 18 août

¹⁸³ MoT, *Road safety Strategy to 2010*, <http://www.transport.govt.nz/ourwork/Documents/2010-strategy.pdf>
MoT, *Report on road safety progress since 2000*,

<http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Road%20Safety%20Progress%20since%202000.pdf>

¹⁸⁴ Par souci de simplification, nous utiliserons simplement *Safer Journeys* en parlant de la stratégie actuelle dans cette section.

2009 au 2 octobre 2009¹⁸⁵. Plus de 1 500 commentaires ont été reçus et le gouvernement a ajusté ses propositions initiales afin que la stratégie reflète l'opinion publique¹⁸⁶.

4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées

■ Classification des thèmes selon les niveaux de priorité

La stratégie *Safer Journeys* détermine 13 domaines dans lesquels les performances doivent être améliorées. Ces domaines sont classés en trois catégories :

- Domaines de grande préoccupation¹⁸⁷ :
 - Réduire les cas de conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise de l'alcool;
 - Augmenter la sécurité des jeunes conducteurs;
 - Sécuriser les routes et les accotements;
 - Définir des vitesses sécuritaires;
 - Augmenter la sécurité des motocyclistes;
- Domaines de préoccupation moyenne :
 - Améliorer la sécurité du parc des véhicules légers;
 - Augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes;
 - Améliorer la sécurité des véhicules lourds;
 - Réduire l'impact de la fatigue au volant;
 - S'occuper de la distraction au volant;
 - Réduire l'impact de la conduite à risque;
- Domaines d'intérêt continu et émergent :
 - Augmenter l'utilisation des dispositifs de retenue;
 - Augmenter la sécurité des personnes âgées.

Par ailleurs, ces différents domaines de préoccupation sont liés avec les éléments de l'approche pour un système sûr, qui sont :

- des routes et bords de routes sûrs;
- des vitesses sûres;
- des véhicules sûrs;
- une utilisation sûre des routes.

L'annexe VII détaille les domaines de préoccupation et les éléments dans lesquels les actions les concernant doivent être prises.

■ Méthode de classification et apport du public

La répartition des thèmes selon les niveaux de priorités a été principalement réalisée sur la base de recherches et d'études démontrant la gravité et l'étendue des problèmes. Le document de

¹⁸⁵ MoT, *safer Journeys discussion document*,
<http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/whatyousaid/discussiondocument/>
MoT, *Safer Journeys - Discussion Document*,
http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneysfull_web.pdf

¹⁸⁶ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010–2020*, p.8-9,
<http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>

¹⁸⁷ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010–2020*, p. 12,
<http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>
Les domaines de grande préoccupation sont ceux qui : a) nécessitent la plus grande amélioration et dans lesquels un changement signifiant de direction politique ou un effort important est requis; b) pourraient contribuer en grande partie à la réduction des coûts économiques engendrés par les victimes de la route.

consultation publique contenait une question sur la pertinence des thèmes choisis, mais l'accent a plutôt été mis sur la pertinence et la classification des 60 initiatives proposées pour répondre aux problèmes considérés. Le résumé des commentaires du public mentionne que peu de commentaires ont été faits à propos du classement des thèmes et que la plupart soulignaient que les thèmes « fatigue » ou « marche et cyclisme » auraient dû être considérés comme des questions de grande préoccupation¹⁸⁸. Selon les commentateurs issus du grand public, la question de la fatigue est d'autant plus préoccupante que la conduite sur de longues distances fait partie de la culture néo-zélandaise. De la même façon, les organisations et les autres acteurs concernés par la sécurité routière étaient généralement d'accord avec les thèmes choisis et leur classification. Comme les commentateurs du grand public, ils ont suggéré que les thèmes « fatigue », « marche et cyclisme » soient classés à un niveau plus élevé. De plus, ils ont proposé que le thème « distraction » soit également considéré comme un thème de grande priorité. Par ailleurs, ils ont proposé de faire passer le thème « dispositifs de retenue pour les enfants » de la catégorie « domaine d'intérêt continu ou émergent » à l'une des deux autres catégories supérieures. Certaines organisations ont aussi demandé que plus d'importance soit accordée à l'éducation et aux programmes communautaires dans la version finale de la stratégie, mais la plupart de ces propositions n'ont pas été retenues. Toutefois, la question de la conduite à risque initialement classée dans la dernière catégorie est devenue une question de préoccupation moyenne, car elle suscitait beaucoup d'intérêt et de préoccupation au sein du public et des organisations¹⁸⁹. De plus, une place importante est réservée à l'éducation dans la version finale de la stratégie.

■ Initiatives visant à répondre aux préoccupations

La stratégie *Safer Journeys* détermine également les actions devant être prises dans ces différents domaines de priorités. Il y a, d'une part, des « actions premières » qui devaient commencer dès 2010. Il s'agit des initiatives devant avoir le plus grand impact sur la sécurité routière; elles concernent quatre domaines de grande préoccupation :

- Augmenter la sécurité des jeunes conducteurs;
- Réduire de la conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogue;
- Sécuriser les routes et les accotements;
- Augmenter la sécurité des motocyclistes.

Des actions supplémentaires concernant l'ensemble des domaines de préoccupation et devant permettre d'aller au-delà des « actions premières » sont également définies. L'annexe VII fournit la liste de toutes les actions (premières et supplémentaires) ciblées dans la stratégie *Safer Journeys*.

4.2. GESTION DE LA STRATÉGIE

4.2.1. Méthodes d'évaluation¹⁹⁰

Le plan d'action 2011-2012 prévoit que les progrès en matière de sécurité routière soient évalués au cours de ces mêmes années. Cela doit permettre à la Nouvelle-Zélande d'apprendre de ses succès et de ses échecs et de s'appuyer sur les expériences étrangères dans la mise en œuvre de l'approche pour un système sûr. Le résultat de cette évaluation et des actions déjà entreprises permettra de planifier les futures mesures devant faire de l'approche pour un système sûr la norme dans le pays.

¹⁸⁸ MoT, *Summary of submissions*, p. 11,

http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneys_summary_of_submissions.pdf

¹⁸⁹ MoT, *Our Response*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/whatyousaid/Pages/Ourresponse.aspx>

¹⁹⁰ MoT, *Safer Journeys Action Plan 2011-2012*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-Action-plan-2011.pdf>

4.2.2. Mécanismes de coordination¹⁹¹

La mise en œuvre des actions de la stratégie *Safer Journeys* se fait sous l'égide du *National Road Safety Committee* (NRSC). Plus de détails sur le NRSC sont fournis à la section 2.4.

4.2.3. Mécanismes de suivi¹⁹²

La stratégie *Safer Journeys* prévoit de surveiller les progrès en matière de sécurité routière afin de s'assurer que les buts fixés sont atteints. Ce suivi est exercé par le *National Road Safety Committee* et des indicateurs doivent être utilisés pour le suivi; il s'agit d'indicateurs généraux et d'indicateurs relatifs aux différents éléments de l'approche pour un système sûr (routes et bords de routes sûrs, vitesses sûres, véhicules sûrs et utilisation sûre des routes). Le détail de ces indicateurs est fourni à l'annexe VIII.

4.2.4. Mécanismes de financement¹⁹³

Le financement des mesures introduites par la stratégie *Safer Journeys* provient de différentes sources par une réallocation des ressources afin de les affecter aux priorités décrites par la stratégie. Ces différentes sources de financement sont :

- le *National Land Transport Fund*;
- le *Road Policing Programme*;
- la *New Zealand Transport Agency*;
- l'*Accident Compensation Corporation*;
- le *Local Government New Zealand*.

4.2.5. Plan d'action

La stratégie *Safer Journeys* prévoit la mise en œuvre des actions déterminées par une série de trois plans d'action qui doivent détailler¹⁹⁴ :

- les actions mises en œuvre pour prendre en charge les domaines de préoccupation et le niveau d'amélioration escompté;
- le rythme et la durée des actions;
- le(s) responsable(s) 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. Il contient la liste des mesures envisagées pour tendre vers un système sûr ainsi que le partage des responsabilités entre les différentes parties prenantes. Le détail de ces mesures est fourni à l'annexe IX¹⁹⁵.

¹⁹¹ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, p. 44-45, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>

¹⁹² MoT, *Monitoring our progress*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-factsheet-Monitoring-our-progress.pdf>

¹⁹³ MoT, *Safer Journeys strategy - FAQs*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/frequentlyaskedquestions/saferjourneysstrategy-faqs/>
MoT, *Regulatory Impact Statement Completing Safer Journeys First Actions - Agency disclosure statement*, <http://www.transport.govt.nz/about/functions/Documents/Completing-Safer-Journeys-first-actions-RIS.pdf>

¹⁹⁴ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, p. 13, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>

¹⁹⁵ MoT, *Safer Journeys Action Plan 2011-2012*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-Action-plan-2011.pdf>

4.3. RETOMBÉES DE LA STRATÉGIE SAFER JOURNEYS

Depuis l'adoption de la stratégie *Safer Journeys*, plusieurs changements ont eu lieu en matière de sécurité routière, principalement de nouvelles lois dans des domaines de grande préoccupation, lesquelles ont été introduites par la *Land Transport (Road Safety and Other Matters) Amendment Act 2011*. Le tableau suivant en fait la présentation¹⁹⁶.

¹⁹⁶ MoT, *What we have done so far*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-factsheet-What-we-have-done-so-far.pdf>

TABLEAU 1 : RETOMBÉES DE LA STRATÉGIE *SAFER JOURNEYS*

DOMAINE DE PRÉOCCUPATION	MESURES ADOPTÉES
Augmenter la sécurité des jeunes conducteurs	Nouvelle législation : • Rehaussement de l'âge pour conduire à 16 ans; • Introduction d'une interdiction totale d'alcool au volant pour les conducteurs de moins de 20 ans; • 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; • La NZTA peut désormais rendre l'examen pratique du permis de conduire plus difficile pour encourager 120 heures de conduite accompagnée.
Réduire la conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise d'alcool	Nouvelle législation : • Permission de l'introduction d'éthylomètres antidémarrageurs pour les récidivistes ou les conducteurs contrôlés avec un haut taux d'alcool dans le sang; • 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; • Introduction d'une tolérance nulle d'alcool au volant d'un minimum de 3 ans pour les récidivistes ou les conducteurs contraints de posséder un système d'éthylomètre antidémarrage.
Réduire l'impact de la conduite à risque	Nouvelle législation : • Aggravation des peines prévues pour toute conduite dangereuse ayant causé la mort; • Possibilité pour la police de prolonger la suspension du permis pendant 28 jours et à 3 reprises consécutives.
Augmenter la sécurité des motocyclistes	Modification de la <i>Land Transport (Driver Licensing) Rule 1999</i> : • Formation au permis et examen pour les motocycles plus stricts; • Introduction d'une restriction puissance/masse pour les conducteurs débutants.
Sécurité des routes et des bords des routes	Travail accompli ou en cours : • Classement par étoile des autoroutes pour déterminer les routes les plus dangereuses sur lesquelles des programmes d'amélioration doivent rapidement être mis en œuvre (le <i>New Zealand Road Assessment Programm – KiwiRAP</i>); • Développement d'un système de classification pour le réseau autoroutier; • Consultation publique en vue d'un changement des règles de priorité pour le courant tournant; • 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.

5. STRATÉGIES DE COMMUNICATION

5.1. DESCRIPTION DES MESURES OU DE LA STRATÉGIE EN MATIÈRE DE COMMUNICATION

5.1.1. Présentation générale de la stratégie ou des mesures¹⁹⁷

L'approche néo-zélandaise en matière de communication a pris sa forme actuelle en 1995. Auparavant, il n'y avait que des campagnes ponctuelles de sensibilisation. Cette nouvelle approche était la conséquence de l'adoption du *National Road Safety Plan* la même année. Les objectifs qu'il définissait imposaient des efforts et des initiatives supplémentaires, notamment pour améliorer le comportement des conducteurs, principalement pour la conduite en état d'ébriété et de non-respect des limitations de vitesse. La stratégie adoptée visait à améliorer le respect de la législation au moyen de publicités percutantes et très médiatisées. Cela a permis de réduire le

¹⁹⁷ NZTA, *A history of the road safety campaign*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/history.html>
 NZTA, *Frequently asked questions*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/faq.html#money>

nombre d'accidents et de victimes de la route. La stratégie ayant fait ses preuves, peu de changements y ont été apportés depuis 1995.

L'approche néo-zélandaise en matière de communication a pour but de sensibiliser les conducteurs aux problématiques de la sécurité routière et de modifier leur comportement, afin de diminuer le nombre de décès et de blessés sur les routes.

5.1.2. Stratégie de communication de la New Zealand Transport Agency (sensibilisation et information)

■ Approche¹⁹⁸

L'approche en matière de sensibilisation s'inspire beaucoup de l'approche adoptée par l'État de Victoria en Australie et s'appuie sur les résultats de recherches scientifiques. De plus, elle est coordonnée aux opérations de contrôle policier, ce qui fait prendre conscience à la population de la réalité des risques d'être appréhendé en cas d'infraction. Les campagnes ont pour objectif de marquer le public visé qui doit pouvoir comprendre et se souvenir du principal message véhiculé et, ultimement modifier son comportement. Pour cela, le langage utilisé est adapté au public visé, par exemple à propos de l'alcool chez les jeunes conducteurs, l'un des messages utilisés a été le suivant : « *If your mate's pissed, you're screwed* », langage qui est propre à cette catégorie de population. De plus, l'usage de slogans faciles à retenir est privilégié (ex. : « *slow down* » à propos de la vitesse).

Concrètement, le ton et la façon de communiquer ont été choisis pour :

- inviter le groupe cible à prendre conscience des règles relatives au thème présenté, à se les approprier et à les respecter;
- présenter des situations réalistes et des personnes auxquelles le public cible peut s'identifier;
- utiliser un traitement réaliste (rien de faux, d'artificiel ou de trop intellectuel);
- insister sur la factualité, en utilisant les informations disponibles pour persuader les gens;
- mettre l'accent sur les effets des accidents de la route sur les victimes, leurs familles et la communauté;
- émouvoir autant que possible, afin de toucher le public émotionnellement et rationnellement;
- rendre les propositions de solutions crédibles et convaincantes;
- susciter des angoisses ou des préoccupations auprès du public;
- surprendre le public;
- laisser penser que cela peut arriver à tout le monde;
- laisser penser aux personnes qu'elles ne voudraient pas que cela leur arrive;
- éviter les sermons, les menaces et ne pas jouer sur les statistiques;
- présenter la communication comme un message venant d'experts, de victimes ou de la communauté, plutôt que de la police ou de la NZTA.

■ Thèmes¹⁹⁹

Les thèmes des campagnes sont déterminés sur la base des domaines de grande et moyenne préoccupation déterminés dans la stratégie *Safer Journeys*. Les thèmes sur lesquels portent les campagnes de sécurité routière sont :

- la vitesse;

¹⁹⁸ NZTA, *Frequently asked questions*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/faq.html#money>

¹⁹⁹ NZTA, *Key priorities*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/key-priorities.html>

- la conduite en état d'ébriété;
- la conduite sous l'emprise d'alcool;
- les jeunes conducteurs;
- la fatigue;
- la sécurité des véhicules.

■ Conception et médias utilisés²⁰⁰

Le scénario d'une publicité est élaboré en fonction des données disponibles sur les accidents et des sondages d'attitude; cela permet de déterminer le public cible et le contenu de la publicité pour chaque public cible (et notamment le langage utilisé).

De plus, un calendrier détermine quand seront diffusées les publicités. Il vise à ce que la diffusion ait lieu au moment et à l'endroit où le public cible est le plus susceptible de voir la publicité. Les principaux moyens de communication utilisés sont :

- les publicités télévisuelles;
- les panneaux d'affichage;
- les publicités imprimées.

L'annexe X présente le calendrier de la campagne nationale de sensibilisation sur la sécurité routière.

► Processus d'élaboration d'une publicité télévisuelle

Le processus suivi par la NZTA pour l'élaboration d'une publicité télévisée est le suivant :

- développement du scénario en fonction des dernières recherches et données sur les accidents disponibles;
- développement de plusieurs concepts pour la publicité, lesquels sont testés auprès du public cible pour déterminer quel concept fonctionnera le mieux;
- peaufinage et ajustement du concept le cas échéant afin de s'assurer que le public cible perçoit correctement le message, et mise en place d'un nouveau test;
- production de la publicité;
- test de l'ébauche de publicité une fois filmée auprès du public cible pour s'assurer qu'il reçoit toujours le bon message;
- finalisation et diffusion à l'antenne de la publicité.

■ Mesure des résultats²⁰¹

L'efficacité de la campagne nationale de sécurité routière est déterminée grâce à la mesure de résultats à laquelle contribuent les contrôles policiers et la publicité. Ces résultats concernent :

- la production, mesurée par le taux d'écoute chez l'audience cible (*Target Audience Rating Points*) et les notes de service émises;
- les résultats intermédiaires, à savoir le souvenir et l'intérêt du public pour la campagne, ainsi que les principales attitudes du public vis-à-vis de la sécurité routière (par exemple à l'égard de la vitesse ou de l'alcool au volant);
- les résultats comportementaux (modification des comportements des conducteurs);
- les résultats finaux (réduction des accidents et des victimes de la route).

²⁰⁰ NZTA, *Frequently asked questions*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/faq.html#money>

²⁰¹ NZTA, *Frequently asked questions*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/faq.html#money>

Alors que la production et les résultats intermédiaires concernent la campagne de sensibilisation en tant que telle, les résultats comportementaux et finaux constituent en fait les objectifs de la campagne et contribuent à en mesurer le succès.

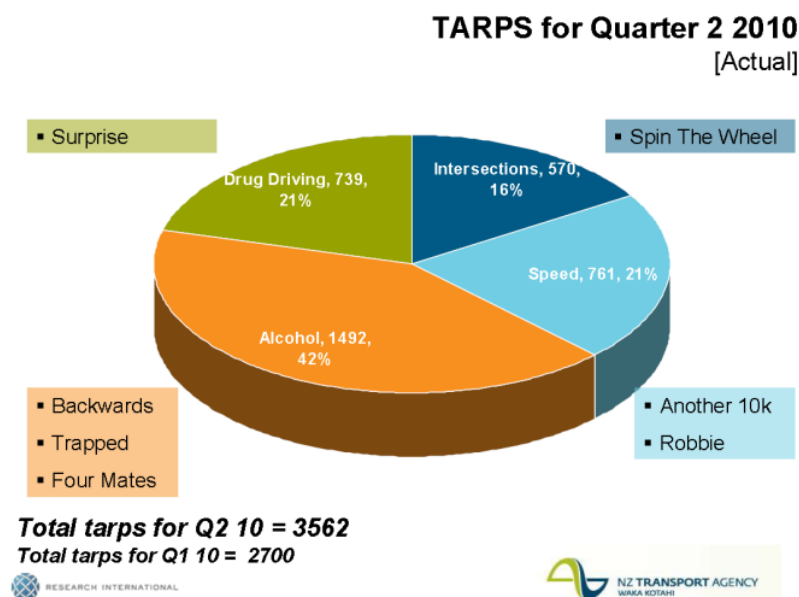
■ Évaluation des campagnes²⁰²

La NZTA fait régulièrement évaluer ses campagnes. Ainsi, l'institut de recherche *Research International* a évalué différentes campagnes sur une base trimestrielle. L'évaluation effectuée pour le 2^e trimestre de 2010 a porté sur les campagnes réalisées entre mars 2010 et juin 2010. Quatre thèmes ont été couverts par les campagnes, au cours de cette période :

- l'alcool au volant;
- la drogue au volant;
- les intersections;
- la vitesse.

L'évaluation a été réalisée à partir de questionnaires adressés aux usagers de la route. Le total de répondants était de 2 700 en 2009 et de 3 562 en 2010. La figure suivante montre la répartition des répondants selon le thème abordé.

FIGURE 5 : RÉPARTITION DES RÉPONDANTS SELON LE THÈME DE CAMPAGNE²⁰³



²⁰² New Zealand Parliament, *Super Gold Card - Free public Transport Initiative Survey of people aged 65 plus*, p. 151 et suivantes, http://www.parliament.nz/NR/rdonlyres/F82C3207-8F8D-4625-A940-2F9A5B02749B/189949/49SCTIR_EVI_00DBSCH_FIN_10291_1_A170467_Attachment.pdf

²⁰³ New Zealand Parliament, *Super Gold Card - Free public Transport Initiative Survey of people aged 65 plus*, p. 152, http://www.parliament.nz/NR/rdonlyres/F82C3207-8F8D-4625-A940-2F9A5B02749B/189949/49SCTIR_EVI_00DBSCH_FIN_10291_1_A170467_Attachment.pdf

Les mêmes points sont analysés d'une évaluation à l'autre afin d'établir des comparatifs, à savoir :

- le titre de la campagne est-il familier aux usagers? (s'en souviennent-ils et connaissent-ils le sujet abordé par cette campagne?)
- l'appréciation de la campagne;
- la pertinence de la campagne;
- ce que les usagers retiennent du message principal;
- les usagers envisagent-ils de modifier leur comportement à la suite de la campagne?

■ Budget²⁰⁴

Le budget de la campagne de sensibilisation s'élève à environ 12 000 000 \$ NZ par année (soit environ 9 747 600 \$ CA²⁰⁵).

5.1.3. Éducation routière (niveau scolaire)

■ Programme d'éducation à la sécurité routière (*School Road Safety Education programme*)²⁰⁶

Le programme d'éducation à la sécurité routière a pour but le développement des connaissances et bonnes pratiques en matière de sécurité routière pour les jeunes durant leur parcours scolaire. Il contient différents sous-programmes, selon le niveau de scolarité de l'enfant :

- *Stepping Out* (de 0 à 3 ans);
- *Riding By* (de 4 à 6 ans);
- *Tracks are for Trains* (de 4 à 6 ans);
- *Out and About* (de 7 à 8 ans);
- *Changing Gear* (de 9 à 10 ans);
- *A Msg in Contxt* (de 9 à 13 ans);
- *Drive to Survive* (de 11 à 13 ans);
- *Drive Qual* (de 11 à 13 ans);
- *School Traffic Safety Teams*.

Les programmes sont souvent partie intégrante de l'éducation et sont dispensés par l'enseignant assisté d'un officier d'éducation de la police (*police education officer*); ils sont ainsi entièrement intégrés au cursus scolaire. Le tableau suivant présente les principales caractéristiques de chacun de ces programmes.

²⁰⁴ NZTA, *Frequently asked questions*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/faq.html#money>

²⁰⁵ Banque du Canada, *Convertisseur de devises – taux du jour*, <http://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/convertisseur-de-devises-taux-du-jour/> Il s'agit du taux de change au 12 mars 2012.

²⁰⁶ New Zealand Police, *School Road Safety Youth Education Programme*, <http://www.police.govt.nz/school-road-safety-education>

TABLEAU 2 : PROGRAMMES D'ÉDUCATION ROUTIÈRE²⁰⁷

NOM DU PROGRAMME	PRÉSENTATION
<i>Stepping Out</i>	<u>But</u> : encourager et aider les enfants à se comporter de façon sécuritaire en tant que piétons et passagers. <u>Objectifs</u> : les enfants doivent : • pouvoir identifier les types de circulation et les différentes parties de la route; • être capables de traverser la route en sécurité avec une personne plus âgée; • pouvoir identifier les dangers de la route et savoir comment y faire face; • savoir attacher leur ceinture de sécurité et se comporter correctement dans les véhicules; • être capables d'identifier les personnes qui peuvent les aider à être en sécurité sur ou à proximité de la route; • suivre les instructions des <i>School Traffic Safety Teams</i>.
<i>Riding By</i>	<u>But</u> : encourage les enfants à développer des connaissances, des compétences et des attitudes positives afin d'être en sécurité sur et à proximité de la route. <u>Objectifs</u> : les enfants doivent pouvoir : • démontrer un comportement sécuritaire en tant que piétons et passagers et encourager les autres à faire de même; • démontrer des pratiques de cyclisme sécuritaires dans une situation contrôlée lorsqu'ils apprennent à faire du vélo; • identifier les dangers potentiels en tant que piétons ou cyclistes dans leurs trajets habituels et utiliser des stratégies appropriées pour rester en sécurité; • décrire les manières sécuritaires de pratiquer des activités de loisirs telles que le cheval ou le patin à roues alignées, sur les routes ou à proximité. <u>Organisation</u> : autour de trois modules : • Passager et piéton • Sur deux roues • Loisir sécuritaire
<i>Tracks are for Trains</i>	<u>But</u> : enseigner aux enfants les comportements sécuritaires à bord des trains ou à proximité des voies ferrées et améliorer leurs attitudes par rapport à leur propre sécurité.
<i>Out and About</i>	<u>But</u> : permettre aux enfants de se comporter de manière sécuritaire en tant qu'usagers de la route, et à prendre conscience de leur place et de celle des autres dans un environnement de circulation. <u>Objectifs</u> : les enfants doivent pouvoir : • identifier les pratiques sécuritaires et non sécuritaires des piétons, passagers et cyclistes; • démontrer leurs connaissances des règles de la route pertinentes pour eux-mêmes et les autres usagers de la route qu'ils peuvent rencontrer; • développer des compétences pour identifier et répondre aux dangers de la route; • décrire des manières sécuritaires de pratiquer des activités de loisirs qui s'effectuent sur la route.
<i>Changing Gear</i>	<u>But</u> : donner les moyens aux jeunes de participer de manière sécuritaire en tant qu'usagers de la route responsables, conscients de leur place et de celle des autres dans la circulation.
<i>A Msg in Contxt</i>	<u>But</u> : augmenter la prise de conscience des étudiants des facteurs de risques et des conditions qui contribuent aux accidents de la route, avec une attention particulière sur les stratégies pour éviter l'envoi de messages textes en conduisant.
<i>Drive to Survive</i>	<u>But</u> : aider les jeunes à prendre des décisions éclairées et responsables sur les options qui s'offrent à eux lorsqu'ils doivent conduire alors qu'ils ont bu de l'alcool, afin de réduire le nombre de victimes de la route.
<i>Drive Qual</i>	<u>But</u> : construire la connaissance et les attitudes positives des jeunes conducteurs nécessaires à leur sécurité et à celle des autres. <u>Organisation</u> : sous forme de différents modules.

²⁰⁷ La durée de la présentation dépend de l'information disponible au sujet de chaque programme.

NOM DU PROGRAMME	PRÉSENTATION
<i>School Traffic Safety Teams</i>	Il s'agit de patrouilles spécialisées dans la sécurité routière qui interviennent à quatre niveaux : • <i>School Patrols</i> : elles assurent le contrôle aux passages pour piétons en utilisant des signes pour arrêter la circulation pendant que les enfants traversent la route; • <i>Kea Crossings</i> : il s'agit de points de passage scolaires utilisés comme des sites qui n'ont que des flux de circulation modérés et où les principaux utilisateurs du point de passage sont les enfants des écoles. Ils ne sont pas utilisés en dehors de la rentrée scolaire et des heures d'ouverture des écoles; • <i>Traffic Wardens</i> : ces agents de la circulation effectuent un contrôle précis des points de passage (passages pour piétons, feux de circulation ou points de passage banalisés); • <i>Bus Wardens</i> : ces agents de bus assurent la supervision des enfants qui voyagent à destination ou au départ de l'école (surveillance des déplacements en montant ou en descendant du bus et des comportements dans le bus).

■ Portail de l'éducation²⁰⁸

La NZTA a également créé un site Internet consacré à la sécurité routière (et ferroviaire). Il sert de ressource pour les enseignants, qui peuvent l'insérer dans le programme scolaire grâce aux contenus et aux informations mises à leur disposition. Le but est de générer à travers l'éducation un comportement positif et éclairé. Il promeut une approche globale d'éducation à la sécurité routière, qui implique l'ensemble des acteurs (les écoles, les parents, les enfants, ou encore les autorités locales) et fait intervenir les politiques scolaires, les partenariats école-communauté, l'éthique de l'école, les programmes scolaires et une pédagogie d'apprentissage-action. Enfin, il présente les concours lancés nationalement par la NZTA à destination des écoles autour du thème de la sécurité routière.

5.2. EXEMPLES D'APPROCHES DE COMMUNICATION

5.2.1. Approche de communication liée à la stratégie globale de sécurité routière

■ Approche de communication adoptée avant l'adoption de la stratégie globale

Comme mentionné à la section 4.1.1, la stratégie élaborée par le *National Road Safety Committee* a été transmise au gouvernement qui la soumise à la consultation publique. De plus, un site Internet consacré à la présentation de la stratégie est géré par le MoT²⁰⁹.

■ Approche de communication utilisée après l'implantation de la stratégie globale

Le calendrier de la campagne nationale de sensibilisation sur la sécurité routière de juillet 2011 à juin 2012 est présenté à l'annexe X du présent document.

²⁰⁸ Education Portal, *Page d'accueil*, <http://education.nzta.govt.nz/>
Education Portal, *How to find resources*, <http://education.nzta.govt.nz/resources>

²⁰⁹ Safer Journeys, *Home*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/saferjourneysstrategy/>

5.2.2. Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière²¹⁰

Cette section présente l'approche de communication qui porte sur la conduite sous l'emprise de drogue.

■ Mise en contexte

La conduite sous l'emprise de drogues est répandue en Nouvelle-Zélande, mais seul 1 Néo-Zélandais sur 10 la considère comme problématique. Il s'agit d'une question complexe qui implique diverses substances, dont certaines peuvent être licites et des publics très divers. Bien que peu de données soient disponibles sur l'impact de la drogue au volant en Nouvelle-Zélande, les résultats d'une étude portant sur des tests sanguins menés sur des conducteurs décédés montrent un certain nombre de tendances préoccupantes :

- 48 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool, de la drogue ou des deux;
- 30 % des conducteurs avaient consommé du cannabis avec ou sans alcool ou d'autres drogues;
- 18 % des conducteurs avaient consommé de l'alcool et un ou plusieurs médicaments;
- 14 % des conducteurs avaient consommé des drogues autres que le cannabis.

La campagne actuelle est la première étape d'une campagne à long terme autour des changements de comportement visant à réduire les dommages causés par des conducteurs drogués. À ce stade, l'objectif est simplement de sensibiliser la population sur le problème de la drogue au volant, d'encourager le débat sur la question; il s'agit de permettre aux individus de reconsidérer leur point de vue actuel (généralement complaisant ou ignorant) sur la conduite sous l'influence de médicaments ou de drogues en leur montrant que cela altère le comportement. L'approche choisie est délibérément provocatrice.

■ Campagne

► Moyens utilisés

La campagne a été lancée le 15 janvier 2012 pour une durée télévisuelle de six semaines. Les annonces se terminent toutes par le slogan « Drogue au volant. Pensez-vous qu'il y a un problème? » (*Drug driving. Do you think it's a problem*) et l'objectif est de relancer le débat et d'encourager les discussions.

En plus de la télévision, différents canaux sont utilisés pour inciter les gens à discuter de la drogue au volant et à réagir. Ces canaux, principalement sur Internet, comprennent :

- une chaîne sur YouTube (<http://www.youtube.com/drugdrivingquestion>);
- un compte Twitter (<https://twitter.com/#!/drugdrivingq>);
- une page Facebook (<https://www.facebook.com/drugdrivingquestion#!/drugdrivingquestion?sk=wall>);
- des forums en ligne;
- des publicités en ligne.

Ils permettent au public d'interagir, de poster des commentaires et des avis, de voter pour des sondages et de consulter les résultats en direct. Un sondage national doit également permettre de savoir ce que les Néo-Zélandais pensent de la drogue au volant. Chaque semaine, une question

²¹⁰ NZTA, *Drug affected driving advertisements*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/drug-driving/index.html>
 NZTA, *Drug affected driving new advertising campaign (Jan 12)*,
<http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/docs/drug-driving-questions.pdf>

différente doit être posée, invitant le public à dire ce qu'il pense au moyen d'un simple vote par oui ou par non.

Enfin, la dernière ressource utilisée est l'affichage dans la rue, par des affiches papier ou sur des afficheurs numériques.

Des exemples de moyens utilisés pour la campagne sont fournis à l'annexe XI.

► Approche

La campagne a été préparée en utilisant des réactions réelles de passagers alors que leur conducteur conduisait sous l'emprise de médicament ou de drogue. Le but de cette approche est de susciter de la curiosité et de faire en sorte que le public comprenne que les scénarios et les réactions sont réels.

Pendant quatre jours, la NZTA a ainsi filmé 147 personnes qui pensaient se rendre à un essayage de costumes pour une publicité télévisuelle. Ce qu'elles ne savaient pas, c'est que le conducteur était en fait un acteur qui faisait semblant de conduire sous l'emprise de drogue ou de médicament (cannabis, médicament sur ordonnance, ecstasy et méthamphétamine (surnommée « P » en Nouvelle-Zélande). Des caméras cachées dans les véhicules ont filmé les réactions réelles des passagers. Les personnes présentes dans les annonces ont donné leur consentement à la diffusion de leur image.

► Public cible

Le public ciblé est constitué par les conducteurs conduisant sous l'emprise de drogues, ainsi que les personnes qui les connaissent, mais choisissent de « fermer les yeux » sur le fait que le conducteur ne tient pas compte des avertissements sur les boîtes de médicaments ou prend de la drogue alors qu'il va conduire.

■ Suivi

Chaque aspect de la campagne doit être suivi de près afin d'évaluer les réactions du public et l'intérêt qu'elle suscite dans les nouveaux médias. Une surveillance continue est essentielle pour déterminer la prochaine étape de la campagne de modification du comportement par rapport à la drogue au volant.

Une fois que la problématique sera intégrée dans la conscience publique, la prochaine étape sera de répondre aux divers points de vue qui se dégagent de la première étape, afin d'encourager la participation du public et d'adapter la campagne pour répondre aux besoins d'information supplémentaires qui se dégagent.

6. PRATIQUES EXEMPLAIRES

Cette section présente deux pratiques exemplaires. La première, le *New Zealand Road Assessment Programme* (KiwiRAP), est un programme d'évaluation de la sécurité des routes néo-zélandaises, tandis que la seconde, *Rightcar*, est un site Internet permettant de guider les consommateurs dans leur choix de véhicule.

6.1. KiwiRAP

■ Présentation²¹¹

KiwiRAP est un programme d'évaluation de la sécurité des routes néo-zélandaises. Il fait partie d'une famille internationale de programmes d'évaluation des réseaux routiers, les *Road Assessment Programmes* créés sous la responsabilité de l'organisation non gouvernementale *International Road Assessment Programme*. Cette famille de programmes d'évaluation est désignée sous l'acronyme RAP et est similaire au programme australien *Australasian New Car Assessment Programme* (ANCAP).

Des programmes semblables à KiwiRAP ont été implantés à travers le monde, notamment en Europe (EuroRAP), en Australie (AusRAP) et aux États-Unis (usRAP).

KiwiRAP poursuit trois objectifs :

- Réduire le nombre des victimes (morts et blessés) sur les routes en évaluant systématiquement les risques de celles-ci et en identifiant les lacunes pouvant être corrigées au niveau de leur sécurité;
- Considérer l'évaluation des risques comme un facteur clé dans les décisions stratégiques concernant l'amélioration des routes, la prévention des accidents et les standards de gestion des routes;
- Fournir des renseignements utiles sur les endroits le plus à risque afin d'influencer positivement les comportements.

■ Acteurs impliqués²¹²

KiwiRAP est un partenariat entre :

- la *New Zealand Automobile Association*;
- le ministère du Transport;
- la *New Zealand Transport Agency*;
- l'*Accident Compensation Corporation*;
- la *New Zealand Police*.

■ Fonctionnement²¹³

Concrètement, KiwiRAP, en tant que partie du programme international d'évaluation de la sécurité des routes, consiste en trois protocoles :

- Une cartographie des risques, c'est-à-dire la production de cartes illustrant les niveaux relatifs de risque sur différents tronçons routiers grâce aux données disponibles sur la circulation et les accidents;
- Un suivi de la performance, grâce à la comparaison des taux d'accidents, sur une longue durée et la détermination de l'efficacité des mesures d'amélioration de la sécurité;
- Un classement par étoiles, suivant le niveau de sécurité des routes.

²¹¹ KiwiRAP, Page d'accueil, <http://www.kiwirap.org.nz/>

KiwiRAP, What is KiwiRAP?, http://www.kiwirap.org.nz/about_kiwirap.html

²¹² KiwiRAP, Who is involved in KiwiRAP?, http://www.kiwirap.org.nz/who_involved.html

²¹³ KiwiRAP, How does a Road Assessment Programme work?, http://www.kiwirap.org.nz/road_assesment.html

■ Cartographie des risques²¹⁴

La cartographie des risques est faite au moyen de la définition de différentes sections. Ainsi, le territoire de la North Island a été divisé en quatre régions, et celui de la South Island, en deux régions. Deux cartes ont ensuite été créées pour chaque région : l'une affiche les risques collectifs et l'autre les risques personnels.

► Définition des sections²¹⁵

Afin de comparer le niveau de risque des différentes parties du réseau routier, ce dernier a été divisé en sections à l'aide de trois critères :

- chaque section doit être assez longue pour compter un minimum de 20 accidents mortels ou graves rapportés au cours des cinq dernières années;
- les sections doivent être importantes et bien distinctes aux yeux des conducteurs (par exemple, il peut s'agir de portions de routes reliant deux villes importantes);
- les sections doivent avoir des caractéristiques semblables sur toute leur longueur.

KiwiRAP se focalise principalement sur les sections situées hors des zones urbaines, qui ont souvent des limites de vitesse de 80 km/h ou plus. La carte des risques comporte 172 sections représentant 10 856 km de réseau routier; la longueur moyenne des sections est de 63 km.

► Définition du niveau de risque²¹⁶

Pour chaque section, deux mesures de risques sont utilisées :

- les risques collectifs (ou la densité d'accidents), c'est-à-dire le nombre total d'accidents fatals et graves par kilomètre sur la section considérée;
- les risques personnels, c'est-à-dire l'évaluation du danger de la section pour chaque individu l'utilisant.

La figure suivante montre les différents niveaux de risque et leur correspondance en termes d'accidents fatals et graves.

FIGURE 6 : CLASSEMENT DES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE RISQUE²¹⁷

RISK RATING	COLLECTIVE RISK Average annual fatal and serious injury crashes per km	PERSONAL RISK Average annual fatal and serious injury crashes per 100 million vehicle-km	COLOUR
Low	≤ 0.039	< 4	Green
Low-medium	$0.04 \leq 0.069$	$4 \leq 4.9$	Yellow
Medium	$0.07 \leq 0.10$	$5 \leq 6.9$	Orange
Medium-high	$0.11 \leq 0.189$	$7 \leq 8.9$	Red
High	$0.19+$	$9+$	Black

Cela permet ensuite de donner un classement par étoile à la section considérée pour chacun de ces risques.

²¹⁴ KiwiRAP, *Risk Maps - How the sections were defined*, http://www.kiwirap.org.nz/risk_maps.html

²¹⁵ KiwiRAP, *Risk Maps - Defining Sections*, http://www.kiwirap.org.nz/intro_selections.html

²¹⁶ KiwiRAP, *Measures of risk and what they mean*, http://www.kiwirap.org.nz/measures_risk.html

²¹⁷ KiwiRAP, *How are the various levels of risk defined?*, http://www.kiwirap.org.nz/presentation_risk.html

■ Classement par étoile

Le classement se fait par l'attribution d'une à cinq étoiles.

Le tableau suivant présente les caractéristiques principales pour chaque catégorie. Les photographies à l'annexe XII fournissent des exemples visuels.

TABEAU 3 : CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES ROUTES SELON LE NOMBRE D'ÉTOILES²¹⁸

CLASSEMENT	DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES	
	ROUTE SÉPARÉE	ROUTE NON SÉPARÉE
5 étoiles *****	Droite avec un bon marquage au sol, voies larges, accotements stabilisés, bords de route sécuritaires et intersections occasionnelles séparées de la route. Les routes avec des intersections non séparées ne peuvent pas atteindre ce classement	Aucune route non séparée ne peut atteindre ce classement
4 étoiles ****	Carences dans quelques caractéristiques de la route, telles que la largeur des voies, la largeur des accotements ou les dangers de la route	Droite avec des possibilités de dépassement, bon marquage au sol et bords de route sécuritaires. Une telle route n'atteindra pas ce classement si les volumes de circulation sont élevés.
3 étoiles ***	Carences importantes dans quelques caractéristiques de la route, telles que l'absence de protection médiane contre les accidents frontaux, des intersections mal conçues à intervalles réguliers	Carences dans certaines caractéristiques de la route telles que l'alignement, les bords de route, et/ou la mauvaise conception des intersections à intervalles réguliers
2 étoiles **	De nombreuses carences majeures telles qu'un mauvais alignement, le manque de protection médiane et de sécurité des bords de routes, et des intersections mal conçues à intervalles réguliers	Carences majeures dans certaines caractéristiques de la route telles que la sécurité des bords de route et/ou de nombreuses carences mineures telles que l'insuffisance des dispositifs de dépassement, des voies étroites, et/ou la mauvaise conception des intersections à intervalles réguliers
1 étoile *	Mauvais alignement, en terrain montagneux, voies étroites, des accotements étroits, bords de route dangereux et nombreuses intersections avec des routes majeures	Mauvais alignement, en terrain montagneux, voies étroites, accotements stabilisés, faible marquage au sol et bords de route dangereux.

■ Résultats de l'évaluation du réseau routier néo-zélandais

Le réseau routier de la Nouvelle-Zélande comprend 11 235 km de routes urbaines et rurales. Un total de 10 187 km a été évalué en 2010, mais les résultats en fonction du classement par étoile (*Star Rating*) ont été fournis pour seulement 10 002 km du réseau routier. Les 185 km restants n'ont pas été classés pour différentes raisons : absence de données, travaux de construction en cours, section couvrant moins de 3 km. Le classement par étoile a été réalisé sur la base de portions de routes mesurant en moyenne 5 km (entre 3 et 7 km).

Sur les 10 002 km examinés :

- 39 % ont obtenu 2 étoiles;
- 56 % ont obtenu 3 étoiles;
- 5 % ont obtenu 4 étoiles;
- Aucune section n'a obtenu 1 ou 5 étoiles.

²¹⁸ KiwiRAP, *Road Protection Score*, http://www.kiwirap.org.nz/scoring_bands.html

6.2. RIGHTCAR

■ Présentation²¹⁹

Le site Internet *Rightcar*²²⁰ a été développé pour aider les conducteurs à choisir des véhicules plus sécuritaires, plus propres et plus économiques. Pour ce faire, il contient des informations sur la sécurité, la consommation de carburant ou la pollution. Il contient des informations sur des véhicules à moteur vendus en Nouvelle-Zélande depuis 2005.

Rightcar est administré par la NZTA et a été développé avec l'aide de différentes organisations :

- la *Motor Industry Association*;
- l'*Australasian New Car Assessment Program* (ANCAP);
- la *Monash University Accident Research Centre*;
- la *Japan National Association for Safety and Victims' Aid*.

■ Classification des véhicules²²¹

La classification se fait par l'attribution d'étoiles dans différents domaines :

- la sécurité des occupants;
- les préjudices que le véhicule peut causer aux autres usagers de la route;
- la consommation de carburant;
- les émissions de dioxyde de carbone (CO₂);
- la pollution de l'air.

Pour ce qui est des caractéristiques en matière de sécurité d'un véhicule (c'est-à-dire la sécurité des occupants et les préjudices pouvant être causés aux autres), la classification se fait au moyen de deux outils, selon l'état du véhicule (neuf ou d'occasion) :

- le test de l'ANCAP (*New car safety ratings*), qui évalue la sécurité des véhicules en laboratoire;
- l'évaluation de la sécurité des véhicules d'occasion (*Used car safety ratings*), réalisée au moyen d'analyses statistiques de rapports de police concernant des accidents de la route en Nouvelle-Zélande et dans cinq États d'Australie au cours des 20 dernières années.

Enfin, pour chaque véhicule, outre les classements, une page contient des informations sur certains points de sécurité particuliers, listés ci-après. Un exemple de page d'évaluation d'un véhicule est fourni à l'annexe XIII.

■ Informations et astuces concernant la sécurité²²²

Le site *Rightcar* fournit également des informations concernant la sécurité des véhicules dans quatre thématiques :

- la protection lors d'un accident;
- la conservation du contrôle de son véhicule;
- voir et être vu;
- renforcer la bonne conduite.

²¹⁹ Rightcar, *About Rightcar*, <http://www.rightcar.govt.nz/about-rightcar.html>

²²⁰ Seul le terme *Rightcar* sera utilisé pour parler du site Internet dans la suite de ce document.

²²¹ Rightcar, *Vehicle Ratings*, <http://www.rightcar.govt.nz/vehicle-ratings.html>
Rightcar, *About Rightcar*, <http://www.rightcar.govt.nz/about-rightcar.html>

²²² Rightcar, *Safety Features & Tips*, <http://www.rightcar.govt.nz/safety-features.html>

Pour chaque thématique, *Rightcar* donne des informations sur les équipements des véhicules qui peuvent leur être fournis. Sur la page d'évaluation de chaque véhicule, *Rightcar* liste les éléments de sécurité que ce dernier possède. Un exemple en est donné à l'annexe XIII.

BIBLIOGRAPHIE

Les documents de cette bibliographie ont été consultés au cours des mois de février et mars 2012.

AA DRIVER EDUCATION FOUNDATION, *AA Driver Education Foundation*, [en ligne],
<http://www.aa.co.nz/about/aa-driver-education-foundation/>

ACCIDENT COMPENSATION CORPORATION, *Introduction to ACC*, [en ligne], <http://www.acc.co.nz/about-acc/overview-of-acc/introduction-to-acc/index.htm>

ACCIDENT COMPENSATION CORPORATION, *On the road*, [en ligne], <http://www.acc.co.nz/preventing-injuries/on-the-road/index.htm>

ASIEP, *Nouvelle-Zélande – Politique intérieure*, [en ligne],
http://asiep.free.fr/nllezelande/nouvelle_zelande_politique_interieure.htm

BANQUE DU CANADA, *Convertisseur de devises - taux du jour*, [en ligne],
<http://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/convertisseur-de-devises-taux-du-jour/>

BLISS Tony, Jeanne BREEN, GLOBAL ROAD SAFETY et BANQUE MONDIALE, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, [en ligne],
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

CARNIS, Laurent et Fabrice HAMELIN (2005). « La politique de sécurité routière en Nouvelle-Zélande. Enjeux, contraintes et contradictions d'une réforme néo-managériale », *Politique et management public*, vol. 23, n° 4.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, *The World Factbook – New Zealand*, [en ligne],
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/nz.html>

DEPARTMENT OF PLANNING, TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE (GOVERNEMENT OF SOUTH AUSTRALIA), *Road Safety: Stars on Cars*, [en ligne],
http://www.dpti.sa.gov.au/roadsafety/safer_vehicles/stars_on_cars

EDUCATION PORTAL, *How to find resources*, [en ligne], <http://education.nzta.govt.nz/resources>

EDUCATION PORTAL, *Page d'accueil*, [en ligne], <http://education.nzta.govt.nz/>

FACEBOOK, *The drug driving question*, [en ligne], <https://www.facebook.com/drugdrivingquestion>

FRANCE DIPLOMATIE, *Présentation de la Nouvelle-Zélande*, [en ligne],
<http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo/nouvelle-zelande/presentation-de-la-nouvelle/>

GOLDFINCH, Shaun (2003). « The State », dans Millar, R. (éd.) *New Zealand Government and Politics, 3rd Edition*, Auckland, Oxford University Press.

GURIA Jagadish et Joanne LEUNG (2004). « An evaluation of a supplementary road safety package », *Accident Analysis and Prevention* vol. 36, n° 5, p. 893-904.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, *IRTAD Annual Report 2010*, [en ligne],
<http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, *Zéro tué sur la route – Un système sûr, des objectifs ambitieux*, [en ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

JEANNE BREEN CONSULTING, *Review of the Road Safety to 2010 Strategy Final Report*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/about/publications/Documents/2010-Breen-report.pdf>

KiwiRAP, *How are the various levels of risk defined?*, [en ligne],
http://www.kiwirap.org.nz/presentation_risk.html

KiwiRAP, *How does a Road Assessment Programme work?*, [en ligne],
http://www.kiwirap.org.nz/road_assesment.html

KiwiRAP, *How safe are our roads? Star Ratings New Zealand's State Highways*, [en ligne],
<http://www.kiwirap.org.nz/pdf/KIWIRAP%202010%20book%20low%20res.pdf>

KiwiRAP, *Measures of risk and what they mean*, [en ligne],
http://www.kiwirap.org.nz/measures_risk.html

KiwiRAP, *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.kiwirap.org.nz/>

KiwiRAP, *Risk Maps - Defining Sections*, [en ligne],
http://www.kiwirap.org.nz/intro_selections.html

KiwiRAP, *Risk Maps - How the sections were defined*, [en ligne],
http://www.kiwirap.org.nz/risk_maps.html

KiwiRAP. *Road Protection Score*, [en ligne], http://www.kiwirap.org.nz/scoring_bands.html

KiwiRAP. *What is KiwiRAP?*, [en ligne], http://www.kiwirap.org.nz/about_kiwirap.html

KiwiRAP. *Who is involved in KiwiRAP?*, [en ligne], http://www.kiwirap.org.nz/who_involved.html

LOCAL GOVERNMENT NEW ZEALAND, *About us*, [en ligne], <http://www.lgnz.co.nz/about-us/>

MINISTRY OF TRANSPORT, *About the Ministry of Transport*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/about/>

MINISTRY OF TRANSPORT, *Annual road toll historical information*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/research/annualroadtollhistoricalinformation/>

MINISTRY OF TRANSPORT, *Government Policy Statement on Land Transport Funding*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/ourwork/KeyStrategiesandPlans/GPSONLandTransportFunding/>

MINISTRY OF TRANSPORT, *History of the Ministry of Transport*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/about/moreabout/history/>

MINISTRY OF TRANSPORT, *Key strategies and plans*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/ourwork/keystrategiesandplans/>

MINISTRY OF TRANSPORT, *Land Transport Act 1998*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/legislation/acts/Pages/LandTransportAct1998.aspx>

MINISTRY OF TRANSPORT, *Ministry Leadership Team*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/about/people/Pages/Ministry-Leadership-Team.aspx>

MINISTRY OF TRANSPORT, *Monitoring our progress*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-factsheet-Monitoring-our-progress.pdf>

MINISTRY OF TRANSPORT, *Motor vehicles crashes in New Zealand 2010*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/research/Documents/Motor-Vehicle-Crashes-in-New-Zealand-2010.pdf>

MINISTRY OF TRANSPORT, *Regulatory Impact Statement Completing Safer Journeys First Actions - Agency disclosure statement*, [en ligne],
<http://www.transport.govt.nz/about/functions/Documents/Completing-Safer-Journeys-first-actions-RIS.pdf>

- MINISTRY OF TRANSPORT, *Relationship Protocol NZ Transport Agency and Ministry of Transport*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/about/functions/Documents/NZTA-MoT-Relationship-Protocol-Mar2011.pdf>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Report on road safety progress since 2000*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Road%20Safety%20Progress%20since%202000.pdf>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Road and Rail*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/about/people/roadandrail/>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Road deaths and reported injury casualties 1921 to 2010*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/research/Documents/Road-deaths-and-reported-injury-casualties-1921-2010.pdf>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Road safety Strategy to 2010*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/ourwork/Documents/2010-strategy.pdf>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Safer Journeys Action Plan 2011-2012*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-Action-plan-2011.pdf>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Safer Journeys - Discussion Document*, [en ligne], http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneysfull_web.pdf
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010-2020*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Safer Journeys strategy – FAQs*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/frequentlyaskedquestions/saferjourneysstrategy-faqs/>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *The New Zealand Government Transport Sector*, [en ligne], http://www.transport.govt.nz/about/Documents/Transport_sector_diagram_2011.pdf
- MINISTRY OF TRANSPORT, *Transport sector diagram 2011*, [en ligne], http://www.transport.govt.nz/about/Documents/Transport_sector_diagram_2011.pdf
- MINISTRY OF TRANSPORT, *The New Zealand Transport Strategy 2008*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/ourwork/Documents/NZTS2008.pdf>
- MINISTRY OF TRANSPORT, *What we have done so far*, [en ligne], <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-factsheet-What-we-have-done-so-far.pdf>
- NEW ZEALAND AUTOMOBILE ASSOCIATION, *The AA*, [en ligne], <http://www.aa.co.nz/about/the-aa/>
- NEW ZEALAND GOVERNMENT, *Record low 2011 road toll but more to be done*, [en ligne], <http://www.beehive.govt.nz/release/record-low-2011-road-toll-more-be-done>
- NEW ZEALAND LEGISLATION, *Browse legislation (current legislation by title: G)*, [en ligne], http://www.legislation.govt.nz/all/results.aspx?search=ta_all%40act%40bill%40regulation_G_resel&p=1
- NEW ZEALAND LEGISLATION, *Browse legislation (current legislation by title: L)*, [en ligne], http://www.legislation.govt.nz/all/results.aspx?search=ta_all%40act%40bill%40regulation_L_resel&p=1
- NEW ZEALAND LEGISLATION, *Browse legislation (current legislation by title: R)*, [en ligne], http://www.legislation.govt.nz/all/results.aspx?search=ta_all%40act%40bill%40regulation_R_resel&p=1

NEW ZEALAND PARLIAMENT, *Super Gold Card - Free public Transport Initiative Survey of people aged 65 plus*, p. 151 et suivantes, [en ligne], http://www.parliament.nz/NR/rdonlyres/F82C3207-8F8D-4625-A940-2F9A5B02749B/189949/49SCTIR_EVI_00DBSCH_FIN_10291_1_A170467_Attachment.pdf

NEW ZEALAND POLICE, *School Road Safety Youth Education Programme*, [en ligne], <http://www.police.govt.nz/school-road-safety-education>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *2011/12 Road Policing Programme (RPP)*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/resources/road-policing-programme/docs/rpp-2011-12.pdf>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *About the road safety campaign*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/index.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *About us*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/index.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *A history of the road safety campaign*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/history.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Drug affected driving advertisements*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/drug-driving/index.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Drug affected driving new advertising campaign (Jan 12)*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/docs/drug-driving-questions.pdf>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Frequently asked questions*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/faq.html#money>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Funding sources for the NZTA's investment in New Zealand's transport system*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/planning/investment/how-we-fund.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Guidelines for developing and implementing a safety management system for road controlling authorities*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/resources/sms/guidelines-developing/guidelines-developing.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *How we invest in road policing*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/planning/programming/road-policing.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Key priorities*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/key-priorities.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Marijuana street poster 1*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/docs/marijuana-street-poster-1.pdf>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *NZ Transport Agency annual report and the National Land Transport Fund annual report for the year ended 30 June 2011*, p. 50, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/resources/annual-report-nzta/docs/nzta-annual-report-2011.pdf>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *NZ Transport Agency Statement of intent 2011–2014*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/resources/statement-of-intent/docs/soi-2011-2014.pdf>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Our Board*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/who-we-are/our-board.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Our purpose, functions and objectives*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/img/our-purpose-functions-objectives.pdf>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Our role and priorities*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/what-we-do/role-priorities.html>

NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Our structure*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/who-we-are/our-structure.html>

- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Our websites*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/related-sites.html>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Planning to improve road safety*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/planning/process/road-safety.html>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Police involvement*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/campaign/police.html>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Resources & manuals – Vehicle certification*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/resources/results.html?catid=273>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Roads of national significance*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/network/rons/index.html>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Road safety action plans*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/resources/road-safety-action-plan/docs/road-safety-action-plan-guidelines.pdf>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Road safety advertising calendar*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/docs/road-safety-calendar-2011-12.pdf>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *The National Land Transport Programme process*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/planning/programming/nltp/>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *The official New Zealand road code*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/resources/roadcode/road-code-index.html>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *The planning process*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/planning/process/index.html>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Vehicle Safety Advisory Group (VSAG)*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/working-with-others/vsag.html>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Where we fit*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/img/where-we-fit-large.jpg>
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY, *Working in Transport*, [en ligne], <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/working-with-others/transport.html>
- PRACTICE, *All about Practice*, [en ligne], <https://www.practice.co.nz/about/frequently-asked-questions/practice.aspx>
- RIGHTCAR, *About Rightcar*, [en ligne], <http://www.rightcar.govt.nz/about-rightcar.html>
- RIGHTCAR, *FORD FIESTA (current) 5DR 1.6 LX M (2010-)*, [en ligne], <http://www.rightcar.govt.nz/vehicle-detail.html?q=128&bc=15|2630||1|11||2|1484||3|3946||>
- RIGHTCAR, *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.rightcar.govt.nz/>
- RIGHTCAR, *Safety Features & Tips*, [en ligne], <http://www.rightcar.govt.nz/safety-features.html>
- RIGHTCAR, *Vehicle Ratings*, [en ligne], <http://www.rightcar.govt.nz/vehicle-ratings.html>
- ROAD SAFETY TRUST, *Funding initiatives to improve road safety*, [en ligne], <http://www.roadsafety.govt.nz/>
- ROAD SAFETY TRUST, *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.roadsafety.govt.nz/>
- ROAD SAFETY TRUST, *Road Safety Trust for the year ended 30 June 2011*, [en ligne], <http://www.roadsafety.govt.nz/docs/annual-report-10-11.pdf>
- STACK, Judi (1995). « The New Zealand Transport Sector Model », *Public Sector*, vol. 18, n° 2, p. 2-7.

- STATE SERVICES COMMISSION, THE TREASURY AND THE DEPARTMENT OF THE PRIME MINISTER AND CABINET. *Formal Review of the New Zealand Transport Agency (NZTA)*, [en ligne], <http://www.ssc.govt.nz/sites/all/files/pif-nzta-review-may11.PDF>
- STATISTICS NEW ZEALAND. *Infoshare*, [en ligne], <http://www.stats.govt.nz/infoshare/ViewTable.aspx?pxID=178eabfc-38c1-4807-b040-13a702cd075d>
- TOOMATH, John Battersby (1998). *Road safety performance in New Zealand*, IPENZ Transactions, vol. 25, n° 1/GEN, p. 43-54.
- US DEPARTMENT OF STATE. *Background Note: New Zealand*, [en ligne], <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/35852.htm>

ANNEXE I : NOMBRE DE DÉCÈS ET DE BLESSÉS GRAVES DE 1921 À 2010²²³

Road deaths and reported injury casualties 1921 to 2010

pre 1950 from earlier stats statement publications

Year	Population (000)	Vehicles* (000)	Road deaths			Injuries		
			Number of Fatalities	Per 100000 Population	Per 10000 Vehicles	Number of Injuries	Per 100000 Population	Per 10000 Vehicles
1921	1271.7		69	5.4				
1922			61					
1923			59					
1924			94					
1925			103					
1926	1408.1		149	10.6				
1927			138					
1928			176					
1929			178					
1930			246					
1931			170					
1932			168					
1933			132					
1934			169					
1935			190					
1936	1584.6	237.3	203	12.8	8.6	4250	268	179.1
1937	1601.8	261.0	213	13.3	8.2	4460	278	170.9
1938	1618.3	284.9	243	15.0	8.5	5091	315	178.7
1939	1641.6	297.7	246	15.0	8.3	5635	343	189.3
1940	1633.6	293.1	205	12.5	7.0	4223	259	144.1
1941	1631.3	298.2	174	10.7	5.8	3591	220	120.4
1942	1636.4	286.8	164	10.0	5.7	2416	148	84.2
1943	1642.0	269.5	152	9.3	5.6	2746	167	101.9
1944	1676.3	277.9	142	8.5	5.1	2667	159	96.0
1945	1727.8	288.7	128	7.4	4.4	3308	191	114.6
1946	1781.2	299.6	191	10.7	6.4	4243	238	141.6
1947	1817.5	322.8	206	11.3	6.4	4762	262	147.5
1948	1853.8	350.2	196	10.6	5.6	4706	254	134.4
1949	1892.0	370.9	218	11.5	5.9	5317	281	143.4
1950	1927.6	402.2	232	12.0	5.8	6314	328	157.0
1951	1970.5	447.1	292	14.8	6.5	6938	352	155.2
1952	2024.6	494.2	272	13.4	5.5	7448	368	150.7
1953	2074.7	513.7	313	15.1	6.1	7686	371	149.6
1954	2118.4	553.5	360	17.0	6.5	7875	372	142.3
1955	2164.8	601.1	333	15.4	5.5	8976	415	149.3
1956	2209.2	638.3	329	14.9	5.2	9758	442	152.9
1957	2262.8	672.6	384	17.0	5.7	11053	489	164.3
1958	2360.0	702.9	379	16.1	5.4	11408	483	162.3
1959	2359.7	728.2	349	14.8	4.8	11703	496	160.7
1960	2403.6	762.7	374	15.6	4.9	12443	518	163.1
1961	2461.3	806.3	393	16.0	4.9	12796	520	158.7
1962	2515.8	844.1	398	15.8	4.7	13776	548	163.2
1963	2566.8	899.4	394	15.3	4.4	14447	563	160.6
1964	2617.0	963.9	428	16.4	4.4	16266	622	168.8
1965	2663.8	1013.8	559	21.0	5.5	17093	642	168.6
1966	2711.3	1060.2	549	20.2	5.2	18194	671	171.6
1967	2745.0	1087.6	570	20.8	5.2	17409	634	160.1
1968	2773.0	1114.7	522	18.8	4.7	17698	638	158.8
1969	2804.0	1148.7	570	20.3	5.0	18726	668	163.0
1970	2852.1	1208.7	655	23.0	5.4	20791	729	172.0

²²³ MoT, *Road deaths and reported injury casualties 1921 to 2010*,

<http://www.transport.govt.nz/research/Documents/Road-deaths-and-reported-injury-casualties-1921-2010.pdf>

ANNEXE I (SUITE) : NOMBRE DE DÉCÈS ET DE BLESSÉS GRAVES DE 1921 À 2010

Year	Population (000)	Vehicles* (000)	Road deaths			Injuries		
			Number of Fatalities	Per 100000 Population	Per 10000 Vehicles	Number of Injuries	Per 100000 Population	Per 10000 Vehicles
1971	2898.5	1272.4	677	23.4	5.3	21607	746	169.8
1972	2959.7	1349.1	713	24.1	5.3	22315	754	165.4
1973	3024.9	1438.8	843	27.9	5.9	23385	773	162.5
1974	3091.9	1515.3	676	21.9	4.5	20829	674	137.5
1975	3143.7	1574.5	628	20.0	4.0	19839	631	126.0
1976	3163.4	1631.3	609	19.3	3.7	17895	566	109.7
1977	3166.4	1642.8	702	22.2	4.3	17525	554	106.7
1978	3165.2	1675.1	654	20.7	3.9	15178	480	90.6
1979	3163.9	1732.9	554	17.5	3.2	13903	439	80.2
1980	3176.4	1789.4	599	18.9	3.3	15872	500	88.7
1981	3194.5	1848.6	669	20.9	3.6	15479	485	83.7
1982	3226.8	1882.5	673	20.9	3.6	16194	502	86.0
1983	3264.8	1917.4	644	19.7	3.4	16491	505	86.0
1984	3293.0	1968.9	669	20.3	3.4	17524	532	89.0
1985	3303.1	1996.1	747	22.6	3.7	18912	573	94.7
1986	3313.5	2010.1	766	23.1	3.8	18874	570	93.9
1987	3342.1	2030.6	795	23.8	3.9	18728	560	92.2
1988	3345.2	2045.4	727	21.7	3.6	17346	519	84.8
1989	3369.8	2108.4	755	22.4	3.6	16594	492	78.7
1990	3410.4	2197.7	729	21.4	3.3	17719	520	80.6
1991	3449.7	2220.1	650	18.8	2.9	16767	486	75.5
1992	3485.4	2227.1	646	18.5	2.9	16121	463	72.4
1993	3524.8	2243.8	600	17.0	2.7	15108	429	67.3
1994	3577.2	2289.3	580	16.2	2.5	16600	464	72.5
1995	3643.2	2354.6	582	16.0	2.5	16870	463	71.6
1996	3717.4	2379.8	514	13.8	2.2	14796	398	62.2
1997	3761.1	2392.7	539	14.3	2.3	13375	356	55.9
1998	3790.9	2440.4	501	13.2	2.1	12412	327	50.9
1999	3810.7	2512.3	509	13.4	2.0	11999	315	47.8
2000	3830.8	2601.7	462	12.1	1.8	10962	286	42.1
2001	3850.1	2633.2	455	11.8	1.7	12368	321	47.0
2002	3939.1	2709.5	405	10.3	1.5	13918	353	51.4
2003	4009.2	2801.0	461	11.5	1.6	14372	359	51.3
2004	4060.9	2920.7	435	10.7	1.5	13890	342	47.6
2005	4098.3	3030.4	405	9.9	1.3	14451	353	47.7
2006	4139.5	3124.3	393	9.5	1.3	15174	367	48.6
2007	4228.3	3189.1	421	10.0	1.3	16013	379	50.2
2008	4268.6	3247.8	366	8.6	1.1	15174	356	46.7
2009	4315.8	3220.3	384	8.9	1.2	14541	337	45.2
2010	4367.8	3230.6	375	8.6	1.2	14031	321	43.4

NOTES:

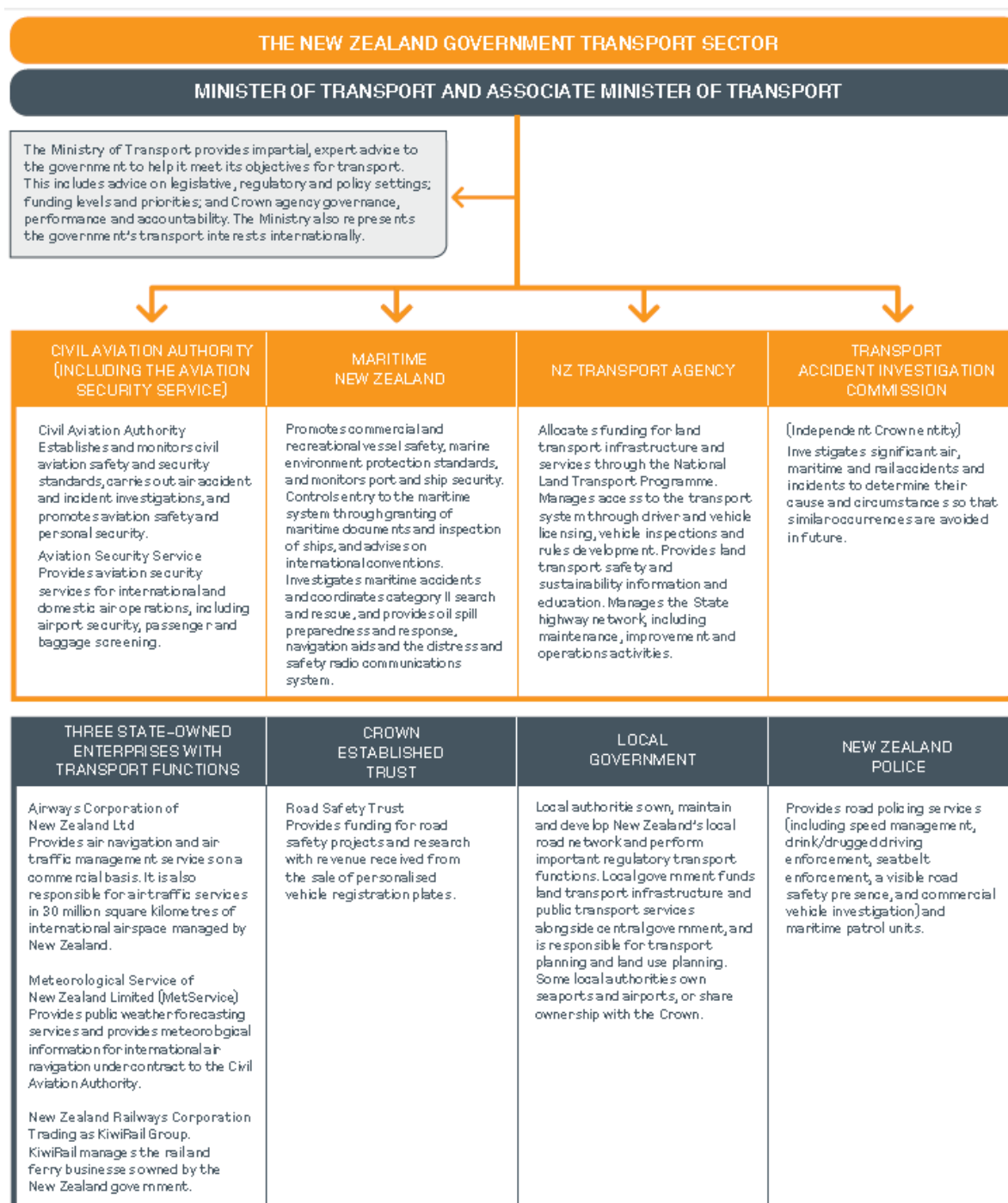
Population: From 1997 the population is the resident population at 30 June - SNZ INFOS series DPEA.SDBC

Vehicles: See Note 16 for details.

From 1998 (the first full year with Continuous Vehicle Licensing) vehicle numbers include registered Cars Vans Trucks Buses Motor Caravans Motor Cycles and Mopeds but excludes those with an exempt or restoration licence.

From 1986 to 1997 vehicle numbers are estimates. Prior to 1986 vehicle numbers were derived from annual licence transactions.

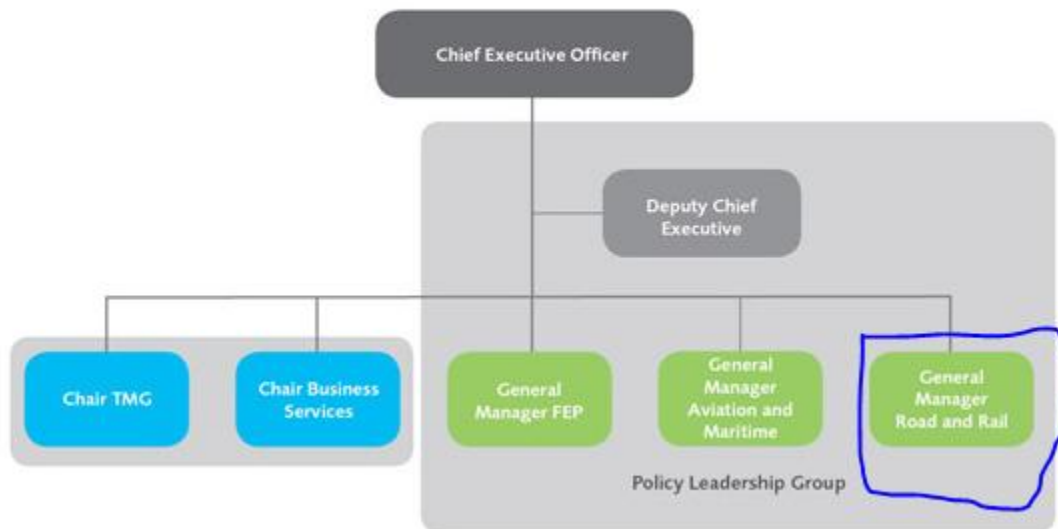
ANNEXE II-A : LE SECTEUR DU TRANSPORT NÉO-ZÉLANDAIS²²⁴



²²⁴ MoT, *The New Zealand Government Transport Sector*, http://www.transport.govt.nz/about/Documents/Transport_sector_diagram_2011.pdf

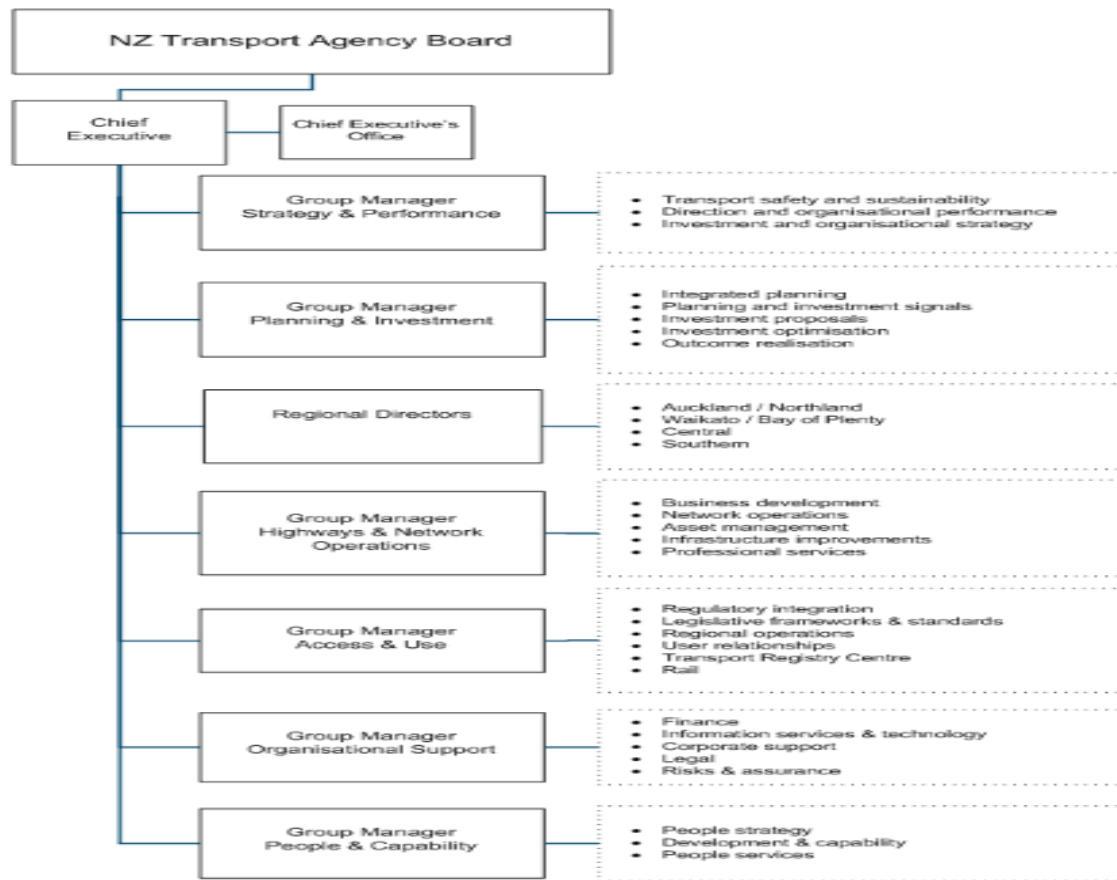
ANNEXE II-B : STRUCTURE DE GESTION DU MINISTRY OF TRANSPORT²²⁵

Ministry of Transport - Leadership Team

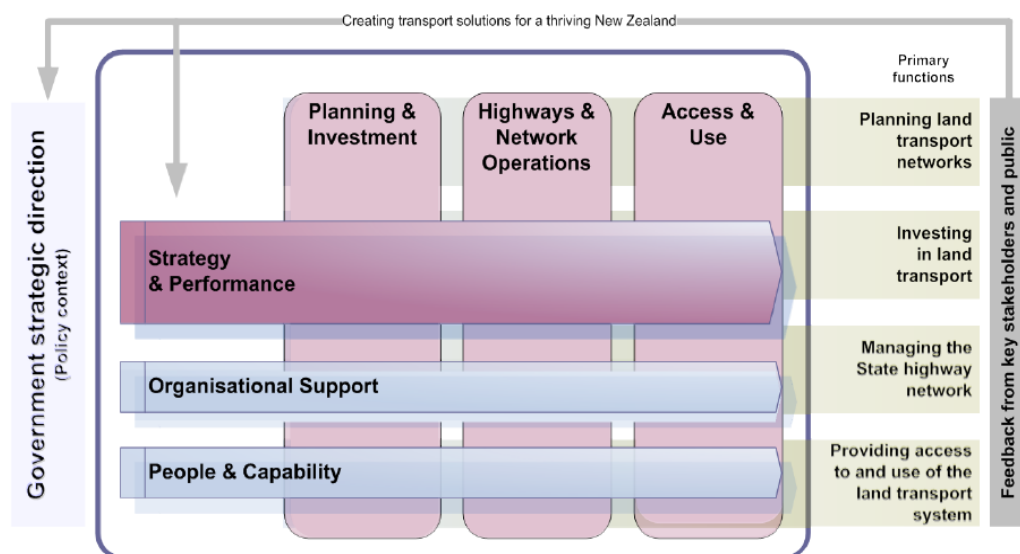


²²⁵ MoT, *Ministry Leadership Team*, <http://www.transport.govt.nz/about/people/ministry-leadership-team/>

ANNEXE III : STRUCTURE DE LA NEW-ZEALAND TRANSPORT AGENCY²²⁶



NZTA organisational structure



²²⁶ NZTA, *Our structure*, <http://www.nzta.govt.nz/about/who-and-what/who-we-are/our-structure.html>

ANNEXE IV : PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LE MoT ET LA NZTA²²⁷



Relationship Protocol

NZ Transport Agency and Ministry of Transport

Purpose of this Relationship Protocol

This protocol outlines how we expect the Ministry of Transport and the NZ Transport Agency (NZTA) to act together to support the government and customer's interests in transport. The Ministry and the NZTA have different but complementary roles — both are required to be effective to achieve the common goal of an efficient and effective transport system.

Section 1: Context

The Ministry and the NZTA interact on a regular basis. It is important that they collectively understand our respective roles and clarify what we expect of each other.

The Ministry's role is to be the trusted, impartial, expert adviser to the government; shaping transport for New Zealand. The Ministry is the government's principal transport advisor, providing policy advice and support to Ministers. In addition, the Secretary for Transport has specific statutory functions relating to the land transport system. Many of those functions are delegated to the NZTA and onwards to perform. The Ministry and the Secretary are accountable to the Minister of Transport.

The NZTA's role is to operationalise transport policy objectives and deliver land transport programmes and activities. The NZTA's key roles are to plan and fund land transport networks, develop and manage the State highway network, regulate access to land transport networks, and influence user partnerships with key transport sector stakeholders. The NZTA's accountability for performance is to the Minister of Transport. For certain key functions the NZTA has statutory independence. The NZTA is accountable to the Ministry for the delivery of some contracted services (such as rules development).

The interdependence between the Ministry's policy role and the NZTA's operational role requires an understanding of what each is expected to contribute. Good policy development must be informed by what works on the ground and how policy might be operationalised. Putting government transport policy into practice requires a good understanding of the policy goals and context. It is important that we cooperate to achieve our common goals, manage the relationship, and avoid unnecessary duplication of activities.

16 December 2010

1

²²⁷ MoT, *Relationship Protocol NZ Transport Agency and Ministry of Transport*, <http://www.transport.govt.nz/about/functions/Documents/NZTA-MoT-Relationship-Protocol-Mar2011.pdf>

Section 2: Principles for working together

For a successful land transport system, the NZTA and the Ministry need to work seamlessly for the government of the day and in meeting the needs of users and customers in the land transport system. We agree to the following four principles for working as partners in land transport, which underpin every engagement between the Ministry and the NZTA.

- 1) They respect the distinct roles and accountability of each organisation and acknowledge those roles when dealing with areas of independence and overlap.
- 2) All interactions between the organisations must add value to the work of the other.
- 3) They build trust through working openly with each other; and sharing information or advice that affects the other party, or is needed to discharge our respective responsibilities.
- 4) They take joint responsibility for effective and efficient interaction between us and individual responsibility for our own internal processes that the other relies upon.

Section 3: Putting 'partnership' into practice

General

They agree to engage in a deliberate way to develop an enduring partnership underpinned by trust and confidence.

We will:

- work together to achieve an effective land transport system
- be transparent and operate on a no-surprises basis
- agree and establish points of contact for interactions, and update each other on a regular basis
- seek to avoid duplication of effort by being clear about our respective roles and responsibilities for any matter in which we have a joint interest
- share work programmes and work together to achieve alignment on key strategic transport issues
- share information, including databases and intellectual property, and respect where information cannot be shared
- actively encourage opportunities to work together, such as sharing or seconding resources where appropriate and joint training of staff
- establish relevant forums to meet regularly and discuss common issues
- escalate issues where appropriate to manage conflicts

The level of engagement between them will vary depending on the nature of the work or activity. It is important that each party recognises the role and contribution of the other and facilitates participation in a way that is appropriate. The paragraphs below outline how they will work together for key activities.

Section 4: Partnership for key activities and functions

Together we will:

- ensure roles and responsibilities are clarified early
- act where this will produce a better result
- coordinate advice and information — each agency should be able to rely on the communications from the other as representing that agency's view; the onus is on the agency concerned to ensure the right people at the right level are communicating

4.1 Developing government policy and providing policy advice and information to the Minister

The Ministry will undertake the following.

- Lead policy development that aims to improve the overall performance of the transport system.
- Involve the NZTA as early as possible in policy development and decisions that impact the NZTA operations and functions and that of its customers and stakeholders.
- Ensure that Ministry-directed policy is operationally possible and can be funded.
- Take into consideration and seek advice from the NZTA on the cost implications to the NZTA and land transport customers of new policy.
- Provide context and purpose for information requests and only use the information for the purpose it was collected.
- Clearly communicate the Minister's priorities for policy development in relation to land transport.
- Respect the operational and technical expertise of the NZTA and fairly recognise its input. Where the contribution is shared, this will be acknowledged by way of joint signing of briefings as far as practicable.
- Consult on briefings that are related to the NZTA roles and functions, and reflect the NZTA's views where appropriate.
- Provide the NZTA with the final product where its input has been critical.
- When dealing with any regional transport policy issue, the Ministry will inform and consult with the appropriate NZTA Regional Director. The Regional Directors are both members of the Regional Transport Committees and leaders of the NZTA's regional offices and members of the NZTA's senior leadership team.

The NZTA will undertake the following.

- Consult with the Ministry where it is unclear whether work or advice is of a policy nature rather than an operational nature before work is undertaken.
- Respect the role of the Ministry as the government's principal adviser on transport policy.
- Provide advance notice to the Ministry on those occasions where it chooses to offer alternative advice and share that advice with the Ministry.
- Support the Ministry with consultation and communication of regional transport policy issues.

4.2 *Developing operational services to stakeholders/customers*

The Ministry will:

- consult with the NZTA where it is unclear whether work or a request from the Minister or stakeholders is of an operational rather than a matter of government policy — before work is undertaken
- provide advice to the Minister on any NZTA proposals to make operational efficiencies that require changes to the regulatory environment and changes to fees and charges
- respect the role of the NZTA as the transport operational agency accountable to the Minister for its operational performance
- consult the NZTA on its work programme for improving the operational environment

The NZTA will:

- lead on operational delivery and business processes, and ensure a focus on value for money for customers and stakeholders
- propose to the Ministry — and the Minister where appropriate — changes and improvements to the regulatory environment that will result in improved levels of service and/or the cost effectiveness of the NZTA's business operations
- review fees and charges for its operational activities in line with government policy guidelines, and propose changes to the Minister where appropriate
- engage with the Ministry where there are government policy implications and/or ownership interests that arise from the NZTA's operations and functions
- lead sector engagement on matters focussed on operational delivery — that concern the planning and funding of land transport networks, State highway operations, and the delivery of functions related to the access and use of land transport networks
- consult and engage the Ministry on sector engagement that relate to the Ministry's policy roles and functions

16 December 2010

4

4.3 *Service level agreements*

The Ministry contracts the NZTA to provide certain services.

The Ministry will:

- specify what is required in terms of quantity, quality and timeliness of the services to be provided in a formal service level agreement (SLA) before the beginning of the financial year
- pay a fair price for all services provided

The NZTA will:

- enter into an SLA if the terms are acceptable
- demonstrate that the costs for the service are fair and represent an efficient price
- deliver the required service

Section 5: Accountability relationships with the Minister

The Ministry will:

- recognise that the accountability relationship is between the Minister and the NZTA Board and management, and that the NZTA is responsible for its own performance
- acknowledge that the NZTA knows more about its business than the Ministry does and the Board and management are competent and will do the best job they can
- support and facilitate effective engagement between the Minister and the Board by encouraging dialogue of a strategic nature

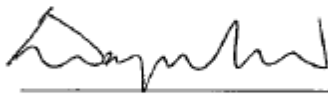
The NZTA will:

- ensure the Minister, his office and the Ministry receive sufficient, timely and relevant information to enable the Minister to have confidence in the capability, management and performance of the NZTA
- raise significant performance issues and risks promptly and clearly with the Minister and the Ministry

Section 6: Managing conflicts

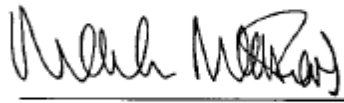
All conflicts and disputes between the NZTA and the Ministry are to be managed expeditiously, transparently and honestly, in line with the values in this protocol.

The individuals involved will take responsibility to resolve conflict and disputes through consultation with each other in the first instance. In the event that a conflict cannot be resolved at the first contact level, it will be referred to the reporting manager of each party to be resolved at the first contact level, and if those discussions do not resolve the matter within a reasonable period, the matter will be escalated to the chief executives for resolution.



Geoff Dangerfield

Chief Executive
New Zealand Transport Agency



Martin Matthews

Chief Executive
Ministry of Transport

16 December 2010

6

ANNEXE V : PRINCIPAUX TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

■ Lois²²⁸

Road User Charges Act 1977 No 124 (as at 10 May 2011), Public Act

Government Rooding Powers Act 1989 No 75, Public Act

Land Transport Act 1998 No 110, Public Act

Land Transport Management Act 2003 No 118 (as at 10 May 2011), Public Act

Road User Charges Act 2012 No 1, Public Act

■ Règlements²²⁹

Land Transport (Administrative Fees for Recovery of Unpaid Tolls) Regulations 2008 (SR 2008/453)

Land Transport (Assessment Centre and Accident Report Fees) Regulations 1998 (SR 1998/448)

Land Transport (Certification and Other Fees) Regulations 1999 (SR 1999/27)

Land Transport (Driver Licensing and Driver Testing Fees) Regulations 1999 (SR 1999/93)

Land Transport (Driver Licensing) Rule 1999 (SR 1999/100)

Land Transport (Infringement and Reminder Notices) Regulations 1998 (SR 1998/447)

Land Transport Management (Apportionment and Refund of Excise Duty and Excise-Equivalent Duty) Regulations 2004 (SR 2004/238)

Land Transport (Motor Vehicle Registration and Licensing) Regulations 2011 (SR 2011/79)

Land Transport (Offences and Penalties) Regulations 1999 (SR 1999/99)

Land Transport (Requirements for Storage and Towage of Impounded Vehicles) Regulations 1999 (SR 1999/84)

Land Transport (Road User) Rule 2004 (SR 2004/427)

Land Transport (Storage and Towage Fees for Impounded Vehicles) Regulations 1999 (SR 1999/85)

²²⁸ New Zealand Legislation, *Browse legislation (current legislation by title: G)*, http://www.legislation.govt.nz/all/results.aspx?search=ta_all%40act%40bill%40regulation_G_resel&p=1
 New Zealand Legislation, *Browse legislation (current legislation by title: L)*, http://www.legislation.govt.nz/all/results.aspx?search=ta_all%40act%40bill%40regulation_L_resel&p=1
 New Zealand Legislation, *Browse legislation (current legislation by title: R)*, http://www.legislation.govt.nz/all/results.aspx?search=ta_all%40act%40bill%40regulation_R_resel&p=1

²²⁹ New Zealand Legislation, *Browse legislation (current legislation by title: L)*, http://www.legislation.govt.nz/all/results.aspx?search=ta_all%40act%40bill%40regulation_L_resel&p=1

ANNEXE VI : DOMAINES DE PRÉOCCUPATION ET SYSTÈME SÛR²³⁰

DOMAINES DE PRÉOCCUPATION	OÙ SONT PRISES LES ACTIONS DANS LE SYSTÈME SÛR			
	ROUTES SÛRES	VITESSES SÛRES	VÉHICULES SÛRS	UTILISATION SÛRE DES ROUTES
DOMAINES DE GRANDE PRIORITÉ				
Réduire les cas de conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise d'alcool			✓	✓
Augmenter la sécurité des jeunes conducteurs	✓	✓	✓	✓
Sécurité des routes et des bords des routes	✓			
Vitesses sécuritaires	✓	✓	✓	
Augmenter la sécurité des motocyclistes	✓	✓	✓	✓
DOMAINES DE PRIORITÉ MOYENNE				
Améliorer la sécurité du parc des véhicules légers			✓	✓
Sécurité des piétons et des cyclistes	✓	✓	✓	✓
Améliorer la sécurité des véhicules lourds	✓	✓	✓	✓
Réduire l'impact de la fatigue au volant	✓	✓	✓	✓
S'occuper de la distraction au volant	✓		✓	✓
Réduire l'impact de la conduite à risque		✓	✓	✓
DOMAINES D'INTÉRÊT CONTINU ET ÉMERGENT				
Augmenter l'utilisation des dispositifs de retenue			✓	✓
Augmenter la sécurité des personnes âgées	✓	✓	✓	✓

²³⁰ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010–2020*, p. 12, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf> (traduit de l'anglais)

ANNEXE VII : ACTIONS À MENER DANS LES DIFFÉRENTS DOMAINES DE PRÉOCCUPATION²³¹

ACTIONS PREMIÈRES	
DOMAINE DE PRÉOCCUPATION	ACTIONS À MENER
Augmenter la sécurité des jeunes conducteurs	- Augmenter l'âge pour conduire à 16 ans - Rendre l'examen du permis de conduire plus difficile afin d'encourager 120 heures de pratique de conduite accompagnée avant le passage de l'examen - Introduire une obligation d'avoir un taux d'alcoolémie nul pour les conducteurs de moins de 20 ans - Augmenter la conscience des risques d'accident des jeunes conducteurs auprès du public - Améliorer la disponibilité de et l'accès à l'éducation à la sécurité routière pour les jeunes - Réfléchir à des restrictions de puissance des véhicules pour les jeunes conducteurs
Réduire la conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogue	- Aborder le problème des infractions répétées et des infractions graves par une limite à 0 du taux d'alcoolémie pour les délinquants et des éthylomètres verrouillant le démarrage obligatoires - Soit : - Diminuer le taux d'alcoolémie toléré au volant à 0,5 g/L de sang et introduire des peines particulières pour les infractions lorsque le taux est compris entre 0,5 et 0,8 g/L - Conduire une recherche sur le niveau de risques causé par les conducteurs avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/L - Revoir les infractions routières et les peines pour avoir causé la mort ou des blessures
Sécurité des routes et des bords des routes	- Développer un système de classification pour le réseau routier - Centrer les programmes d'amélioration de la sécurité sur les routes rurales à haut risque et les intersections urbaines à haut risque - Modifier les règles de sécurité pour le courant tournant
Augmenter la sécurité des motocyclistes	- Améliorer la formation des motocyclistes et des conducteurs de mobylettes - Introduire une restriction puissance/masse pour les conducteurs débutants
ACTIONS SUPPLÉMENTAIRES	
DOMAINE DE PRÉOCCUPATION	ACTIONS À MENER
Augmenter la sécurité des jeunes conducteurs	- Évaluation plus poussée de l'extension de la période du permis d'apprenti de 6 à 12 mois - Adopter rapidement des pratiques innovatrices et de nouvelles technologies - Augmenter l'accès à une éducation à la sécurité routière pertinente et de qualité pour les jeunes - Évaluation plus poussée de l'obligation d'une assurance automobile en responsabilité civile
Réduire la conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogue	Soutenir l'introduction future de contrôles aléatoires de dépistage de drogue
Sécurité des routes et des bords des routes	- Mettre en œuvre des programmes ciblés de traitement des routes fortement empruntées par les motocyclistes - Mettre en œuvre des projets pilotes sur les artères urbaines à usage mixte - Mieux intégrer la sécurité routière dans l'aménagement du territoire

²³¹ MoT, *Safer Journeys - New Zealand's road safety strategy 2010–2020*, p. 3-4, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/SaferJourneyStrategy.pdf> (traduit de l'anglais)

ACTIONS SUPPLÉMENTAIRES	
DOMAINE DE PRÉOCCUPATION	ACTIONS À MENER
Vitesses sécuritaires	- Augmenter l'utilisation de caméras pour les contrôles de routine (vitesse et passage à un feu rouge) pour permettre aux forces de police de se concentrer sur la conduite à haut risque - Rééquilibrer sanctions pour excès de vitesse en augmentant les points d'inaptitude et en diminuant le montant amendes - Examiner la possibilité de mettre en place des radars de vitesse point à point - Créer davantage de zones de vitesse sur les routes rurales dangereuses et établir les critères déterminant quelle limitation de vitesse doit s'appliquer à quelle route - Augmenter le nombre de zones urbaines où la vitesse est réduite - Développer un système de gestion de la vitesse basé sur la technologie GPS à travers le réseau, et développer des essais pour le système ISA - Améliorer les informations disponibles sur le nombre d'accidents dus à la vitesse
Augmenter la sécurité des motocyclistes	Améliorer la sécurité des conducteurs qui reprennent le motocyclisme après une longue abstention et dont les aptitudes peuvent avoir diminué
Réduire l'impact de la conduite à risque	- Faire appliquer et évaluer l'efficacité de la législation sur les courses de rues illégales - Introduire des cours d'assistance au permis de conduire pour les conducteurs sans permis - Utiliser les nouvelles technologies pour limiter la conduite à risque - Concentrer les mesures de police sur les récidivistes et les actes graves de délinquance routière
Améliorer la sécurité du parc des véhicules légers	- Envisager de rendre obligatoire le système ESC et les <i>airbags</i> latéraux pour tous les véhicules entrant dans le parc automobile - Faire la promotion des systèmes de sécurité en insistant sur les technologies de sécurité avancée émergentes - Surveiller les problèmes de sécurité sur les véhicules électriques
Sécurité des piétons et des cyclistes	- Examiner l'efficacité des changements des règles de priorités sur la sécurité des piétons - Examiner l'efficacité des initiatives de sensibilisations destinées aux piétons et aux cyclistes - Augmenter le nombre de zones où la limitation de vitesse est réduite aux abords des écoles
Améliorer la sécurité des véhicules lourds	- Envisager de rendre obligatoire le système ESC pour tous les véhicules lourds entrant dans le parc - Publier les cotes de sécurité des exploitants de véhicules lourds
Réduire l'impact de la fatigue et de la distraction au volant	- Éduquer les usagers de la route sur la distraction et de quelle manière elle peut être gérée - Éduquer les usagers de la route sur la fatigue - Améliorer les données disponibles sur les accidents liés à la fatigue ou à la distraction au volant
Augmenter l'utilisation des dispositifs de retenue	- Aligner les lois concernant les sièges pour enfants sur les bonnes pratiques internationales - Se concentrer sur l'amélioration de l'installation et l'utilisation correctes des sièges pour enfants - Améliorer les données concernant l'utilisation correcte des sièges pour enfants
Augmenter la sécurité des personnes âgées	- Investiguer ce que la Nouvelle-Zélande pourrait apprendre de l'approche développée en Australie - Surveiller toutes les nouvelles questions de sécurité liées aux appareils d'aide à la mobilité

ANNEXE VIII : INDICATEURS POUR LE SUIVI DES PROGRÈS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE²³²

■ Indicateurs généraux

- Personnes tuées dans des accidents de la route
- Personnes grièvement blessées dans des accidents de la route
- Personnes hospitalisées pendant environ 1 jour
- Personnes gravement blessées, telles qu'elles sont enregistrées par la police
- Plaintes déposées à l'*Accident Compensation Corporation* (ACC)

■ Routes et bords de routes sûrs

- Nombre de collisions frontales sur la route (mortelles et graves)
- Nombre d'accidents de la route humides (fatals et graves)
- Nombre de collisions aux intersections (fatals et graves)
- Risque d'accidents causant des blessures graves et mortelles par kilomètre sur les autoroutes, les routes locales urbaines et rurales

■ Vitesses sûres

- Accidents avec blessures graves et mortelles ayant pour cause une vitesse trop rapide
- Moyenne des vitesses sur les routes rurales et urbaines
- Pourcentage de conducteurs dépassant la limite de vitesse
- Attitudes du public vis-à-vis de la vitesse et du respect des limitations

■ Véhicules sûrs

- Résistance aux impacts de la flotte de véhicules légers
- Accidents avec blessures graves et mortelles impliquant des véhicules lourds
- Classement au regard des normes des véhicules neufs entrant dans le parc de véhicules légers
- Intérêt et utilisation par les consommateurs du site Internet *Right Car*²³³
- Taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

■ Utilisation sûre des routes

- ▶ Réduction de l'impact de la conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogue
 - Accidents graves et mortels impliquant l'alcool ou la drogue, pour 1 000 000 d'habitants
 - Nombre d'infractions pour excès d'alcool et prise de drogue
 - Attitudes du public envers l'alcool au volant

²³² MoT, *Monitoring our progress*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-factsheet-Monitoring-our-progress.pdf>

²³³ Rightcar, *About Rightcar*, <http://www.rightcar.govt.nz/about-rightcar.html>

Ce site contient des informations quant à la sécurité, la consommation de carburant et l'émission de dioxyde de carbone des véhicules pour aider les consommateurs dans leur choix. Plus de détails sur *Right Car* sont donnés à la section 6.2.

► **Augmentation de la sécurité des jeunes conducteurs**

- Accidents graves et mortels impliquant de jeunes conducteurs, pour 100 000 habitants
- Accidents graves et mortels impliquant des jeunes
- Conducteurs en apprentissage ou jeunes conducteurs en faute dans des accidents graves ou mortels
- Nombre d'heures de conduite supervisées effectuées par les apprentis conducteurs

► **Augmentation de la sécurité des motocyclistes**

- Accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes et cyclomotoristes accidents, pour 100 000 habitants
- Motocyclistes et cyclomotoristes en apprentissage ou ayant le permis depuis peu en faute dans des accidents mortels ou graves
- Personnes tuées ou blessées dans des accidents de moto par million d'heures passées à voyager

► **Réduction des impacts de la conduite à risque**

- Accidents graves et mortels impliquant de la conduite à risque
- Accidents graves et mortels causés par des conducteurs n'ayant pas ou plus le permis de conduire
- Accidents graves et mortels causés par des conducteurs en état d'ébriété élevée
- Accidents graves et mortels impliquant des récidivistes de l'excès de vitesse et de la conduite en état d'ébriété

► **Sécurité des piétons et des cyclistes**

- Morts et blessures graves impliquant des piétons et des cyclistes
- Personnes tuées ou blessées en tant que piétons ou cyclistes par million d'heures passées à voyager

► **Réduction de l'impact de la distraction et de la fatigue**

- Accidents graves et mortels dans lesquels la fatigue était une cause
- Accidents graves et mortels dans lesquels la distraction était une cause
- Attitudes du public envers la fatigue et la distraction.

ANNEXE IX : MESURES CONTENUES DANS LE PLAN D'ACTION 2011-2012²³⁴

■ Thème 1 : Développement et implantation de l'approche pour un système sûr

SOUS-THÈMES	MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Implanter l'approche pour un système sûr à la grandeur de la Nouvelle-Zélande	Établir un gestionnaire de programme chef de file au niveau national. Il devra notamment cerner les besoins en ressources et travaillera en collaboration avec les membres du NRSC pour la mise en place effective du système sûr.	MoT
	S'assurer que le <i>Gouvernement Policy Statement on Land Transport Funding</i> et les autres stratégies, plans et programmes pertinents favorisent la mise en œuvre de la stratégie <i>Safer Journeys</i> et la mise en place d'un système sûr.	MoT/NZTA/Police/ACC/ Gouvernements locaux
	Établir et soutenir un réseau de champions qui agiront comme chefs de file pour les gouvernements locaux, surtout en matière de financement des initiatives de sécurité routière.	LGNZ
	Améliorer les données pour mieux se conformer à l'approche pour un système sûr.	NZTA/MoT/Police
	Se concentrer sur les principaux domaines dans lesquels le manque de capacités et de compétences pourrait constituer un obstacle à la mise en place d'un système routier plus sécuritaire.	NZTA/MoT/Police/ACC/ LGNZ
	Renforcer l'efficacité de la planification en sécurité routière y compris la reddition de comptes, le suivi de la performance et les mécanismes de rapports.	NZTA/Gouvernements locaux/Police
	Établir et exploiter un centre de renseignement en sécurité routière (<i>Road Safety Intelligence Centre</i>) pour améliorer les résultats en renforçant la capacité des secteurs à cibler les risques et les interventions correspondantes.	Police/NZTA/ACC/MoT
	S'entendre sur la définition d'un ensemble d'indicateurs pour assurer le suivi de l'implantation de système sûr.	MoT/Police/NZTA/ACC/ LGNZ
Créer un nouveau cadre de dialogue sur l'approche pour un système sûr	Concevoir et distribuer une grande variété de ressources (ex. : brochures, sites Internet, affiches, matériel de directives) pour sensibiliser les concepteurs (véhicules, routes, etc.) et les usagers à l'approche pour un système sûr.	MoT/NZTA
	Utiliser les médias pour faire comprendre leurs responsabilités aux concepteurs et aux usagers et pour générer une prise de conscience nationale à la nécessité de mettre en place l'approche pour un système sûr.	MoT/Police/NZTA/ACC/ Gouvernements locaux
	Mettre en place des mécanismes pour mieux informer les hommes politiques sur les questions de sécurité routière et pour qu'ils soutiennent les actions nationales et locales.	MoT/NZTA/LGNZ
	Mettre en place des mécanismes pour récompenser les usagers qui adoptent des comportements sûrs (ex. : baisse des primes d'assurance).	MoT

²³⁴ MoT, *Safer Journeys Action Plan 2011-2012*, <http://www.transport.govt.nz/saferjourneys/Documents/Safer-Journeys-Action-plan-2011.pdf>

■ Thème 2 : Routes et bords de routes sûrs

SOUS-THÈMES	MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Cibler les routes rurales et les intersections à haut risque dans les zones urbaines	Évaluer la possibilité d'étendre le programme KiwiRAP aux zones à haut risque du réseau routier rural.	Gouvernements locaux NZTA
	Réaliser et utiliser un guide de détermination des intersections à haut risque dans les zones urbaines. Le guide servira à repérer ces zones et à établir les priorités des interventions.	NZTA/Gouvernements locaux
	Réaliser et utiliser un guide de détermination des routes rurales à haut risque. Le guide servira à repérer ces zones et à établir les priorités des interventions.	NZTA/Gouvernements locaux
	Utiliser le modèle de détermination des tâches et de coordination mis en place par la police (<i>Police tasking and coordination model</i>) ainsi que le programme KiwiRAP pour déterminer les interventions policières à mener dans les zones à risques.	Police
	Mettre en œuvre les modifications apportées aux règles de priorité.	NZTA/Gouvernement locaux
Réaliser des projets de démonstration sur le système sûr	Réaliser des projets de démonstration sur diverses technologies et solutions pour accroître la sécurité dans les intersections et les routes rurales à haut risque et assurer le suivi des résultats en matière de sécurité routière.	NZTA/Gouvernement locaux
Le projet <i>Roads of National Significance</i> doit respecter un niveau de sécurité élevé	Concevoir, construire et entretenir le afin que les sept projets d'infrastructures routières prévus par le programme <i>Roads of National Significance</i> ²³⁵ maintiennent un niveau de sécurité minimal de 4 sur 5 sur l'échelle du système KiwiRAP.	NZTA
SOUS-THÈMES	MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Améliorer les processus	Renforcer les liens entre les meilleures pratiques à l'échelon national et à l'échelon local.	NZTA/Gouvernements locaux
	Utiliser le programme de caméras pour cibler les routes et intersections à haut risque	Police
	Mettre en place un système d'audit du système sûr en complément aux mécanismes déjà existants et fournir des renseignements et de l'information pour une amélioration continue.	NZTA
	Appliquer le système national de classification (<i>State highway classification system</i>) au processus décisionnel en matière de sécurité routière.	NZTA
Politiques	Mettre en place une politique nationale sur les caméras aux feux rouges.	MoT

²³⁵ NZTA, *Roads of national significance*, <http://www.nzta.govt.nz/network/rons/index.html>

■ Thème 3 : Vitesses sûres

SOUS-THÈMES	MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Campagnes de sensibilisation à la vitesse sûre	Réaliser des campagnes d'éducation et de publicité fondées sur les preuves mettant en évidence l'importance de la vitesse sûre en matière de sécurité routière.	NZTA
Imposer des limites de vitesse conformes au système sûr	Assurer l'acceptation des limites de vitesse sûres dans les zones urbaines à haut risque et dans les zones rurales. Les projets de démonstration peuvent aider dans cette démarche.	NZTA /gouvernements locaux
	Assurer le respect des nouvelles limites de vitesse	Police
Augmenter l'utilisation des caméras de sécurité	Renforcer les contrôles de routine et adopter une approche axée sur les risques	Police
	Préparer un plan pour la mise en place d'un réseau de caméras	Police /NZTA
SOUS-THÈMES	MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Politiques	Soutenir la révision du cadre de gestion de la vitesse par l'entremise de projets pilotes permettant de déterminer les limites de vitesse correspondant au type et à l'infrastructure des routes, en particulier dans les zones à risque.	NZTA
	Réaliser une révision du cadre de gestion de la vitesse afin de l'adapter à l'approche pour un système sûr. Cette révision pourrait résulter à la modification de la loi sur le transport (<i>Land Transport Rule : Setting of Speed Limits 2003</i>).	NZTA
	Évaluer les implications d'une modification des règles de pénalités sur la sécurité routière en cas de violation des limites de vitesse (baisse des amendes et augmentation des points d'inaptitude).	MoT /ministère de la Justice
	Évaluer les changements législatifs nécessaires pour une gestion plus flexible des pénalités lors des périodes à haut risque telles que les jours fériés.	MoT
	Évaluer les diverses options technologiques pour la gestion routinière de la vitesse.	NZTA/MoT/police/ACC/LGNZ
Technologies émergentes (ISA, point-to-point-cameras, caméras aux feux rouges)	Débuter des projets pilotes pour évaluer les coûts et les bénéfices associés à l'utilisation des technologies émergentes.	NZTA /gouvernements locaux

■ Thème 4 : véhicules sûrs

SOUS-THÈMES	VÉHICULES LÉGERS – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Renforcer la sensibilisation du public et augmenter la demande de véhicules sûrs	Promouvoir et étendre l'utilisation et la portée du site Internet <i>Right Car</i> ²³⁶ .	NZTA
	Promouvoir l'utilisation des Systèmes de régulation électronique (électro stabilisateurs programmés, ESP)	NZTA
	Influencer les entreprises par des discussions ciblées sur les avantages d'acheter des véhicules répondant aux normes de sécurité les plus élevées (5 étoiles sur l'échelle du système KiwiRAP).	NZTA
	Évaluer la transférabilité du programme australien <i>Stars on Cars</i> ²³⁷ .	MoT
	Mettre en place de mesures incitatives en établissant une relation entre les primes d'assurance et le niveau de risque lié au véhicule (taux de risques pour que le véhicule soit impliqué dans un accident).	ACC
Interventions réglementaires et éducationnelles pour augmenter l'utilisation des mécanismes de retenue	Sensibiliser à l'utilisation des dispositifs de retenue pour les enfants âgés de plus de cinq ans.	NZTA
	Promouvoir l'utilisation de rehausseurs de voiture pour les enfants répondant à certaines conditions, d'âge, de poids ou de taille.	MoT
	Améliorer les statistiques sur l'utilisation adéquate des dispositifs de retenue et des rehausseurs pour les enfants de plus de 5 ans.	MoT
	Insérer une option sur les dispositifs de retenue dans le système électronique <i>Vehicle Certification Online</i> ²³⁸ .	NZTA
SOUS-THÈMES	VÉHICULES LOURDS – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Offrir des incitatifs aux propriétaires de véhicules lourds pour les rendre plus conscients des questions liées à la sécurité routière	Implanter l' <i>Operator Rating System</i> . Ce système classe les opérateurs de véhicules lourds en fonction de leur performance de sécurité. La publication des classifications servira d'incitatif aux opérateurs.	NZTA
	Mettre en place des incitatifs en établissant une relation entre les primes d'assurance et le niveau de risque lié au véhicule (taux de risque pour que le véhicule soit impliqué dans un accident).	ACC
SOUS-THÈMES	VÉHICULES LÉGERS ET LOURDS – MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Politiques et réglementation	Évaluer les technologies émergentes pour autoriser ou promouvoir leur utilisation	NZTA
	Envisager l'imposition de l'utilisation obligatoire des ESP et des coussins gonflables latéraux pour tous les nouveaux véhicules.	MoT

²³⁶ Rightcar, Page d'accueil, <http://www.rightcar.govt.nz/>

Le site Internet *Right Car* est administré par la NZTA et fournit de l'information et des conseils aux usagers pour l'achat de véhicules sécuritaires,

²³⁷ Department of Planning, Transport and Infrastructure (Gouvernement of South Australia), *Road Safety : Stars on Cars*, http://www.dpti.sa.gov.au/roadsafety/safer_vehicles/stars_on_cars Le programme australien *Stars on Cars* consiste à évaluer la résistance des véhicules et leur capacité à protéger les occupants en cas d'accidents. Des cotes de sécurité allant de 1 à 5 sont attribuées à la suite des tests.

²³⁸ NZTA, *Resources & manuals – Vehicle certification*, <http://www.nzta.govt.nz/resources/results.html?catid=273>

SOUS-THÈMES	VÉHICULES LÉGERS ET LOURDS – MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Politiques et réglementation (suite)	Introduire un régime avantageux pour récompenser l'importation de nouveaux véhicules plus sécuritaire (ex. : coûts d'enregistrements réduits).	NZTA
Amélioration de l'information sur les caractéristiques de sécurité des véhicules	Encourager et promouvoir l'amélioration du système électronique <i>Vehicule Certification Online</i> et des modifications au registre des véhicules motorisés pour une meilleure collecte des données, notamment sur les accidents. Cela facilitera l'enregistrement des caractéristiques de sécurité des véhicules dès leur entrée en Nouvelle-Zélande.	NZTA

■ Thème 5 : utilisation sûre de la route

SOUS-THÈMES	CONDUITE DE MOTOCYCLETTE – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Mise en œuvre de la réglementation	Renforcer l'enseignement théorique et pratique et les examens d'obtention de permis probatoires.	NZTA
	Introduire un permis de conduite de cyclomoteurs et des examens théoriques et pratiques spécifiques.	NZTA
	Introduire une restriction liée à la puissance massique du conducteur (puissance développée par le conducteur par rapport à son poids, <i>power-to-weight</i>) pour les conducteurs novices	NZTA
Amélioration de la formation en conduite de motocyclettes et de cyclomoteurs	Offrir plus de possibilités de perfectionnement pour les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs détenteurs de permis.	ACC/NZTA
	Promouvoir l'utilisation de technologies et d'équipements de sécurité par les motocyclistes.	ACC
	Mettre en place des possibilités de formation de mise à jour pour les motocyclistes et les cyclomotoristes détenteurs de permis, mais qui ont perdu l'habitude de conduire.	ACC
	Envisager l'introduction d'incitatifs à la formation en matière de conduite de motocyclettes (ex. : réduction des primes d'assurance en cas de formation appropriée).	ACC
Faire participer les motocyclistes	Introduire des frais additionnels (prime de sécurité, <i>Motorcycle Safety Levy</i>) au paiement annuel des frais de permis des motocyclistes. Ces fonds seront utilisés pour financer des initiatives propres à la sécurité des motocyclistes avec un accent sur l'éducation et l'ingénierie.	ACC
Appliquer des traitements pour améliorer la sécurité des routes à haut risque fréquentées par des motocyclistes	Mettre en place un projet de démonstration sur le système sûr visant à rendre plus sécuritaire une route à haut risque et très fréquentée par les motocyclistes. Assurer le suivi de ce projet.	NZTA/ACC
	Mettre en place des politiques pour la mise à niveau des routes à haut risque et fréquentées par les motocyclistes afin de les rendre plus sûres.	NZTA
	Repérer les routes à haut risque fréquentées par les motocyclistes et concevoir des traitements pour ces routes.	NZTA/(gouvernements locaux/ACC
Contrôle de l'application de la loi axé sur les motocyclistes	Mettre en place un système de profilage basé sur le risque pour permettre à la police de cibler ses interventions sur les zones et les moments à haut risque.	Police
	Détecter les infractions réalisées par les motocyclistes à l'aide de patrouilles, de surveillance de la circulation routière, de points de contrôle, de vérifications de permis de conduire et d'inspections de véhicules axés sur les motocyclistes.	Police

SOUS-THÈMES	CONDUITE DE MOTOCYCLETTE – MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Promouvoir les technologies existantes et les nouvelles technologies	Promouvoir l'introduction de technologies telles que les freins anti-blocage, les coussins gonflables et les vêtements de protection.	ACC
	Suivre le développement des technologies relatives aux motocyclettes à l'échelon international.	ACC
Savoir-faire et capacité du secteur de formation en conduite de motocyclettes	Faciliter le développement du savoir-faire et des capacités dans le secteur de formation en conduite de motocyclettes.	ACC/NZTA
SOUS-THÈMES	ALCOOL ET DROGUES AU VOLANT – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Mettre en œuvre la réglementation	Collecter les données sur les conducteurs ayant un taux de plus de 0,05 % et 0,08 % d'alcool et en faire le rapport au gouvernement.	MoT/NZTA/police
	Mettre en place un programme d'antidémarrreur (<i>interlock</i>).	MoT/NZTA
	Mettre en place un permis spécial (tolérance zéro) d'au moins 3 ans pour les conducteurs récidivistes et ceux qui se sont vu imposer un antidémarrreur.	MoT/NZTA
Éducation ciblée	Mettre en place des programmes éducatifs pour les communautés à risques (régions à risque, groupes ethniques, groupes d'âge)	
Mise en œuvre ciblée	Contrôles du respect de la réglementation (alcool et drogues) par des points de contrôle sur les bords de routes.	
SOUS-THÈMES	ALCOOL ET DROGUES AU VOLANT – MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Recherche	Réaliser des recherches plus approfondies sur l'étendue de la pratique de conduite sous l'effet de drogues en Nouvelle-Zélande et s'en servir pour mettre en place des mesures de contrôle adéquates.	MoT/NZTA
	Réaliser des recherches propres à la Nouvelle-Zélande sur l'impact des taux d'alcool sur les performances en conduite des conducteurs néo-zélandais.	NZTA
SOUS-THÈMES	SÉCURITÉ DES JEUNES – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Offrir aux jeunes conducteurs plus de possibilités en matière d'éducation et de mise à jour	Mettre en œuvre les résultats issus de la révision du programme éducatif.	NZTA/police/ gouvernements locaux/ MoT
	Mettre en place des incitatifs à la formation des jeunes conducteurs (ex. : réduction des primes d'assurance lorsque la formation a été complétée adéquatement).	ACC
SOUS-THÈMES	SÉCURITÉ DES JEUNES – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Mise en œuvre de la réglementation	Rehausser l'âge minimum de conduite à 16 ans.	MoT/NZTA
	Accroître le niveau de difficulté de l'examen de conduite afin d'encourager les jeunes à suivre 120 h de formation pratique supervisée.	MoT/NZTA
	Imposer la limite zéro alcool pour les conducteurs âgés de moins de 20 ans.	MoT/NZTA/police
SOUS-THÈMES	SÉCURITÉ DES JEUNES – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES

Mise en œuvre de la réglementation (<i>suite</i>)	Imposer des amendes et les points d'inaptitude pour les conducteurs de moins de 20 ans qui présentent un taux d'alcool entre 0 % et 0,0 %.	MoT/NZTA/police
	Faire de la publicité autour des changements législatifs et des mesures de contrôles liés à ces changements.	NZTA
Contrôle de l'application des lois ciblée sur les jeunes conducteurs	Avoir recours au <i>Road Safety Intelligence Centre</i> pour établir le profil des jeunes conducteurs afin de cibler les interventions en matière d'éducation et d'application de la loi.	Police
	Appliquer les changements législatifs en détectant les jeunes contrevenants à l'aide d'une approche intégrée.	Police
SOUS-THÈMES	SÉCURITÉ DES JEUNES – MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Promotion	Sensibiliser la population aux risques d'accident impliquant les jeunes conducteurs, par : - l'implantation de bonnes pratiques sur les jeunes conducteurs; - la sensibilisation des jeunes et de leurs parents à la nécessité d'obtenir un permis de conduire pour les jeunes conducteurs; - Les conditions qui s'appliquent aux apprentis conducteurs et aux détenteurs de permis probatoires.	NZTA
Politiques	Envisager des restrictions liées à la puissance des véhicules pour les jeunes conducteurs	MoT
	Envisager l'introduction d'une durée maximale de permis pour les apprentis conducteurs et les détenteurs de permis probatoires.	MoT
	Envisager l'introduction d'une plaque d'immatriculation spéciale (<i>R plate</i>) pour les détenteurs de permis probatoires.	MoT
	Évaluer la possibilité d'introduire une assurance de responsabilité civile obligatoire.	MoT
	Évaluer la possibilité d'allonger la durée du permis d'apprenti conducteur de 6 à 12 mois.	MoT
SOUS-THÈMES	CONDUCTEURS À HAUT RISQUE – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Améliorer les programmes communautaires visant les conducteurs à haut risque	Soutenir les programmes communautaires qui se sont révélés efficaces pour réhabiliter les conducteurs à haut risque.	NZTA/MoT/gouvernements locaux/police/ACC
Mettre en œuvre la réglementation	Envisager l'introduction de mesures incitatives et dissuasives liées au processus d'évaluation des risques pour influencer le comportement des conducteurs à haut risque.	ACC
	Augmenter les pénalités pour toute conduite dangereuse – y compris pour la conduite sous l'effet de l'alcool et de la drogue – causant la mort.	MoT/ministère de la Justice
	Donner à la police, le pouvoir d'étendre la période de suspension de permis (28 jours) jusqu'à trois périodes consécutives pendant que déroulement de l'enquête sur une présumée infraction commise par le conducteur.	MoT/ministère de la Justice
	Assurer l'application de la législation sur les courses de vitesse illégales.	Police
	Évaluer l'efficacité de la législation sur les courses de vitesse illégales.	MoT

SOUS-THÈMES	CONDUCTEURS À HAUT RISQUE – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Développer les mécanismes de collecte et de traitement de données sur les conducteurs à haut risque	Développer des mécanismes de collecte et de traitement de données sur les conducteurs à haut risque dans le cadre du <i>nouveau Road Safety Intelligence Centre</i> .	Police /NZTA/ACC/MoT
	Mettre en place des programmes d'application de la loi ciblés sur les conducteurs à haut risque.	Police
SOUS-THÈMES	CONDUCTEURS À HAUT RISQUE – MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Recherche	Suivre le développement des nouvelles technologies qui peuvent aider à la gestion des conducteurs à haut risque.	MoT
Essais d'approches de gestion des contrevenants à haut risque	Réaliser des essais sur différentes approches de réhabilitation des conducteurs alcooliques récidivistes.	MoT /ministère de la Santé/gouvernements locaux
SOUS-THÈMES	MARCHE ET CYCLISME SÉCURITAIRES – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Éducation et formation	Soutenir les programmes communautaires de formation en cyclisme	NZTA
	Promotion du code sur le cyclisme (<i>Official Road Code for Cyclist</i>)	NZTA
	Renforcer le système d'examen de permis apprenti, en y faisant une revue des questions relatives au cyclisme et à la marche.	NZTA
Soutenir les initiatives nationales, régionales et non gouvernementales	Évaluer la faisabilité et l'efficacité d'une campagne nationale sur la sécurité routière.	NZTA /gouvernements locaux
	<i>Input</i> dans les plans régionaux et les plans de sécurité routière.	NZTA /gouvernements locaux
SOUS-THÈMES	FATIGUE ET DISTRACTION AU VOLANT – MESURES PRINCIPALES	RESPONSABLES
Éduquer les usagers sur les effets de la fatigue et de la distraction au volant	Améliorer la sensibilisation aux effets de la fatigue et de la distraction sur la sécurité à travers la publicité et l'éducation.	NZTA
Améliorer l'information sur les accidents causés par la fatigue et la distraction	Réviser les méthodes de collecte de données et évaluer les pistes pour améliorer la collecte d'information sur la fatigue et la distraction.	MoT
	Suivi de la recherche.	MoT
Améliorer l'infrastructure routière	Intégrer les considérations liées à la fatigue et à la distraction aux nouveaux programmes d'infrastructures pour les zones à haut risque.	NZTA
SOUS-THÈMES	FATIGUE ET DISTRACTION AU VOLANT – MESURES DE SOUTIEN	RESPONSABLES
Coordination	Revigorer le groupe de coordination sur la fatigue (<i>Driver Fatigue Coordination Group</i>) pour réviser l'évolution des actions proposées et implanter de nouvelles actions.	MoT

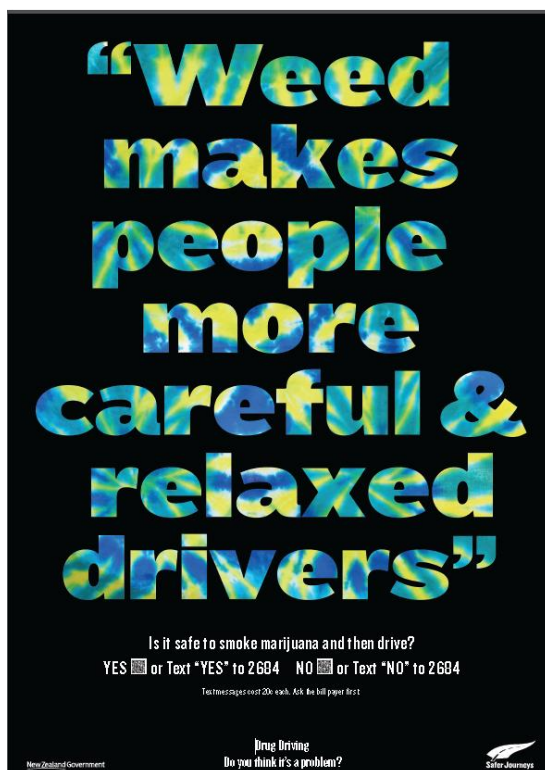
ANNEXE X : CALENDRIER DE LA CAMPAGNE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE²³⁹

	July 2011	August	September	October	November	December	January 2012	February	March	April	May	June
Road policing – seasonal risk factors	school holidays pedestrians icy roads	pedestrians icy roads ski season	heavy vehicles weather	holidays drink/driving weather	fatigue motorcycling drink/driving	high risk fatigue motorcycling drink/driving	tourists, motorcycling fatigue roadworks	high risk roadworks motorcycling drink/driving	harvesting motorcycling tourists drink/driving	Easter holidays harvesting motorcycling	pedestrians harvesting	pedestrians winter/dark
Fatal/serious crashes – worst four months	drug use	drug use			speed fatigue	alcohol all crashes	alcohol, speed fatigue, young drivers drug use all crashes	alcohol, speed young drivers drug use all crashes	alcohol, speed young drivers fatigue all crashes	young drivers fatigue		
Advertising themes	ALCOHOL drugs	YOUNG DRIVERS speed	SPEED young drivers	ALCOHOL speed	SPEED fatigue	ALCOHOL speed	SPEED fatigue	YOUNG DRIVERS drugs	GIVEWAY RULE speed	ALCOHOL fatigue	SPEED drugs	ALCOHOL young drivers
TV	1 Fri	1 Mon	1 Thu	1 Sat	1 Tue	1 Thu	1 Sun	1 Wed	1 Thu	1 Sun	1 Tue	1 Fri
TV	2 Sat	2 Tue	2 Fri	2 Sun	2 Wed	2 Fri	2 Mon	2 Thu	2 Fri	2 Mon	2 Wed	2 Sat
TV	3 Sun	3 Wed	3 Sat	3 Mon	3 Thur	3 Sat	3 Tue	3 Fri	3 Sat	3 Tue	3 Thur	3 Sun
TV	4 Mon	4 Thu	4 Sun	4 Tue	4 Fri	4 Sun	4 Wed	4 Sat	4 Sun	4 Wed	4 Fri	4 Mon
TV	5 Tue	5 Fri	5 Mon	5 Wed	5 Sat	5 Mon	5 Thur	5 Sun	5 Mon	5 Thu	5 Sat	5 Tue
TV	6 Wed	6 Sat	6 Tue	6 Thu	6 Sun	6 Tue	6 Fri	6 Mon	6 Tue	6 Fri	6 Sun	6 Wed
TV	7 Thu	7 Sun	7 Wed	7 Fri	7 Mon	7 Wed	7 Sat	7 Tue	7 Wed	7 Sat	7 Mon	7 Thur
TV	8 Fri	8 Mon	8 Thu	8 Sat	8 Tue	8 Thur	8 Sun	8 Wed	8 Thur	8 Sun	8 Tue	8 Fri
TV	9 Sat	9 Tue	9 Fri	9 Sun	9 Wed	9 Fri	9 Mon	9 Thur	9 Mon	9 Thur	9 Wed	9 Sat
TV	10 Sun	10 Wed	10 Sat	10 Mon	10 Thur	10 Sat	10 Tue	10 Fri	10 Sat	10 Tue	10 Thur	10 Sun
TV	11 Mon	11 Thu	11 Sun	11 Tue	11 Fri	11 Sun	11 Wed	11 Sat	11 Sun	11 Wed	11 Fri	11 Mon
TV	12 Tue	12 Fri	12 Mon	12 Wed	12 Sat	12 Mon	12 Thur	12 Sun	12 Mon	12 Thur	12 Sat	12 Tue
TV	13 Wed	13 Sat	13 Tue	13 Thu	13 Sun	13 Tue	13 Fri	13 Mon	13 Tue	13 Fri	13 Sun	13 Wed
TV	14 Thu	14 Sun	14 Wed	14 Fri	14 Mon	14 Wed	14 Sat	14 Tue	14 Wed	14 Sat	14 Mon	14 Thur
TV	15 Fri	15 Mon	15 Thu	15 Sat	15 Tue	15 Thu	15 Sun	15 Wed	15 Thur	15 Sun	15 Tue	15 Fri
TV	16 Sat	16 Tue	16 Fri	16 Sun	16 Wed	16 Fri	16 Mon	16 Thur	16 Fri	16 Mon	16 Wed	16 Sat
TV	17 Sun	17 Wed	17 Sat	17 Tue	17 Thu	17 Sat	17 Tue	17 Fri	17 Sat	17 Tue	17 Thur	17 Sun
TV	18 Mon	18 Thu	18 Sun	18 Tue	18 Fri	18 Sun	18 Wed	18 Sat	18 Sun	18 Wed	18 Fri	18 Mon
TV	19 Tue	19 Fri	19 Mon	19 Wed	19 Sat	19 Tue	19 Fri	19 Mon	19 Tue	19 Fri	19 Sun	19 Tue
TV	20 Wed	20 Sat	20 Tue	20 Thu	20 Sun	20 Wed	20 Sat	20 Mon	20 Wed	20 Sat	20 Tue	20 Wed
TV	21 Thu	21 Sun	21 Wed	21 Fri	21 Mon	21 Thu	21 Sun	21 Tue	21 Wed	21 Sat	21 Mon	21 Thur
TV	22 Fri	22 Mon	22 Thu	22 Sat	22 Tue	22 Fri	22 Mon	22 Thur	22 Fri	22 Sun	22 Tue	22 Fri
TV	23 Sat	23 Tue	23 Fri	23 Sun	23 Wed	23 Sat	23 Mon	23 Thur	23 Fri	23 Mon	23 Wed	23 Sat
TV	24 Sun	24 Wed	24 Sat	24 Mon	24 Thu	24 Sun	24 Tue	24 Fri	24 Sat	24 Tue	24 Thur	24 Sun
TV	25 Mon	25 Thu	25 Sun	25 Tue	25 Fri	25 Mon	25 Wed	25 Sat	25 Sun	25 Wed	25 Fri	25 Mon
TV	26 Tue	26 Fri	26 Mon	26 Wed	26 Sat	26 Tue	26 Fri	26 Mon	26 Tue	26 Fri	26 Sun	26 Tue
TV	27 Wed	27 Sat	27 Tue	27 Thu	27 Sun	27 Wed	27 Fri	27 Mon	27 Tue	27 Fri	27 Sun	27 Wed
TV	28 Thu	28 Sun	28 Wed	28 Fri	28 Mon	28 Thu	28 Sat	28 Tue	28 Wed	28 Sat	28 Mon	28 Thur
TV	29 Fri	29 Mon	29 Thu	29 Sat	29 Tue	29 Fri	29 Mon	29 Thur	29 Fri	29 Sun	29 Tue	29 Fri
TV	30 Sat	30 Tue	30 Fri	30 Sun	30 Wed	30 Sat	30 Mon	30 Wed	30 Sat	30 Mon	30 Wed	30 Sat
TV	31 Sun	31 Wed		31 Mon		31 Sun	31 Tue		31 Sun		31 Thur	

²³⁹ NZTA, Road safety advertising calendar, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/docs/road-safety-calendar-2011-12.pdf>

ANNEXE XI : MOYENS UTILISÉS POUR LA CAMPAGNE SUR LA DROGUE AU VOLANT (EXEMPLES)

■ Affiche²⁴⁰

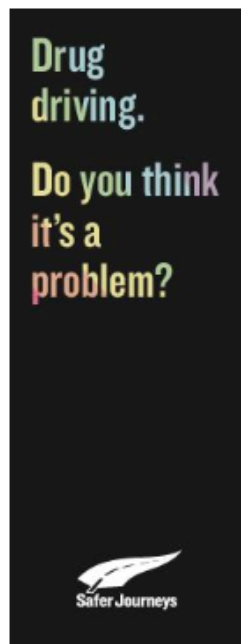


■ Affichages numériques²⁴¹



²⁴⁰ NZTA, *Marijuana street poster 1*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/docs/marijuana-street-poster-1.pdf>

²⁴¹ NZTA, *Drug affected driving advertisements*, <http://www.nzta.govt.nz/about/advertising/drug-driving/index.html>



- mur
- Infos
- Activité des amis
- Photos
- This week's poll**
- Vidéos
- Questions
- FAQ

À propos de
Drug Driving. Is it a problem?

5 763

personnes aiment ça

1 902

personnes qui en parlent

Mentions J'aime



TVNZ U



Driving High: W...



Phantom Billstic...

The drug driving question

J'aime

Communauté

We're interested in what you think, not who you are.

So you don't have to like this page to share your opinion about drug driving. We just want to know what New Zealanders think about it. Over the next few weeks we're asking Kiwis about their opinions of driving on drugs.



THIS WEEK'S POLL

Are Kiwis too "she'll be right" about drug driving?

8407 total votes

Yes

6241 Votes

VOTE

YES

No

2166 Votes

VOTE

NO

COMMENTS FROM AROUND THE WEB

Donna on Facebook

I think taking drugs and driving sucks

Kyle on Facebook

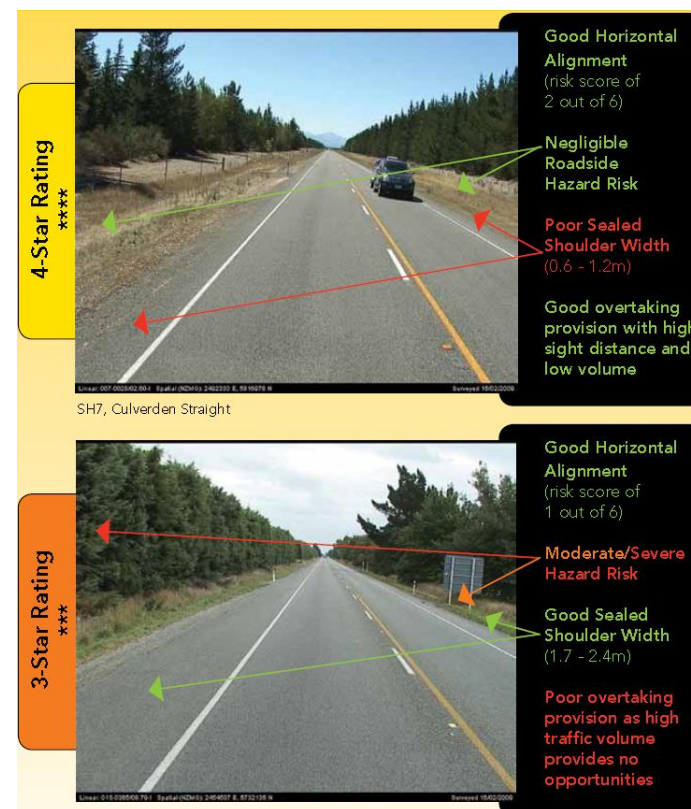
haha makes me feel better but its probably because i go super slow

Cam on Facebook

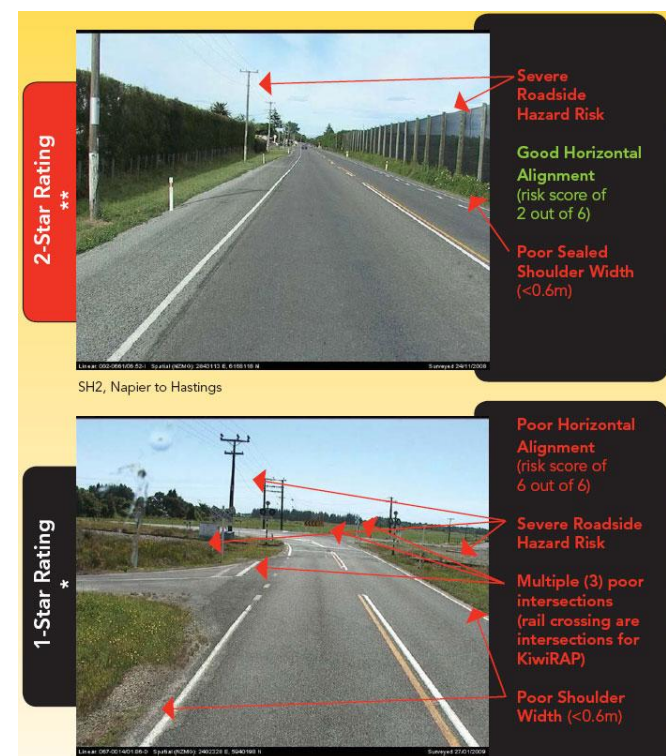
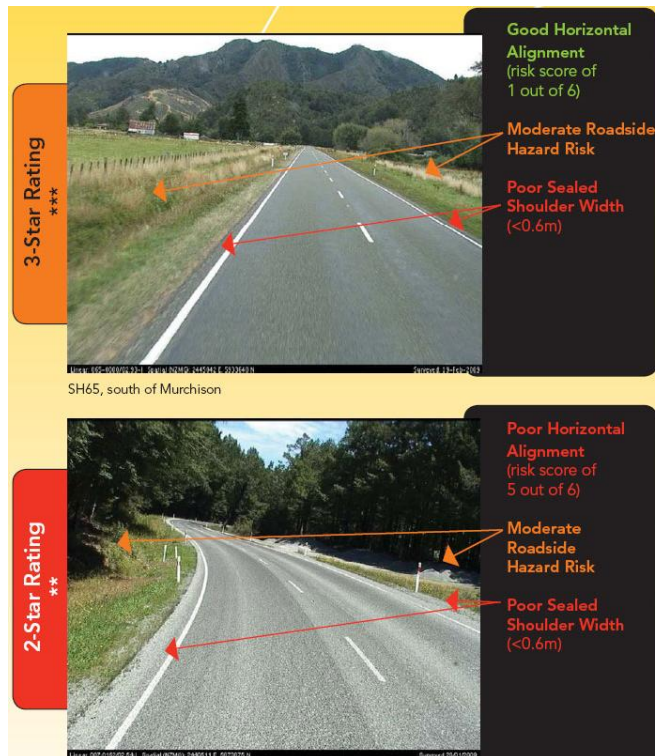
drugs are irrelevant its the alcohol consumption that kills

²⁴² Facebook, *The drug driving question*, <https://www.facebook.com/drugdrivingquestion>

ANNEXE XII : EXEMPLES DE ROUTES ET NOMBRE D'ÉTOILES ATTRIBUÉES²⁴³



²⁴³ KiwiRAP, *How safe are our roads? Star Ratings New Zealand's State Highways*, p. 21-24, <http://www.kiwirap.org.nz/pdf/KIWIRAP%202010%20book%20low%20res.pdf>



ANNEXE XIII : ÉVALUATION D'UN VÉHICULE SUR LE SITE INTERNET RIGHTCAR²⁴⁴

RIGHTCAR  [HOME](#) [FIND](#) [VEHICLE RATINGS](#) [SAFETY FEATURES & TIPS](#) [MY LIST](#) [0 ITEMS](#)

BROWSE ALL VEHICLES **SEARCH ALL VEHICLES** **SEARCH BY REGISTRATION PLATE**

Car > Ford > FIESTA > (2009-) > Vehicle details

FORD FIESTA (CURRENT)

SDR 1.6 LX M (2010-)

 Light car: Hatchback, < \$25k, 5 seats, 1596cc 88kW petrol engine, 5-gear manual

Driver safety ★★★★★

Based on ANCAP rating for 09+ models with frontal, side, head & knee airbags
[View ANCAP report](#)
[Learn more about the ANCAP testing system](#)

Safety Features

Protection during a crash

The following features keep you and your passengers safe when you are in a collision.

This vehicle has:

- Head Protecting Side Airbags, Front Seats
- Torso and Head Protecting Side Airbags, Front Seats

[Learn more about safety features that protect during a crash](#)

Staying in control

The following features help you stay in control of your car in hazardous conditions.

This vehicle has:

- Anti-lock (ABS) brakes
- Electronic Brakeforce Distribution (EBD)
- Electronic Stability Control (ESC)
- Emergency Brake Assist
- Traction Control

[Learn more about advanced driver features to help you stay in control](#)

See and be seen

Many vehicles have advanced features help you be aware of what's happening on the road.

This vehicle has no advanced 'see and be seen' features

[Learn how the right vehicle can help you see and be seen](#)

Reinforcing good driving

New Zealand's road rules exist to keep you safe. Many vehicles have features to help you to drive responsibly, the ultimate safety precaution.

This vehicle has no advanced 'reinforcing good driving' features

[Learn more about features that help you drive safely](#)

Pedestrian safety **ACCEPTABLE**

Based on ANCAP rating for 09+ models with frontal, side, head & knee airbags
[View ANCAP report](#)

Fuel economy ★★★★★

The on-road fuel cost of this vehicle is estimated at \$2,368 / year based on driving 14,000 km per year (8.1 litres/100km).

the distance you drive each year.

[Find out more about fuel economy at Fuelsaver.govt.nz](#)

Pollutants ★★★★★

Based on test regime EURO4
[Learn more about pollutants](#)

CO₂ emissions ★★★★★

This vehicle emits a small amount of CO₂ gas: 140 gram/km = 2.35 tonnes/year based on driving 14,000 km per

the distance you drive each year.

SOURCE: FORD



²⁴⁴ Rightcar, *FORD FIESTA (current) SDR 1.6 LX M (2010-)*, <http://www.rightcar.govt.nz/vehicle-detail.html?q=128&bc=15|2630|1|11|2|1484|3|3946|>

Principales données 2008²⁴⁵

Superficie : 41 526 km²

Population : 16 446 000 habitants

Kilomètres de routes : 136 827 km (2010)

Nombre de véhicules enregistrés²⁴⁶ : 10 920 318

Nombre de décès : 677 (644 en 2009)

Nombre de décès par million d'habitants (comptabilisés à 30 jours) : 46 (44 en 2009)

Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres : 5,6

1. PORTRAIT D'ENSEMBLE

1.1. MISE EN CONTEXTE

Les Pays-Bas sont au premier rang mondial en matière de performance dans la sécurité routière, notamment grâce à une longue tradition de gestion systématique de la sécurité routière²⁴⁷. C'est à partir des années 1970 que le pays a commencé à adopter d'importantes mesures visant à diminuer le nombre de victimes de la route. Dans les années 1980, plusieurs plans ont été adoptés, lesquels contenaient différentes mesures (sur l'alcool, la vitesse, ou encore les personnes vulnérables) afin d'atteindre des objectifs ciblés de réduction du nombre d'accidents et de victimes de la route.

Un tournant philosophique s'est produit au début des années 1990 et une nouvelle vision de la sécurité routière est apparue : la sécurité routière durable (*sustainable safety*). Il s'agissait désormais de rendre le système routier intrinsèquement plus sécuritaire, notamment grâce à de nouvelles infrastructures routières. L'atteinte d'un système sûr devait passer par trois principes :

- 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.

Cette vision de la sécurité routière durable est toujours le fer de lance de la politique de sécurité routière aux Pays-Bas. Mais depuis l'adoption du *Nota Mobiliteit* en 2005 (document sur la politique de la mobilité), elle s'accompagne d'une volonté de « décentraliser ce qui est possible et centraliser ce qui est nécessaire ». Deux principes ont par ailleurs été ajoutés : le fait que l'environnement routier soit conçu de manière à limiter la gravité des blessures (*forgiveness of the environment*) et le fait que chaque usager doit pouvoir évaluer ses capacités à conduire ou à

²⁴⁵ CIA, *The World Factbook: Netherlands*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/nl.html>
International Traffic Safety Data and Analysis Group, *IRTAD Annual Report 2010*,
<http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf> et Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, *Statistiques des accidents de la sécurité routière en Europe et en Amérique du Nord*,
http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf

²⁴⁶ Ce chiffre correspond à l'ensemble du parc des véhicules routiers (cyclomoteurs, motocycles, voitures, autocars, camions et tracteurs routiers).

²⁴⁷ Tony Bliss et Jeanne Breen, Global Road Safety et Banque mondiale, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

utiliser la route, *state awareness*). La stratégie en vigueur, le *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* (plan stratégique pour la sécurité routière), doit permettre l'application de ce plan et une réduction des accidents et des victimes de la route à l'horizon 2020, afin que les Pays-Bas demeurent des leaders en matière de sécurité routière.

Étant donné que l'information disponible sur la sécurité routière aux Pays-Bas concerne des périodes prenant fin en 2009 ou 2010, cette fiche portera principalement sur les réalités correspondant à ces périodes. Des éléments plus récents seront toutefois insérés, lorsque disponibles.

1.2. ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE

Le Royaume des Pays-Bas est une monarchie constitutionnelle avec, comme chef d'État, la Reine dont l'autorité est établie par la Constitution. Le pouvoir exécutif est exercé par le Cabinet qui réunit l'ensemble des ministres (le gouvernement) et des secrétaires d'État; à sa tête se trouve le premier ministre²⁴⁸. Le pouvoir législatif est exercé par les États généraux, Parlement du Royaume des Pays-Bas, composé du Sénat et de la Chambre des représentants²⁴⁹.

L'Administration néerlandaise se divise en quatre niveaux : le gouvernement central, les provinces, les municipalités et les autorités responsables de l'eau (*waterschap*)²⁵⁰. Le gouvernement central transfère certaines de ses compétences aux échelons inférieurs, notamment en matière de jeunesse, de transports publics et de sécurité routière²⁵¹.

1.3. PARTAGE DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE²⁵²

Depuis l'adoption de la politique de la mobilité en 2005, la responsabilité de la politique de sécurité routière aux Pays-Bas est clairement partagée entre le gouvernement central et les échelons décentralisés :

- Le gouvernement central est responsable de l'aménagement des routes nationales, de la législation et autres mesures générales, de la mise en application de ces mesures, de l'information. De plus, il apporte son soutien financier et son expertise aux gouvernements inférieurs;
- Les gouvernements inférieurs établissent les plans de circulation provinciaux et municipaux ainsi que les plans de transports. Ces plans contiennent des mesures pour aménager les routes rurales et pour influencer les comportements à travers l'information, l'éducation et l'application de la politique de sécurité routière.

1.4. ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

Le rapport *Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux*²⁵³ du Forum international des transports de l'OCDE offre un aperçu et une analyse de l'évolution du nombre de morts sur les routes de 1976 à 2005. Sur cette période de temps, il est possible de constater une forte baisse du nombre de morts sur les routes néerlandaises, et ce, pour toutes les catégories d'accidents et

²⁴⁸ Government of the Netherlands, *Government*, <http://www.government.nl/government>

²⁴⁹ Government of the Netherlands, *Parliament*, <http://www.government.nl/issues/parliament>

²⁵⁰ Government of the Netherlands, *Central government, provinces, municipalities and water authorities*, <http://www.government.nl/issues/public-administration/central-government-provinces-municipalities-and-water-authorities>

²⁵¹ Government of the Netherlands, *Compact government*, <http://www.government.nl/issues/public-administration/compact-government>

SWOV, *Road safety policy*, http://www.swov.nl/UK/Research/Kennisbank/Inhoud/road_safety_policy.htm

²⁵² SWOV, *Road safety policy*, http://www.swov.nl/UK/Research/Kennisbank/Inhoud/road_safety_policy.htm

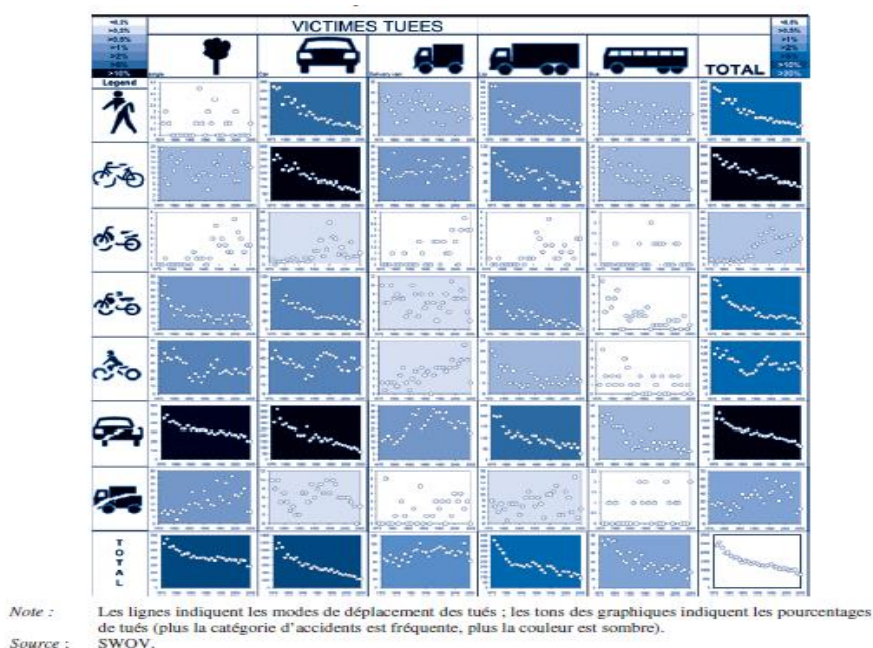
²⁵³ Forum international des transports (OCDE), *Zéro tué sur la route – Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p. 59-63, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

d'utilisateurs. Certaines catégories ont connu une baisse plus rapide : le nombre de piétons tués, le nombre de cyclistes tués, le nombre d'occupants de véhicules tués dans un accident voiture-voiture et le nombre d'occupants de véhicules tués dans un accident à une seule unité (c'est-à-dire une collision entre un véhicule et un objet). Par contre, les accidents de voiture seule (accidents les plus fréquents) ont enregistré la baisse la plus faible sur la même période de temps. Le rapport établit les causes possibles de ces baisses :

- Accidents voiture seule et accidents voiture-voiture : amélioration des compétences de conduite, de la sécurité des véhicules et du contrôle de la vitesse, amélioration des infrastructures routières;
- Accidents piéton-voiture : augmentation du nombre de supermarchés et centres commerciaux, augmentation des zones résidentielles limitées à 30 km/h;
- Accidents vélo-voiture : amélioration de l'offre d'infrastructures spécifiques aux cyclistes.

Le rapport semble donc mettre l'accent sur les améliorations des infrastructures routières pour expliquer la diminution du nombre des victimes de la route. L'amélioration des infrastructures expliquerait également pourquoi la prédominance de la mortalité dans les accidents impliquant une voiture seule s'est accentuée, car dans ces cas, la cause se situe plutôt dans le comportement du conducteur que dans les infrastructures. La figure ci-dessous montre les taux de mortalité pour les principales catégories d'accidents aux Pays-Bas, de 1976 à 2005.

FIGURE 1 : TAUX DE MORTALITÉ POUR LES PRINCIPALES CATÉGORIES D'ACCIDENTS DE 1976 À 2005²⁵⁴



Dans son rapport annuel sur la sécurité routière de 2010²⁵⁵, le Forum international des transports de l'OCDE précise qu'entre 1970 et 2009, le nombre de morts sur la route a diminué de 80 % et que le nombre d'accidents occasionnant des blessures a baissé de 67 %, alors que sur la même période, le nombre de véhicules a triplé. Selon le rapport, cette tendance est largement attribuable à l'application d'un principe clé de la sécurité routière durable : la séparation entre la circulation rapide et la circulation lente (telle que les cyclistes ou les piétons) plus vulnérable. Une autre explication est l'amélioration des routes urbaines et rurales.

²⁵⁴ Forum International des Transports, *Zéro tué sur la route – Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p. 60, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

²⁵⁵ International Traffic Safety Data and Analysis Group, *IRTAD Annual Report 2010*, <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

Le tableau suivant présente l'évolution du nombre de décès, de blessés et d'accidents ayant occasionné des blessures de 1976 à 2009.

TABEAU 1 : ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DÉCÈS OU DE BLESSÉS ET D'ACCIDENTS AYANT OCCASIONNÉ DES BLESSURES DE 1976 À 2009²⁵⁶

ANNÉE	DÉCÈS	BLESSÉS	ACCIDENTS OCCASIONNANT DES BLESSURES
1976	2 427	62 261	54 289
1977	2 583	64 191	55 484
1978	2 294	62 127	53 543
1979	1 977	56 615	48 828
1980	1 996	56 606	49 383
1981	1 807	53 499	46 651
1982	1 710	52 209	45 514
1983	1 756	52 495	45 673
1984	1 615	50 725	44 356
1985	1 438	48 555	42 347
1986	1 527	50 203	43 580
1987	1 485	49 206	42 663
1988	1 366	47 973	41 853
1989	1 456	50 354	44 062
1990	1 376	51 865	44 916
1991	1 281	47 278	40 703
1992	1 285	48 076	41 051
1993	1 252	47 738	40 218
1994	1 298	49 215	41 391
1995	1 334	50 711	42 641
1996	1 180	48 983	41 041
1997	1 163	49 116	41 036
1998	1 066	49 543	41 299
1999	1 090	51 097	42 271
2000	1 082	46 084	37 947
2001	993	42 810	35 313
2002	987	40 682	33 538
2003	1 028	37 976	31 635
2004	804	33 769	27 758
2005	750	32 227	27 007
2006	730	28 831	24 527
2007	709	30 672	25 819
2008	677	27 828	23 707
2009	644	22 530	19 378

²⁵⁶ SWOV, *Cognos PowerPlay Web*, <http://www.swov.nl/cognos/cgi-bin/ppdscgi.exe?toc=%2FEnglish>
Le nombre de blessés a été calculé en soustrayant le nombre de décès au nombre total de victimes.

2. GOUVERNANCE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le modèle néerlandais de gouvernance de la sécurité routière est structuré autour d'une institution gouvernementale chef de file, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement (*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*) et fait intervenir diverses institutions.

2.1. INSTITUTION CHEF DE FILE : LE MINISTÈRE DE L'INFRASTRUCTURE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Jusqu'en 2010, l'institution chef de file en matière de sécurité routière était le ministère du Transport, des Travaux publics et de la Gestion de l'eau²⁵⁷. Depuis octobre 2010, ce ministère a été intégré au ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement. Toutes les responsabilités autrefois exercées par le ministère du Transport, des Travaux publics et de la Gestion de l'eau ont donc été transférée au ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement qui devient ainsi l'institution chef de file en sécurité routière²⁵⁸. Sous sa responsabilité, quatre institutions sont concernées par la sécurité routière :

- la Direction générale de la mobilité et du transport (*Directoraat-general Bereikbaarheid*);
- l'Inspection de l'environnement et des transports (*Inspectie Leefomgeving en Transport*);
- Rijkswaterstaat;
- la *Road Traffic and Transport Authority* (*Rijksdienst voor het Wegverkeer*- RDW).

L'organigramme du ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement est présenté à l'annexe I du présent document.

■ Direction générale de la mobilité et du transport²⁵⁹

La Direction générale de la mobilité et du transport (*Directorate-General for Mobility and Transport*) est chargée de veiller à la qualité des routes du pays et de développer un réseau routier permettant une utilisation sûre et durable. Dans cette optique, sa sous-direction, le *Directorate for Roads and Traffic Safety* est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques relatives :

- à la construction du réseau routier;
- à l'utilisation et à l'entretien des routes principales;
- au transport routier;
- à l'intégration des routes dans l'environnement et la nature;
- à la sécurité de la circulation et des transports;
- au contrôle et à la supervision des autorités administratives indépendantes.

²⁵⁷ Tony Bliss et Jeanne Breen, Global Road Safety et Banque mondiale, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOAOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

Plus précisément, la sécurité routière était confiée au *Roads and Traffic Safety Department* (RTSD), créé en 1970 au sein du *Directorate-General for Passenger Transport*. Le RTSD assumait donc le leadership en la matière; à ce titre, il était responsable du développement et de la coordination des politiques de sécurité routière au niveau national. De plus, une petite section au sein du *Directorate General for Transport and Logistics* pouvait intervenir en matière de sécurité routière concernant le transport de fret, incluant la culture de la sécurité dans les compagnies de transport.

²⁵⁸ Verweij, Robbert (13 février 2012). *Road Safety in The Netherlands*, [courrier électronique à Aurore Deligne], [en ligne], aurore.deligne@enap.ca

²⁵⁹ Overheid.nl, *Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Milieu 2012*, Artikel 4, http://wetten.overheid.nl/BWBR0030951/geldigheidsdatum_01-02-2012

■ Inspection de l'Environnement et des Transports

À la suite de la fusion, l'Inspection de l'environnement et des transports a vu le jour le 1^{er} janvier 2012 au sein du ministère de l'Environnement et des Transports après la fusion de deux entités :

- l'Inspection du logement, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (*VROM-Inspectie*);
- l'Inspection des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau (*Inspectie Verkeer en Waterstaat*)²⁶⁰.

En matière de sécurité routière, l'Inspection de l'environnement et des transports a repris les fonctions de l'Inspection des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau. Ses responsabilités, en matière de sécurité routière, sont les suivantes²⁶¹ :

- surveiller et promouvoir la sécurité des transports par voie routière;
- délivrer des permis;
- veiller l'application des lois et règlements;
- offrir aux citoyens et aux entreprises l'information optimale sur ses méthodes de travail et sur les résultats de sa surveillance, et ce, afin de contribuer à la sécurité des routes néerlandaises et d'y minimiser les accidents.

■ Rijkswaterstaat²⁶²

Rijkswaterstaat est l'organe exécutif du ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement. À ce titre, et en matière de sécurité routière, il gère et développe le réseau national des routes.

■ Road Traffic and Transport Authority²⁶³

La *Road Traffic and Transport Authority* (RDW) est une agence exécutive placée sous la responsabilité du ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement. Elle est chargée d'admettre ou de refuser les véhicules sur le sol néerlandais, en fonction de leur respect ou non des normes nationales de sécurité et de l'environnement. C'est également l'administrateur d'un registre comportant les données clés de chaque véhicule, principalement sur l'immatriculation et le propriétaire.

2.2. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET AUTRES ACTEURS

Diverses organisations nationales, régionales, locales et européennes interviennent en matière de sécurité routière aux Pays-Bas, car la gestion est fortement décentralisée. Cette section présente les principaux intervenants.

²⁶⁰ Inspectie Leefomgeving en Transport, *Organisatie*, <http://www.ilent.nl/organisatie/>
La fusion des deux Inspections est également la conséquence de la fusion des deux ministères.

²⁶¹ Ministry of Infrastructure and the Environment, *Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management*, http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/topics/organization/organization_of_the_ministry/organization_elements/065_Inspectorate_for_Transport_Public_Works_and_Water_Management/

²⁶² Rijkswaterstaat, *Over ons*, http://www.rws.nl/over_ons/

²⁶³ RDW, *Wat is de RDW?*, http://www.rdw.nl/nl/over_de_rdw/watisderdw/Pages/default.aspx

2.2.1. Intervenants publics

■ Échelon national

La coopération fait partie intégrante de la stratégie de la sécurité routière durable. De ce fait, et afin que soient implantées au mieux les mesures prises en la matière, les différents ministères interviennent selon leur domaine, notamment²⁶⁴ :

- le ministère de l'Intérieur et des Relations du Royaume et le ministère de la Sécurité et de la Justice : ces deux ministères veillent à l'application des lois et de la réglementation. Le ministère public (l'équivalent du procureur général au Québec)²⁶⁵ a, en son sein, un bureau expert en matière de circulation et de transports²⁶⁶ qui fournit des conseils sur la législation et la réglementation dans le secteur des transports à l'intention du ministère public, du ministère de la Justice, de la police et des usagers de la route. Sur le terrain, il finance et appuie les forces policières qui exercent des contrôles de la circulation principalement en ce qui a trait à l'alcool au volant, à la vitesse excessive, au non-respect des feux rouges, à l'absence du port d'un casque ou de la ceinture de sécurité. Le ministère de la Santé, du Bien-être et du Sport : ce ministère intervient dans les campagnes d'information et de sensibilisation publiques.

■ Échelon local

Les provinces, les régions urbaines, les conseils de l'eau et les municipalités sont responsables de la sécurité des routes placées sous leur juridiction. Au sein de chaque province, deux autres intervenants de la sécurité routière peuvent être cités :

- *Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid* (Conseils provinciaux de sécurité routière)²⁶⁷ : au sein de chaque province, il fournit des services de sensibilisation, d'information et d'éducation, ainsi que des conseils sur la conception et l'aménagement des infrastructures pour rendre la route plus sûre;
- *Verkeers-en-Vervoersberaad*²⁶⁸ : ce sont des forums provinciaux, auxquels participent les administrations routières provinciales. Leur rôle est de déterminer les besoins et les mesures devant être prises.

2.2.2. Associations et organisations privées

Dans cette catégorie, plusieurs intervenants peuvent être cités :

- *Veilig Verkeer Nederland*²⁶⁹ : association pour la sécurité routière aux Pays-Bas qui opère au niveau local, régional et national sur la sécurité routière dans les quartiers et les rues et pour prévenir les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool et l'agressivité sur la route;

²⁶⁴ Tony Bliss, Jeanne Breen, Global Road Safety et Banque Mondiale, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

²⁶⁵ Openbaar Ministerie, *English*, http://www.om.nl/vast_menu_blok/english/

²⁶⁶ Openbaar Ministerie, *Landelijk Parket Team Verkeer*, http://www.om.nl/organisatie/landelijke/landelijk_parket_0/

²⁶⁷ Government of the Netherlands, *Road safety*, <http://www.government.nl/issues/accessibility-public-transport-and-road-safety/road-safety>

²⁶⁸ Veilig Bereikbaar Drenthe, *Over Veilig Bereikbaar Drenthe*, <http://www.veiligbereikbaar-drenthe.nl/Over-veilig-bereikbaar-drenthe-1>

²⁶⁹ Veilig Verkeer Nederland, *Geschiedenis*, <http://www.veiligverkeernederland.nl/geschiedenis>

- CBR²⁷⁰ (*Driving Test Organisation*) : organisme statutaire responsable de faire passer les examens de conduite. Il compte près de 200 centres d'examen à la grandeur du territoire. Son champ de compétence se limite aux examens étant donné que les cours de conduite sont offerts par des écoles privées. Il fonctionne sur la base d'ententes avec le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement de la sécurité routière.
- *Team Alert*²⁷¹ : organisation de sécurité routière gérée par des jeunes et destinée aux jeunes pour les informer et les responsabiliser pour une utilisation sécuritaire des routes. Un total de 16 jeunes professionnels y travaillent à temps plein et réalisent des campagnes d'information et de communication dans un style original et susceptible de toucher leur public cible, c'est-à-dire les jeunes de 12 à 24 ans. Ils sont assistés d'environ 80 employés qui interviennent dans le domaine de l'éducation et de la promotion lors des campagnes et des autres activités organisées par *Team Alert*.
- BOVAG²⁷² : association commerciale de plus de 11 000 entreprises membres (entreprises spécialisées dans les voitures individuelles, les véhicules utilitaires, les camions, motos, caravanes, remorques, la location de voiture, le lavage de voitures, stations-service, etc.) qui joue un rôle de plate-forme d'information et de conseil; c'est aussi un label de qualité pour les entreprises qui y sont rattachées puisque celles-ci doivent respecter certaines normes pour en être membres;
- *Fietzersbond*²⁷³ : union des cyclistes qui défend les intérêts de ses membres à travers la recherche, le lobbying ou encore l'éducation, dans le but de rendre le cyclisme sûr et agréable;
- ANWB²⁷⁴ : association néerlandaise de tourisme qui représente les intérêts de ses membres dans les domaines des loisirs, du tourisme, de la circulation routière et du transport;
- *Rijwiel en Automobiel Industrie*²⁷⁵ : association des professionnels de l'industrie du vélo et de l'automobile (industrie de la route).

2.2.3. Instituts de recherche

Les principaux instituts de recherche intervenant activement en matière de sécurité routière sont les suivants :

- *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* (SWOV)²⁷⁶ : organisme indépendant qui conduit des recherches scientifiques dans le but d'améliorer la sécurité routière;
- *Kennisplatform Verkeer en Vervoer*²⁷⁷ : institut de recherche qui fournit aux autorités locales et aux organismes intéressés par la sécurité routière des connaissances ciblées sur des sujets particuliers afin de répondre aux besoins des gouvernements locaux;
- *Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek*²⁷⁸ : organisation de recherche à but non lucratif au sein de laquelle le gouvernement et les entreprises travaillent conjointement à la réalisation de leurs intérêts communs pour l'élaboration, la construction et la gestion des routes.

²⁷⁰ CBR, *De organisatie*, <http://www.cbr.nl/organisatie.pp>; CBR, *CBR Review of 2010*, <http://www.cbr.nl/brochure/CBRreview2010.pdf>

²⁷¹ Team Alert, *Over Team Alert*, <http://teamalert.nl/stichting-teamalert/organisatie> .

²⁷² BOVAG, *Wat is BOVAG?*, <http://www.bovag.nl/over-bovag>

²⁷³ Fietzersbond, *Wat doet de Fietzersbond?*, <http://www.fietzersbond.nl/de-fietzersbond/wat-we-doen>

²⁷⁴ ANWB, *Doelen, missie en visie*, http://www.anwb.nl/over-anwb/vereniging-en-bedrijf/unieke-vereniging/Doelen_missie_visie.html

²⁷⁵ RAI Vereniging, *Over ons*, <http://www.raivereniging.nl/about-us.aspx>

²⁷⁶ SWOV, *Over de SWOV*, http://www.swov.nl/NL/Profiel/inhoud/over_de_swov.htm

²⁷⁷ Kennisplatform Verkeer en Vervoer, *Over KpVV*, <http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVVHome/Over-KpVV.html>

²⁷⁸ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek, *English summary – test*, <http://www.crow.nl/english>

2.3. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA COMMUNICATION

2.3.1. Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement

En matière de communication, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement joue un rôle primordial par ses fonctions²⁷⁹ :

- il décide des choix politiques;
- il assure le financement;
- il assure les bonnes relations avec les partenaires;
- il décide de la stratégie de communication;
- il conduit des études sur les comportements.

2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication

■ *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid*

SWOV joue un rôle stratégique dans la promotion de la sécurité routière aux Pays-Bas, notamment grâce à ses contributions pour la connaissance dans la recherche scientifique adressée aux hommes politiques, aux gouvernements national, régionaux et municipaux et à leurs organes consultatifs, à la communauté des chercheurs, aux établissements éducatifs, aux groupes d'intérêt et à la presse. Pour cela, il dispose de divers outils : un site Internet et un système d'information accessible en ligne et interactif, une lettre d'information publiée trois fois par an, des rapports de recherche, des commentaires de presse, des conférences, des rencontres et des séances d'information. Il est l'instigateur de l'approche de la sécurité routière durable²⁸⁰.

■ Divers partenaires dans les campagnes de sensibilisation²⁸¹

Quatre catégories de partenaires peuvent être définies, chacun assumant un rôle particulier :

- les partenaires publics et privés (tels que le ministère de la Santé, les provinces, les municipalités, les autorités policières et judiciaires, les associations d'usagers ou les industries de l'alcool) : ils ont la charge du soutien régional et de la communication, de la mise en application des réglementations, des événements publics, de l'éducation dans les écoles, des contacts avec la presse locale et les entreprises et de la mise en œuvre d'activités volontaires;
- le *National Communication Service* : il assure la coordination de l'exécution des campagnes, contracte avec les agences de publicité, assure la diffusion des campagnes dans les médias et en évalue leurs effets;
- les agences de recherche privées mènent des enquêtes routières et des enquêtes publiques;
- les agences de publicité travaillent au concept créatif, produisent les matériaux de communication et s'occupent de la commercialisation.

²⁷⁹ Koos Tamis, *Road safety campaigns in The Netherlands*, <http://www.kozigkom.feek.pt.hu/docs/eng/>

²⁸⁰ Tony Bliss et Jeanne Breen, Global Road Safety et Banque mondiale, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

²⁸¹ Koos Tamis, *Road safety campaigns in The Netherlands*, <http://www.kozigkom.feek.pt.hu/docs/eng/>

2.4. INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS

2.4.1. Interaction entre les acteurs responsables de la sécurité routière

La coopération entre les acteurs fait partie de l'approche choisie par les Pays-Bas dans le *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. Il revient à l'institution-chef de file d'assurer la coordination à la fois horizontale et verticale entre les secteurs²⁸².

■ Coordination horizontale

Le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement assure la coordination et la consultation entre les acteurs de la sécurité routière. Il a mis en place un système de partenariats basé sur des contrats avec des intervenants chargés de divers aspects de la sécurité routière.

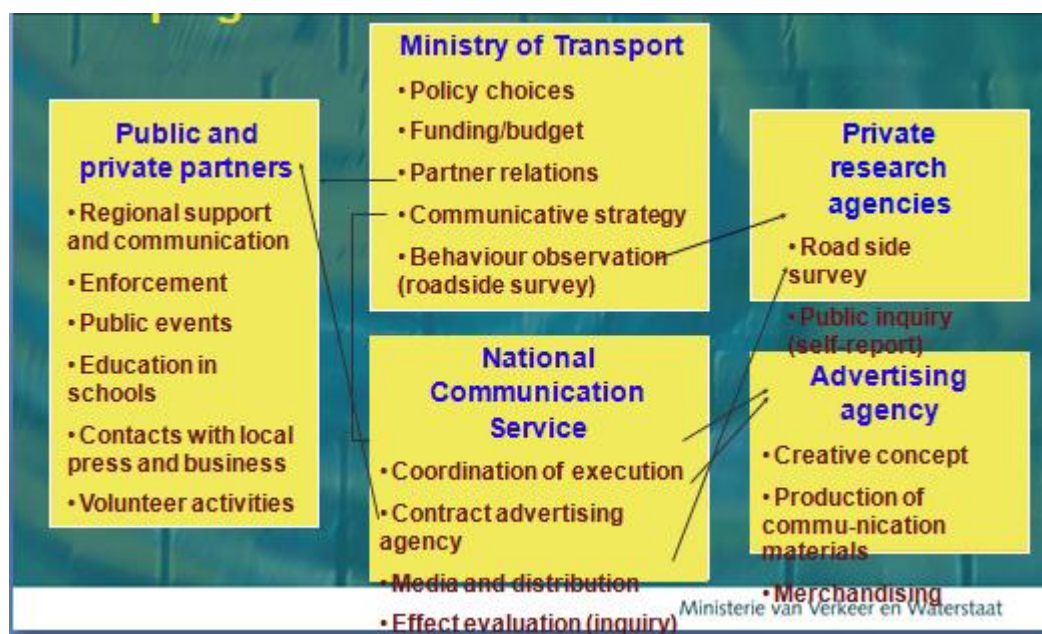
■ Coordination verticale

La coordination entre le niveau central et le niveau local et principalement assurée par l'entremise des *Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid* (conseils provinciaux de sécurité routière), ce qui permet à toutes les parties impliquées dans la sécurité routière de coordonner leurs activités.

2.4.2. Interaction entre les acteurs responsables de l'information et de la sensibilisation

Le schéma ci-dessous montre les interactions entre les acteurs chargés des campagnes de sécurité routière²⁸³.

FIGURE 2 : INTERACTION ENTRE LES ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LES CAMPAGNES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



²⁸² Tony Bliss et Jeanne Breen, Global Road Safety et Banque mondiale, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOAOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

²⁸³ Koos Tamis, *Road safety campaigns in The Netherlands*, <http://www.kozigkom.feek.ptu.hu/docs/eng/>

3. APERÇU DU CADRE NORMATIF EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cette section vise à présenter un panorama des instruments juridiques relatifs à la sécurité routière et à la communication adoptés par l'administration néerlandaise au cours des 30 dernières années.

3.1. DESCRIPTION DE L'APPROCHE NORMATIVE

3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière²⁸⁴

■ D'une approche monocausale vers une approche de sécurité routière durable

Aux Pays-Bas, le nombre de victimes de la route était en forte augmentation depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale (environ 1 000 tués) et jusqu'au début des années 1970 (plus de 3 000), ce qui incita le pays à adopter d'importantes mesures concernant la sécurité routière tout au long des décennies 1970 et 1980 : 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 ou encore mesures relatives à l'alcool et à la conduite. En 1983, le Plan national pour la sécurité routière (*Nationaal Plan*) a été adopté. Il contenait des mesures répondant à la philosophie selon laquelle la solution au problème (de la sécurité routière) était d'en éliminer la cause. Cependant, cette approche mono causale n'était pas adaptée à la complexité du problème de la sécurité routière, 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 transports ainsi que leurs usagers et leurs interactions.

Au début des années 1990, il est devenu évident que les objectifs ne pourraient être atteints en ciblant uniquement des actions dans certains domaines, puisque ces politiques ne parvenaient pas à remonter à la source du problème de la sécurité routière. Les années 1991 et 1992 ont conduit à l'adoption d'un troisième *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (plan de sécurité routière à long terme) et d'une nouvelle vision de la sécurité routière : la sécurité routière durable, toujours d'actualité. Cette vision a pour objectif ultime de rendre le système routier intrinsèquement plus sécuritaire²⁸⁵. 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 surviendraient encore des accidents, il faudrait rendre les blessures graves virtuellement impossibles. En résumé, le principe de sécurité routière durable voit dans l'Homme la mesure de toute chose : il présuppose une infrastructure adaptée aux limites de la capacité humaine, grâce à une conception adéquate des routes, des véhicules adaptés et protecteurs et l'éducation, l'information et le contrôle des usagers de la route. Pour atteindre ce système sûr, trois principes de sécurité doivent être appliqués : fonctionnalité des routes; homogénéité du volume et de la direction de la circulation; prévisibilité du circuit routier et du comportement des usagers. Deux autres principes ont été ajoutés en 2005 :

- la limitation de la gravité des blessures grâce à un environnement routier adapté et une anticipation du comportement des usagers (ex. : routes auto-explicatives). En anglais, ce principe est désigné par l'expression *forgivingness of the environment*;

²⁸⁴ SWOV, *SUNflower. A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*, <http://www.swov.nl/rapport/sunflower/sunflower.pdf>

²⁸⁵ Comme mentionné dans la section 1.4. de la revue de littérature.

- chaque usager doit pouvoir évaluer ses capacités à conduire ou à utiliser la route (*state awareness*)²⁸⁶. De plus, l'éducation doit jouer un rôle majeur vers l'émergence du système sûr.

Depuis 2005, un nouveau plan national est en vigueur, le *Nota Mobiliteit* (document sur la politique de la mobilité). Reprenant toujours l'approche pour un système sûr, une nouvelle philosophie le sous-tend : décentraliser ce qui est possible, centraliser ce qui est nécessaire. Les responsabilités sont donc clairement partagées entre les gouvernements central et décentralisés (*pour le partage des compétences, voir la section 1.2*), mais aussi avec les organisations privées qui sont impliquées dans le développement des infrastructures. Les points importants de ce document concernent l'utilisation des technologies innovantes, l'aménagement sécuritaire du territoire, le bon entretien des infrastructures et la recherche de meilleurs accords nationaux et internationaux²⁸⁷. Le *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* (Plan d'action 2008-2020) a été adopté pour en mettre en œuvre les principes.

3.1.2. Approche normative en matière de communication

Comme le précise la section précédente, l'approche adoptée par les Pays-Bas est une approche de sécurité routière durable pour mener à un système sûr. Il s'agit donc d'une approche intégrée qui englobe également la communication. Le Plan d'action 2008-2020 prévoit, à ce titre, l'adoption de mesures de communication, notamment divers programmes d'information, de sensibilisation et d'éducation. De plus, les campagnes sur la sécurité routière sont élaborées, depuis 2003, dans le cadre du *Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid* (MPCV) et le choix des sujets des campagnes est basé sur les priorités de la politique de sécurité routière telles que décrites dans les plans d'action sur la sécurité routière (actuellement le Plan d'action 2008-2020).

3.2. PRINCIPALES LOIS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Il existe peu de lois encadrant la sécurité routière aux Pays-Bas. La législation consiste plutôt en l'ajout de nouvelles mesures aux lois existantes. Deux principaux textes législatifs sont appliqués²⁸⁸ :

- *Reglement Verkeersregels en verkeersteken* (RVV 1990) qui contient les règles relatives à la régulation de la circulation et à la signalisation routière;
- *WegenVerkeersWet* (WVW 1994) qui définit le comportement à adopter sur la route.

Le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement est responsable de la mise à jour de ces lois.

L'annexe II fournit une liste non exhaustive des mesures prises en matière de sécurité routière au cours des dernières années. Celles-ci concernent principalement :

- les limitations de vitesse;
- les dispositifs de sécurité, notamment le port du casque ou de la ceinture de sécurité;
- le taux d'alcool autorisé;
- des règles spécifiques pour les camions et les motocyclettes.

²⁸⁶ SWOV, *The five sustainable safety principles*,

http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/05_duurzaam/the_five_sustainable_safety_principles.htm

²⁸⁷ SWOV, *The Mobility Policy Document*,

http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/15_beleid/the_mobility_policy_document.htm

²⁸⁸ Witman, Christine (7 février 2012). *Road Safety in The Netherlands*, [courrier électronique à Aurore Deligne], [en ligne], aurore.deligne@enap.ca

3.3. DOCUMENTS D'ENCADREMENT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière a conduit à l'adoption de différents plans depuis le début des années 1980²⁸⁹ :

- le Plan national pour la sécurité routière (*Nationaal Plan*, 1983);
- le premier *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (1987) qui définit plusieurs domaines d'action, tels que l'alcool et la conduite, la vitesse, les emplacements dangereux, les enfants ou les personnes âgées, et ce, dans le but de diminuer de 25 % le nombre d'accidents causant des blessures sur la période allant de 1985 à 2000;
- le second *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (1989) qui accentue l'attention accordée aux domaines d'action déjà définis et met l'accent sur l'importance de la participation des autorités locales et provinciales ainsi que des autres parties prenantes dans la politique de sécurité routière;
- le *Structuurschema Verkeer en Vervoer* (1990) qui redéfinit les cibles des premiers plans en réduisant de 50 % le nombre de morts et de 40 % le nombre d'accidents causant des blessures sur la période 1986-2010;
- le troisième *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (1991) qui contient les premières mesures répondant à la vision de la sécurité routière durable;
- le *Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer* (1997)²⁹⁰ qui comporte des mesures devant permettre l'adaptation des infrastructures et des comportements, notamment la distinction entre les routes à forte ou faible circulation; un plan d'action pour les zones urbaines limitées à 30 km/h et leur extension; l'extension des zones rurales limitées à 60 km/h; une réglementation uniforme quant à la priorité sur les ronds-points, etc.;
- le *Nationaal Verkeers- en Vervoerplan* (1998) qui couvre tous les types de circulation et de transports et buts politiques pour l'accessibilité, l'habitabilité et la sécurité et instaure le fait que les échelons inférieurs de gouvernements déterminent eux-mêmes leurs plans de circulation routière et de transport²⁹¹;
- le *Nota Mobiliteit* (2005) qui permet un partage clair des responsabilités entre les gouvernements central et décentralisés, mais aussi avec les parties privées qui sont impliquées dans le développement des infrastructures. Les points importants de ce document concernent l'utilisation des technologies innovantes, l'aménagement sécuritaire du territoire, le bon entretien et la recherche de meilleurs accords nationaux et internationaux²⁹²; le *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* (plan stratégique 2008-2020) a été adopté pour mettre en œuvre ses principes.

Par ailleurs, le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, en collaboration avec le ROV, a élaboré une brochure (document de vulgarisation des règles) récapitulant toutes les règles de circulation et de signalisation routières²⁹³.

²⁸⁹ SWOV, *SUNflower. A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*, <http://www.swov.nl/rapport/sunflower/sunflower.pdf>

SWOV, *Road safety policy*, http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/15_beleid/policy.htm

²⁹⁰ SWOV, *Sustainable safety from 1992 onward*,

http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/05_duurzaam/sustainable_safety_from_1992_onward.htm

²⁹¹ SWOV, *Road safety policy*, http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/15_beleid/policy.htm

²⁹² SWOV, *The Mobility Policy Document*,

http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/15_beleid/the_mobility_policy_document.htm

²⁹³ Ministry of Infrastructure and the Environment, *Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands*, <http://www.government.nl/files/documents-and-publications/leaflets/2011/03/01/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands.pdf>

4. ANALYSE DU STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2008-2020

En 2008, le gouvernement néerlandais a décidé d'adopter un plan stratégique, le *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* (plan stratégique 2008-2020)²⁹⁴. Ce plan se base toujours sur l'approche de sécurité routière durable, sur la coopération entre les acteurs et l'intégration des politiques, mais accorde une attention particulière à deux groupes cibles en imposant des conséquences plus strictes aux personnes adoptant des comportements dangereux et en protégeant plus efficacement les groupes vulnérables dans la circulation.

4.1. DESCRIPTION DE LA STRATÉGIE

4.1.1. Processus²⁹⁵

Le plan stratégique 2008-2020 a été établi par le ministère du Transport, des Travaux publics et de la Gestion de l'eau (devenu le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement) en 2006 pour appliquer les principes contenus dans le *Nota Mobiliteit*. Le Ministère a fait appel à l'expérience et l'expertise de plusieurs organisations directement ou indirectement impliquées dans la sécurité routière afin d'apporter de la valeur ajoutée au plan stratégique. L'élaboration a donc été faite sur la base de la coopération entre les différents acteurs afin de permettre la compréhension, le support et l'implication de tous. À la fin de l'année 2006, le ministère du Transport a donc mené des entretiens avec différentes organisations afin de connaître leurs points de vue sur la sécurité routière. Une première version du plan stratégique a été rédigée : elle devait permettre de savoir si l'approche et la direction envisagées étaient les bonnes ou s'il était possible d'agir différemment et mieux. Sur cette base, des discussions ont été engagées avec des personnes travaillant dans le secteur de la sécurité routière et une conférence s'est tenue en fin d'année 2007. D'emblée, la version initiale bénéficiait d'un soutien massif, bien que certains commentaires aient été émis, dont certains ont été incorporés au plan stratégique. Une version définitive a pu ainsi être présentée au Parlement à l'automne 2008.

4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées²⁹⁶

Trois principes sous-tendent le plan stratégique 2008-2020 : la sécurité routière durable, la coopération et l'approche intégrale. Sur cette base, deux approches sont définies pour les politiques à venir : l'utilisation de mesures génériques déterminées sur la base des succès précédents et l'emphasis sur des domaines précis nécessitant une attention particulière. Ces mesures seront mises en œuvre par l'entremise de plans d'action biennaux.

■ Mesures génériques

Les plus importantes mesures génériques devant être prises sont classées selon quatre thèmes :

- Véhicules
- Comportement;
- Infrastructures;
- Recherche.

Le tableau de l'annexe III répertorie les mesures génériques associées à ces thèmes.

²⁹⁴ Ministry of Infrastructure and the Environment, *Road Safety Strategic Plan 2008-2020*, http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E_tcm249-249506.pdf

²⁹⁵ *Ibid.*

²⁹⁶ *Ibid.*, p. 75-79.

■ Mesures relatives aux domaines nécessitant une attention particulière

Les domaines concernés correspondent à deux groupes d'utilisateurs de la route : les plus vulnérables et ceux à la source de situations non sécuritaires. Partant de ce constat, le plan stratégique, plus que des thèmes, définit surtout des catégories d'utilisateurs ou de situations pour lesquelles des mesures particulières, à la fois préventives et répressives, devront être prises. Ces catégories et les mesures qui leur sont associées sont présentées dans le tableau de l'annexe IV.

4.2. GESTION DE LA STRATÉGIE

4.2.1. Mécanismes de suivi et d'évaluation

Les plans d'action pour la sécurité routière (*Actieprogramma Verkeersveiligheid*) bisannuels ont été élaborés afin de fournir une liste exhaustive des actions à mettre en place. Le second plan d'action, établi pour 2011-2012, intervient surtout pour cerner les efforts supplémentaires à réaliser, et constitue une mise à jour des activités et des résultats. Les plans d'action peuvent donc être vus comme fournissant un suivi des mesures et des objectifs à atteindre²⁹⁷.

Par ailleurs, une évaluation du plan stratégique 2008-2020 est prévue tous les quatre ans. La première évaluation doit donc avoir lieu en 2012 et conduira, le cas échéant, à une mise à jour²⁹⁸.

4.2.2. Mécanismes de coordination

La coopération entre les différents acteurs est une part intégrante de la stratégie adoptée par les Pays-Bas en matière de sécurité routière. La coordination entre les différents intervenants se fait donc comme suit²⁹⁹ :

- une forte décentralisation des responsabilités du gouvernement central vers les gouvernements locaux sauf dans les cas où cela entraîne une trop grande fragmentation des responsabilités;
- pour l'application de la loi : l'utilisation d'outils de prévention et de répression par les autorités compétentes dans leurs propres domaines (le gouvernement, les gestionnaires des routes, les forces de police);
- une approche globale et une instance de coordination en matière de sensibilisation (le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, voir la section 2.3.1);
- un financement et un suivi des recherches scientifiques par le ministère responsable des transports.

4.2.3. Mécanismes de financement³⁰⁰

Le financement du plan stratégique sur la sécurité routière est soutenu par le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, notamment par des subventions à usage spécial versées

²⁹⁷ 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>

²⁹⁸ Verweij, Robbert (13 février 2012). *Road Safety in The Netherlands*, [courrier électronique à Aurore Deligne], [en ligne], aurore.deligne@enap.ca

²⁹⁹ Ministry of Infrastructure and the Environment, *Road Safety Strategic Plan 2008-2020*, p. 63-69, http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E_tcm249-249506.pdf

³⁰⁰ *Ibid.* Rijksoverheid, *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010*, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2009/04/28/20092769-bijlage-actieprogramma-verkeersveiligheid-2009-2010.html>
Rijksoverheid, *Rijksbegroting 2011*, http://www.rijksbegroting.nl/2011/voorbereiding/begroting,kst148611_8.html

aux régions et provinces qui, en plus de leurs propres ressources, leur permettent de mettre en œuvre leurs projets. Il finance également les instituts de recherche.

4.2.4. Plan d'action

La mise en œuvre de la stratégie passe par l'adoption de plans d'action biennaux rédigés en collaboration par le gouvernement central et les gouvernements locaux, les organisations civiles et les experts³⁰¹. Deux plans d'action, le premier pour 2009-2010 et le second pour 2011-2012, ont donc été élaborés. 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. Actuellement, les documents complets sont disponibles uniquement en néerlandais³⁰².

4.3. RETOMBÉES DE LA STRATÉGIE

La stratégie mise en place peut conduire à l'adoption de nouvelles lois, mais ce n'est pas son but³⁰³. Elle vise surtout à diminuer le nombre des accidents et des victimes de la route, ce qui semble fonctionner au regard des derniers chiffres.

5. STRATÉGIES DE COMMUNICATION

La communication fait partie intégrante de l'approche de la sécurité routière durable et du plan stratégique 2008-2020 aux Pays-Bas. Depuis 2003, le *Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid* encadre les campagnes sur la sécurité routière.

5.1. DESCRIPTION DES MESURES OU DE LA STRATÉGIE EN MATIÈRE DE COMMUNICATION

5.1.1. Présentation générale de la stratégie ou des mesures

Le plan stratégique 2008-2020 prévoit l'ensemble des mesures devant être adoptées dans le but d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction des accidents et des victimes de la route. La stratégie adoptée en matière de communication est donc une part intégrante de l'approche de la sécurité routière durable, placée sous la responsabilité première du ministre de l'Infrastructure et de l'Environnement.

5.1.2. Information et sensibilisation³⁰⁴

Les campagnes d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière sont élaborées, depuis 2003, dans le cadre du *Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid* (MPCV). Le choix des sujets de campagnes est basé sur les priorités de la politique de sécurité routière telles que décrites dans le plan stratégique 2008-2020.

³⁰¹ Verweij, Robbert (13 février 2012). *Road Safety in The Netherlands*, [courrier électronique à Aurore Deligne], [en ligne], aurore.deligne@enap.ca

³⁰² 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>

³⁰³ Verweij, Robbert (13 février 2012). *Road Safety in The Netherlands*, [en ligne], [courrier électronique à Aurore Deligne], [en ligne], aurore.deligne@enap.ca

³⁰⁴ Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht, *Permanente Verkeerseducatie*, <http://www.rov-utrecht.nl/educatie/algemeen.html>

5.1.3. Éducation routière (niveau scolaire)

■ Principe de l'éducation tout au long de la vie

La stratégie adoptée pour l'éducation routière est celle de la *Permanente Verkeerseducatie* (PVE), ou éducation routière permanente, qui fait partie intégrante de la sécurité routière durable. Le concept d'éducation routière permanente a été inventé en 1998 par les organismes régionaux et provinciaux pour la sécurité routière. L'idée sous-jacente était de créer une approche structurée et cohérente pour l'éducation à la sécurité routière des différents groupes d'utilisateurs de la route en partant du postulat que chaque personne au cours de sa vie doit continuer à se former sur la sécurité routière. En 2002, ils ont enregistré leurs politiques dans le document intitulé *Naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie* (« Vers une mise en œuvre réussie de l'éducation routière permanente »). Ce document cible six groupes distincts pour lesquels des objectifs et des méthodes de sensibilisation sont formulés. Les groupes cibles sont les suivants :

- 0 à 4 ans;
- 4 à 12 ans;
- 12 à 16 ans;
- les conducteurs novices (16 à 25 ans);
- les titulaires de permis (25 à 60 ans);
- les personnes âgées (à partir de 60 ans).

L'éducation routière permanente commence donc avec l'éducation des très jeunes enfants et se poursuit jusqu'à l'information et la formation des personnes âgées. Les objectifs formulés pour chaque groupe cible sont centrés autour des principaux éléments de la circulation qui les concernent. Les objectifs généraux de cette stratégie de sensibilisation sont de :

- mieux comprendre les déterminants comportementaux des groupes cibles : les connaissances, les compétences, la motivation;
- faire en sorte que les produits proposés pour la sensibilisation s'articulent entre eux (formation continue);
- surveiller le contenu des projets de sensibilisation à la sécurité routière ou de déterminer les lacunes dans les mesures existantes.

À partir de cette orientation générale, plusieurs activités de sensibilisation sont développées selon les groupes cibles et les objectifs. Ces activités sont référencées et évaluées sur une plateforme Internet, la *Toolkit Permanente Verkeerseducatie* (*Toolkit PVE* – boîte à outils de l'éducation routière permanente)³⁰⁵, présentée à l'annexe V.

■ Éducation selon le groupe d'âge

Comme mentionné précédemment, l'éducation routière est basée sur le concept de l'apprentissage tout au long de la vie : il s'agit d'adapter l'éducation afin qu'à tout âge chacun apprenne les comportements sécuritaires et responsables à adopter sur la route. Pour atteindre ce but, les responsabilités en matière d'éducation routière sont divisées comme suit³⁰⁶ :

- le ministère chargé des transports est responsable de la définition de l'éducation routière;
- les provinces ont la charge de mettre en place des initiatives en la matière;
- pour les groupes d'âge allant de 4 à 18 ans, c'est-à-dire au niveau scolaire :
 - le ministère responsable de l'éducation décide si l'éducation routière doit être faire partie du cursus scolaire;

³⁰⁵ Kennisplatform Verkeer en Vervoer, *Over de Martix*, <http://pvetoolkit.kpvv.nl/index.cfm?page=Over+de+Matrix>

³⁰⁶ Dragutinovic, N. et D. Twisk, *The effectiveness of road safety education*, <http://www.swov.nl/rapport/r-2006-06.pdf>

- les écoles jouent un rôle primordial et doivent notamment être à la source d’initiatives encadrées par des organisations (comme *Veilig Verkeer Nederlands*). Elles sont partiellement ou totalement financées par le gouvernement local ou régional.

Suivant le groupe d’âge, l’éducation routière est différemment gérée³⁰⁷.

► De 4 à 12 ans

Pour les 4-12 ans, l’éducation routière est obligatoire dans les écoles primaires, sans toutefois que soient détaillées les mesures à prendre. Les écoles sont donc libres de choisir comment mettre en application cette obligation, quelles méthodes utiliser, et combien d’heures elles y consacrent. La charge de l’éducation revient aux professeurs eux-mêmes. Deux objectifs doivent être atteints :

- les enfants doivent connaître les règles de la route et la signification des panneaux routiers et appliquer cette connaissance aux situations qu’ils rencontrent;
- les enfants doivent être capables de participer de manière sécuritaire à la circulation, en tant que piétons, cyclistes ou usagers des transports publics³⁰⁸.

Différentes ressources éducatives sont à la disposition de cette classe d’âge :

- *Wijzer door het verkeer* (plus sages dans la circulation) : c’est une méthode d’enseignement appuyée sur des études de cas, des cahiers d’exercices, des CD-ROM, des livres d’images, des manuels pour les professeurs et du matériel pour des exercices pratiques. Cette méthode vise à accroître la connaissance et à améliorer les attitudes des enfants;
- *Theoretisch en praktisch verkeerexamen* (examen de la route théorique et pratique) : à l’intention des élèves de 7^e et de 8^e année, cet examen vise à tester les connaissances sur les règles de la circulation, le comportement et la pratique du vélo dans la circulation; il conduit à l’obtention d’un certificat;
- *Verkeersouders* (les parents dans la circulation) : ce projet a pour but d’impliquer les parents dans la sécurité routière de leurs enfants;
- *Verkeersveiligheidslabel* (label de sécurité routière) : il est décerné aux écoles fournissant beaucoup d’efforts sur la sécurité routière pour leurs élèves au travers de leurs programmes;
- *Nationale kinderkrant* : il s’agit d’un papier d’information à destination des classes de 6^e, 7^e et 8^e années, dont certains sujets portent sur la sécurité routière.

► De 12 à 18 ans

L’éducation routière n’est pas obligatoire dans les écoles secondaires, de sorte qu’elle ne peut qu’être le fruit d’efforts volontaires. L’éducation routière est alors le plus souvent intégrée dans des matières au programme, telles la physique ou la chimie. Malgré l’absence d’obligation, beaucoup de ressources ou de projets existent pour cette classe d’âge en matière d’éducation routière :

- *Schoolroutes* (circuits scolaires) : cette ressource permet d’améliorer la connaissance des trajets domicile-école et des difficultés potentielles des enfants du secondaire grâce à des vidéos et des cahiers d’exercices;
- *Onder invloed onderweg* (sur le chemin de l’influence) : il s’agit de différents matériels pédagogiques abordant les risques de l’usage d’alcool et de drogue au regard de la sécurité routière;

³⁰⁷ Commission européenne, *ROSE 25 Country report the Netherlands*,

http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_netherlands_new_en.pdf

³⁰⁸ Dragutinovic, N. et D. Twisk, *The effectiveness of road safety education*, <http://www.swov.nl/rapport/r-2006-06.pdf>

- *Alles onder controle* (tout est sous contrôle) : matériel pédagogique permettant de mener des discussions avec les cyclomotoristes sur les risques auxquels ils peuvent être confrontés;
- *Bromfietscursus* (formation des cyclomotoristes) : ce programme consiste en des leçons théoriques dans les salles de classe ainsi que des leçons pratiques pour les cyclomotoristes. Les écoles reçoivent une subvention de la part du gouvernement local ou régional;
- *Easy Riders* : il s'agit d'activités ayant lieu en une journée. Elles visent à augmenter la conscience du risque de la part des cyclomotoristes;
- *Verkeersveiligheids Prijsvraag* (concours de sécurité routière) : les enfants participant au concours sont amenés à s'exprimer sur une question ayant trait à la sécurité routière, ce qui contribue à la production d'idées pouvant être utilisées pour améliorer le comportement des élèves du secondaire en ce qui a trait à la sécurité routière.

5.2. EXEMPLES D'APPROCHES DE COMMUNICATION

5.2.1. Approche de communication liée à la stratégie globale de sécurité routière³⁰⁹

■ Introduction

Les campagnes sur la sécurité routière sont élaborées, depuis 2003, dans le cadre du *Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid* (MPCV). Leur développement et leur mise en œuvre sont assurés par le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, les gouvernements locaux, les instances de mise en application de la réglementation et les organisations civiles. Le MPCV a d'abord été mis en place pour la période 2003-2007, puis a été prolongé indéfiniment en raison du succès de cette approche. Son objectif est de renforcer la cohérence, la constance et l'efficacité des campagnes afin de contribuer à offrir une amélioration continue de la sécurité routière sur le plan de la réduction des accidents.

■ Description

Concrètement, il s'agit de campagnes publiques abordant un sujet déterminé et diffusées dans différents médias : il existe ainsi des tracts, des publicités pour la télévision et la radio, des sites Internet. De plus, un calendrier de campagnes nationales est élaboré chaque année pour permettre une planification conjointe du travail; le choix des sujets est basé sur les priorités de la politique de sécurité routière telles que décrites dans le *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. La cible de la campagne dépend de son thème, de sorte que tous les usagers de la route (conducteurs de différents types de véhicules motorisés, cyclistes, piétons) peuvent être visés. De plus, il existe des thèmes fixes abordés chaque année :

- la conduite sous l'influence de l'alcool (la campagne BOB);
- l'utilisation des équipements de protection (ceintures de sécurité, sièges pour enfants, casques);
- les comportements liés à la vitesse;
- l'utilisation des feux de vélos et des instruments de réflexion.

³⁰⁹ Kennisplatform Verkeer en Vervoer, *Verkeersveiligheidscampagnes*, <http://pvetoolkit.kpvv.nl/index.cfm?page=Volledige+lijst&mode=detail&productID=F9052735-A97B-FA9F-BCC3479610C46EAA>

Pour une plus grande visibilité des campagnes de sécurité routière, un slogan commun, avec un logo central, a été adopté : *Daar kun je mee thuiskomen* (pouvant être traduit par « Rentrer à la maison en toute sécurité »), et un tapis avec le mot *THUIS* (maison) comme logo³¹⁰, comme le montre la figure 3.

FIGURE 3 : SLOGAN DES CAMPAGNES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Les caractéristiques essentielles de l'approche MPCV sont de deux ordres :

- **l'intégralité** : l'approche MPCV aborde les campagnes de sécurité routière de manière globale en incluant l'ensemble des étapes nécessaires à leur efficacité, notamment grâce à l'intervention de plusieurs acteurs :
 - la planification, la conception et l'offre d'un contenu personnalisé, la mobilisation des médias nationaux (par le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement);
 - l'information, l'éducation et le soutien comportemental (par les gouvernements locaux et les organisations civiles);
 - l'application des mesures ciblées (par la police);
- **la continuité** des efforts nationaux et régionaux, ainsi que des interventions, y compris au moyen de thèmes de campagne récurrents au fil des années.

■ Résultats

La surveillance systématique et l'évaluation font partie de l'approche MPCV. Un aperçu des résultats est donné dans un rapport périodique; la dernière version publiée est *Thuiskomen 2008*³¹¹. Ce rapport démontre que l'approche utilisée a un effet bénéfique sur la sécurité routière, sur le plan des connaissances, des attitudes et de l'amélioration du comportement; elle semble également contribuer à l'objectif de réduction du nombre des victimes de la route. Un exemple de campagne évaluée dans ce rapport est donné dans la section 5.2.2. « Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière ».

³¹⁰ Daar kun je mee thuiskomen, *Accueil*, <http://www.daarkunjemeethuiskomen.nl/>

³¹¹ Rijksoverheid, *Thuiskomen in 2008: een overzicht van de monitoringsresultaten van de verkeersveiligheidscampagnes in 2003-2008*, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2009/12/01/thuiskomen-in-2008-een-overzicht-van-de-monitoringsresultaten-van-de-verkeersveiligheidscampagnes-in-2003-2008.html>

Le tableau suivant montre les résultats chiffrés des campagnes.

TABLEAU 2 : RÉSULTATS CHIFFRÉS DES CAMPAGNES MPCV³¹²

Table 1 Monitoring results per campaign, in 2003-2008

Campaign impact	Seatbelts in the back seat						Seatbelts in the front seat					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Reach	98%	90%	90%	90%	93%	93%	98%	93%	90%	90%	93%	93%
Retention	81%	73%	61%	59%	43%	39%	81%	73%	61%	59%	43%	39%
Transmission of message***	-	-	-	75%	65%	86%	-	-	-	75%	65%	53%
Rating (scale 1-10)	7,2	7,5	7,1	7,2	6,9	6,8	7,2	7,5	7,1	7,2	6,9	6,8
Campaign effect												
<i>Attitude variables</i>												
Risk perception* (scale 1-7)	3,5	3,5	3,5	3,6	3,6	4	4,2	4,3	4,2	4,2	4,3	4,5
Subjective chance of being caught* (scale 1-5)	2,2	2,0	2,1	2,1	2,1	2,4	2,2	2,5	2,5	2,6	2,6	2,9
Awareness	96%	95%	94%	97%	98%	98%	-	-	-	-	-	99%
Attitude	69%	71%	74%	78%	81%	79%	89%	89%	89%	92%	90%	94%
<i>Behaviour variables</i>												
Self-reported correct behaviour	61%	61%	75%	71%	84%	81%	90%	93%	93%	95%	97%	97%
Observed correct behaviour	63%	69%	64%	73%	65%	81%	86%	90%	92%	94%	92%	95%
Campaign new working												
<i>Attitude variables</i>												
Risk perception* (scale 1-5)	-	-	4,7	4,5	4,5	4,5	6,1	6,1	6,1	6,0	5,5	***
Subjective chance of being caught* (scale 1-7)	-	-	2,1	2,5	2,6	2,4	2,6	2,8	2,8	2,9	3,0	***
Awareness	97%	96%	96%	98%	99%	100%	-	-	-	***	***	96%
Attitude	87%	86%	86%	88%	93%	94%	-	-	-	64%	***	98%
<i>Behaviour variables</i>												
Self-reported correct behaviour ^a	67%	66%	75%	83%	76%	81%	-	-	-	***	***	***
Observed correct behaviour ^b	91,7%	92,2%	92,8%	92,6%	92,9%	93,2%	29%	28%	29%	28%	-	***

a) Always agree in advance, who will not drink any alcohol and will drive back (Bob).

b) the share of drivers of which the result of the alcohol breath test is below 0.02 percent (sober or nearly sober).

Campaign impact	Bicycle lighting					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Reach	96%	100%	98%	91%	95%	85%
Retention	58%	60%	66%	63%	93%	51%
Transmission of message***	-	-	-	88%	87%	33%
Rating (scale 1-10)	7,4	7,3	7,1	7,2	7,0	7,2
Campaign effect						
<i>Attitude variables</i>						
Risk perception* (scale 1-5)	-	4,3	4,4	4,3	4,3	4,4
Subjective chance of being caught* (scale 1-5)	-	2,3	2,4	2,5	2,4	3,1
Awareness	14%	20%	14%	13%	29%	60%
Attitude	91%	91%	92%	94%	98%	96%
<i>Behaviour variables</i>						
Self-reported correct behaviour	86%	85%	91%	91%	89%	88%
Observed correct behaviour	57%	63%	64%	62%	66%	65%

* The risk perception and the subjective chance of being caught were measured in the Monitor Perception of Traffic Safety on a seven-point scale up to and including 2007. As from 2008, this has taken place on a five-point scale. In order to compare the results of 2008 with previous years, all figures have been recalculated to a five-point scale.

** Due to a new campaign concept, it is not possible for the campaigns seatbelts, aggression in traffic and bicycle lighting to compare the figures as from 2006 with previous years. In the bicycle lighting campaign, the awareness of the new regulations ('unattached lamps are also allowed') was the central focal point in 2008, whereas the focus in the previous campaigns was on the consequent use of bicycle lights when it is dark.

*** It is not possible to express the value of these indicators in one percentage.

³¹² Rijksoverheid, *Thuis komen in 2008: een overzicht van de monitoringsresultaten van de verkeersveiligheids campagnes in 2003-2008*, p. 17-18, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2009/12/01/thuis-komen-in-2008-een-overzicht-van-de-monitoringsresultaten-van-de-verkeersveiligheids-campagnes-in-2003-2008.html>

5.2.2. Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière

L'approche de communication liée à une mesure particulière présentée dans cette section est la campagne *Fietsverlichting* qui a été mise en place en 2003 et concerne l'éclairage des vélos et qui, depuis lors, est sans cesse renouvelée. Un rapport paru en 2009, intitulé *Thuiskomen in 2008*, nous offre les informations les plus complètes sur cette campagne et sa diffusion au cours de l'année 2008³¹³. Cette approche a été choisie comme exemple en raison de la place importante qu'occupe le cyclisme aux Pays-Bas, seul pays d'Europe à compter plus de bicyclettes que d'habitants : en 2004, les Néerlandais possédaient en moyenne 1,11 vélo par personne. Par ailleurs, de 2004 à 2006, les Néerlandais effectuaient 26 % de leurs déplacements à bicyclette, ce qui constitue un record européen. Les principales villes enregistraient des pourcentages compris entre 35 % et 40 %. Le cyclisme occupe donc une place importante dans les transports et dans la politique de la circulation routière de ce pays. La réputation des Pays-Bas dans ce domaine est telle que des demandes de contribution à l'élaboration d'une politique cycliste nationale leur parviennent de divers pays étrangers³¹⁴.

■ Présentation

La campagne a eu lieu du 13 octobre au 22 novembre 2008. Elle visait à promouvoir un usage adéquat de la bicyclette et un renforcement des contrôles de police. De plus, elle intervenait au moment où allaient être mises en place de nouvelles règles concernant l'éclairage des bicyclettes, à compter du 1^{er} novembre 2008, afin d'améliorer la visibilité des cyclistes dans l'obscurité. Ces règles sont les suivantes :

- l'éclairage fixé sur la bicyclette : les lumières doivent être blanches ou jaunes à l'avant et rouges à l'arrière et ne pas clignoter;
- les autres possibilités d'éclairage : ils peuvent être fixés sur les vêtements ou un sac, mais ni au torse, ni à la tête, sur les bras ou les jambes; ils doivent être clairement visibles, ne pas trop bouger et être blancs ou jaunes à l'avant et rouges à l'arrière.

Le but principal de la campagne en 2008 était faire connaître la nouvelle réglementation au public.

■ Audience cible

De manière générale, cette campagne était d'abord destinée à tous les cyclistes : elle devait leur permettre de se familiariser avec la nouvelle réglementation. Les jeunes cyclistes (13-25 ans) étaient plus particulièrement visés, car il s'agit du groupe d'âge le plus amené à faire du vélo dans l'obscurité. En plus de leur fournir de l'information sur la nouvelle réglementation, la campagne était destinée à leur enseigner les dangers à utiliser une bicyclette sans éclairage.

■ Objectifs

L'objectif principal de la campagne est d'encourager les cyclistes à utiliser leurs vélos conformément à la réglementation applicable et à utiliser leur éclairage à des fins de visibilité et de sécurité lorsque vient l'obscurité ou que les conditions météorologiques limitent la visibilité. Plus précisément, elle devait permettre d'atteindre des objectifs ciblés sur les plans :

- du comportement : augmenter le nombre de personnes qui utilisent correctement leur bicyclette en accord avec les nouveaux règlements;

³¹³ Rijksoverheid, *Thuiskomen in 2008: een overzicht van de monitoringsresultaten van de verkeersveiligheidscampagnes in 2003-2008*, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2009/12/01/thuiskomen-in-2008-een-overzicht-van-de-monitoringsresultaten-van-de-verkeersveiligheidscampagnes-in-2003-2008.html>

³¹⁴ Ministry of Infrastructure and the Environment. Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management, *Le vélo aux Pays-Bas*, <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Leveloauxpaysbas2009.pdf>

- de la connaissance :
 - augmenter le nombre de personnes conscientes de ce que sont les nouvelles règles;
 - augmenter le nombre de personnes qui connaissent le contenu global de la nouvelle réglementation;
- de l'attitude :
 - maintien d'un niveau élevé d'attitudes positives dans l'utilisation de la bicyclette;
 - assurer un niveau élevé de personnes considérant l'utilisation de la bicyclette sans éclairage comme (très) dangereuse;
 - augmenter la probabilité de détection des cyclistes roulant sans éclairage

■ Stratégie de communication

La campagne a consisté en une combinaison d'actions de la part des différents acteurs intervenant aux échelons national, régional et de l'application de la réglementation.

► Actions nationales

Au plan national, différentes ressources d'information ont été déployées :

- spots publicitaires diffusés à la télévision, à la radio et au cinéma avec des objectifs quantifiés de pression médiatique;
- affiches et prospectus distribués aux concessionnaires de bicyclettes;
- la mesure *Een fiets voor niets* (« un vélo pour rien ») devant permettre de faire gagner un vélo gratuitement aux participants (la participation consistant à remplir une carte avec ses coordonnées);
- information sur les nouveaux produits d'éclairage dans un journal gratuit et un site Internet à l'intention des cyclistes;
- mise en place de deux sites Internet consacrés à la campagne.

► Actions régionales

Les activités aux plans local et régional ont été principalement menées par l'union des cyclistes néerlandais *Fietzersbond* et les sociétés de cyclisme membres de BOVAG :

- BOVAG a envoyé des tracts et des affiches aux 1 400 sociétés de cyclisme membres et utilisé un mécanisme de contrôle de l'état général d'un vélo en 5 minutes pour surveiller la sécurité des cyclistes;
- *Fietzersbond* a mené des recherches empiriques sur la qualité des différentes marques d'ampoules et publié ses résultats. Elle a aussi participé à l'élaboration et la distribution de tracts avec des conseils pour l'achat et l'entretien des vélos et organisé des actions de promotion et de réparation à l'échelon local.

► Mise en application de la réglementation

La police a joué son rôle en dressant des contraventions en cas de non-respect de la nouvelle réglementation.

■ Résultats

L'évaluation réalisée a démontré que la campagne avait eu un impact positif. Depuis son premier lancement en 2003, elle a permis de conforter les bons résultats qui concernent à la fois le public en général et les jeunes cyclistes. Ils sont de deux ordres :

- L'impact général de la campagne, quant à :
 - l'atteinte du public;

- la mémorisation de la campagne par le public;
- la transmission du message;
- l’appréciation de la campagne;
- L’atteinte des objectifs de la campagne sur les plans :
 - de la connaissance;
 - de l’attitude;
 - de la perception du risque;
 - de la probabilité de détection du non-respect de la réglementation;
 - de l’auto-évaluation du comportement;
 - du comportement observé.

6. PRATIQUES EXEMPLAIRES

Cette section présente deux pratiques exemplaires. La première (*Informatiegestuurd Verkerstoezicht* – IGVT) permet de disposer de données précises sur la circulation, tandis que la seconde consiste à mettre en place des miroirs pour angles morts (*black spot mirrors*). Ces deux pratiques montrent la décentralisation des responsabilités en matière de sécurité routière et la coopération entre les différentes parties prenantes. Elles sont citées dans le plan d’action 2009-2010 de mise en œuvre du *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. De plus, l’annexe VI présente un tableau de bonnes pratiques sélectionnées par la Commission européenne.

6.1. SYSTÈME DE DONNÉES SUR LA CIRCULATION³¹⁵

Depuis 2007, la police de Drenthe travaille en étroite collaboration avec les partenaires de la sécurité routière de la province, notamment le gouvernement local, pour mettre en place le projet *Informatiegestuurd Verkerstoezicht* (IGVT). Il s’agit d’un système de surveillance de la circulation qui permet à la police de patrouiller tous les jours à des moments et sur des routes aléatoires. Il est basé sur l’information disponible, fournie par les données régionales, les données sur les accidents et les données judiciaires. Ce système permet de disposer d’une base de données afin de mener des analyses approfondies de la circulation et d’axer la surveillance en conséquence. Le but est de réduire le nombre d’accidents et de victimes sur les routes. L’objectif est d’influencer le comportement des usagers afin qu’il devienne plus sécuritaire.

L’approche du projet est d’accorder la priorité aux routes et aux zones plus dangereuses en fonction des données connues. Ces données peuvent être recueillies par les différents partenaires et concernent avant tout les infractions et les accidents constatés. Elles permettent d’établir des cartes sur lesquelles sont notées précisément les zones à risque. La préparation, le suivi et l’évaluation de ces cartes sont réalisés conjointement par un groupe de suivi et d’analyse et les forces policières. Cela permet d’ajuster les axes prioritaires en fonction des données. En 2010, le groupe de suivi et d’analyse a commencé à réfléchir à la question du degré de contrôle à adopter sur le long terme et à la façon dont les résultats pourraient être améliorés.

Un élément tout aussi important de ce projet est la communication sur la méthode de contrôle de circulation, son but et ses effets. Des tracts sont également distribués, pour donner des informations sur la méthode de régulation de la circulation dans les zones concernées. Cette communication est faite par la police de Drenthe.

³¹⁵ Provincie Drenthe, *Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2011*, p. 59, <http://www.provincie.drenthe.nl/thema/verkeer-vervoer/verkrijgbare/>

6.2. MIROIRS POUR ANGLES MORTS³¹⁶

Par rapport au nombre important d'accidents impliquant des camions et des cyclistes lors de virages à droite³¹⁷, la Ville d'Amsterdam a rendu obligatoire l'installation de miroirs pour angles morts sur les camions, et ce, depuis 2002. Cette mesure a connu un succès temporaire au cours de l'année 2003 : le nombre d'accidents a diminué, mais a progressivement augmenté jusqu'à rejoindre le niveau antérieur à la mesure. Les évaluations ont démontré que cette mesure n'était pas suffisante pour résoudre la problématique des angles morts, notamment parce que l'obligation ne s'appliquait pas aux camionnettes et aux autobus.

Au vu de cette situation, la Ville d'Amsterdam a décidé de tester l'utilisation d'une autre sorte de miroirs pour angles morts : les miroirs intégrés aux feux de circulation qui offrent aux cyclistes une image de ce qui se passe à l'avant et à la droite de la cabine du camion. Le miroir étant intégré dans le feu de circulation et non dans le véhicule, son réglage est plus facile à contrôler.

Cependant, les nouveaux miroirs pour angles morts intégrés aux feux de circulation ne remplacent pas les rétroviseurs déjà fixés au véhicule, mais complètent ces derniers. Il existait, en 2008, 100 miroirs pour angles morts répartis dans la Ville dans les endroits les plus dangereux sur le plan du volume de la circulation.

La Ville d'Amsterdam a créé une plateforme consacrée à ces miroirs (*Platform Black Spot Amsterdam*). Les participants à cette plateforme sont l'union des cyclistes, la police locale, la Ville d'Amsterdam, *Transport and Logistics Netherlands*, *Safe Traffic Netherlands* et le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement.

Le but de cette plateforme est de développer un ensemble intégré de mesures afin de réduire le nombre d'accidents causés par les angles morts. Les discussions au sein de la plateforme concernent ainsi les miroirs pour angles morts, l'introduction d'ateliers consacrés au réglage des rétroviseurs des camions et à l'introduction d'une campagne de sensibilisation à ce sujet.

Cette pratique a été désignée comme une bonne pratique en matière de mobilité urbaine à l'échelon européen³¹⁸.

FIGURE 4 : MIROIR POUR ANGLES MORTS INTÉGRÉ À UN FEU DE CIRCULATION



³¹⁶ ELTIS, *Black spot mirrors (city of Amsterdam, the Netherlands)*, http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1830

³¹⁷ Une centaine de victimes et huit accidents fatals entre des cyclistes et des camions durant la période 2001-2005 et quatre accidents fatals en 2006.

³¹⁸ ELTIS, *Black spot mirrors (city of Amsterdam, the Netherlands)*, http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1830

BIBLIOGRAPHIE

Les documents de cette bibliographie ont été consultés au cours des mois de février et mars 2012.

ANWB (Page consultée le 24 février 2012). *Doelen, missie en visie*, [en ligne],

http://www.anwb.nl/over-anwb/vereniging-en-bedrijf/unieke-vereniging/Doelen_missie_visie.html

BLISS Tony et Jeanne BREEN, GLOBAL ROAD SAFETY et BANQUE MONDIALE (Page consultée le 24 février 2012). *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, [en ligne],

http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

BOVAG (Page consultée le 24 février 2012). *Wat is BOVAG?*, [en ligne], <http://www.bovag.nl/over-bovag>

CBR (Page consultée le 24 février 2012). *De organisatie*, [en ligne],

<http://www.cbr.nl/organisatie.pp>

CBR (Page consultée le 1^{er} mars 2012). *CBR Review of 2010*, [en ligne],

<http://www.cbr.nl/brochure/CBRreview2010.pdf>

CENTRUM VOOR REGELGEVING EN ONDERZOEK IN DE GROND-, WATER- EN WEGENBOUW EN DE VERKEERSTECHNIEK (Page consultée le 24 février 2012). *English summary – test*, [en ligne], <http://www.crow.nl/english>

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (Page consultée le 24 février 2012). *The World Factbook: Netherlands*, [en ligne], <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/nl.html>

COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (Page consultée le 24 février 2012).

Statistiques des accidents de la sécurité routière en Europe et en Amérique du Nord, [en ligne],

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf

COMMISSION EUROPÉENNE (Page consultée le 24 février 2012). *Meilleures pratiques en matière de sécurité routière*, [en ligne],

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/supreme-c_fr.pdf

COMMISSION EUROPÉENNE (Page consultée le 24 février 2012). *ROSE 25 Country report the Netherlands*, [en ligne],

http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_netherlands_new_en.pdf

DAAR KUN JE MEE THUISKOMEN (Page consultée le 24 février 2012). *Accueil*, [en ligne],

<http://www.daarkunjemeethuiskomen.nl/>

DRAGUTINOVIC, N. ET D. TWISK (Page consultée le 24 février 2012). *The effectiveness of road safety education*, [en ligne], <http://www.swov.nl/rapport/r-2006-06.pdf>

ELTIS (Page consultée le 1^{er} mars 2012). *Black spot mirrors (city of Amsterdam, the Netherlands)*, [en ligne], http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1830

EURO NCAP (Page consultée le 24 février 2012). *Page d'accueil*, [en ligne],

http://fr.euroncap.com/home_fr.aspx

FIETSERBOND (Page consultée le 24 février 2012). *Wat doet de Fietzersbond?*, [en ligne],

<http://www.fietzersbond.nl/de-fietzersbond/wat-we-doen>

- FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS (OCDE) (Page consultée le 24 février 2012). *Zéro tué sur la route – Un système sûr, des objectifs ambitieux*, p. 59-63, [en ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>
- GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS (Page consultée le 24 février 2012). *Central government, provinces, municipalities and water authorities*, [en ligne], <http://www.government.nl/issues/public-administration/central-government-provinces-municipalities-and-water-authorities>
- GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS (Page consultée le 24 février 2012). *Compact government*, [en ligne], <http://www.government.nl/issues/public-administration/compact-government>
- GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS (Page consultée le 24 février 2012). *Government*, [en ligne], <http://www.government.nl/government>
- GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS (Page consultée le 24 février 2012). *Parliament*, [en ligne], <http://www.government.nl/issues/parliament>
- GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS (Page consultée le 24 février 2012). *Road safety*, [en ligne], <http://www.government.nl/issues/accessibility-public-transport-and-road-safety/road-safety>
- INSPECTIE LEEFOMGEVING EN TRANSPORT (Page consultée le 24 février 2012). *Organisatie*, [en ligne], <http://www.ilent.nl/organisatie/>
- INTERNATIONAL TRAFFIC SAFETY DATA AND ANALYSIS GROUP (Page consultée le 24 février 2012). *IRTAD Annual Report 2010*, [en ligne], <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>
- KENNISPLATFORM VERKEER EN VERVOER (Page consultée le 24 février 2012). *Over de Martix*, [en ligne], <http://pvetoolkit.kpvv.nl/index.cfm?page=Over+de+Matrix>
- KENNISPLATFORM VERKEER EN VERVOER (Page consultée le 24 février 2012). *Over KpVV*, [en ligne], <http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVVHome/Over-KpVV.html>
- KENNISPLATFORM VERKEER EN VERVOER (Page consultée le 24 février 2012). *Verkeersveiligheidscampagnes*, [en ligne], <http://pvetoolkit.kpvv.nl/index.cfm?page=Volledige+lijst&mode=detail&productID=F9052735-A97B-FA9F-BCC3479610C46EAA>
- L'ACCÈS AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE (Page consultée le 24 février 2012). *Directive 91/439/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire*, [en ligne], <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0439:FR:HTML>
- MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND THE ENVIRONMENT (Page consultée le 24 février 2012). *Inspectorate for Transport, Public Works and Water Management*, [en ligne], http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/topics/organization/organization_of_the_ministry/organization_elements/065_Inspectorate_for_Transport_Public_Works_and_Water_Management/
- MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND THE ENVIRONEMENT (Page consultée le 1^{er} mars 2012). *Organogram*, [en ligne], <http://www.government.nl/files/documents-and-publications/leaflets/2012/01/01/organogram-ministry-of-infrastructure-and-the-environment/organogram-ienm-engels-1-1-2012-internet.pdf>
- MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND THE ENVIRONMENT (Page consultée le 24 février 2012). *Road Safety Strategic Plan 2008-2020*, [en ligne], http://www.ministryofinfrastructureandtheenvironment.nl/Images/strategischplan-E_tcm249-249506.pdf

- MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND THE ENVIRONMENT (Page consultée le 29 février 2012). *Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands*, [en ligne], <http://www.government.nl/files/documents-and-publications/leaflets/2011/03/01/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands.pdf>
- OPENBAAR MINISTERIE (Page consultée le 24 février 2012). *English*, [en ligne], http://www.om.nl/vast_menu_blok/english/
- OPENBAAR MINISTERIE (Page consultée le 24 février 2012). *Landelijk Parket Team Verkeer*, [en ligne], http://www.om.nl/organisatie/landelijke/landelijk_parket_0/
- OVERHEID.NL (Page consultée le 4 mars 2012). *Organisatie- en mandaatbesluit Infrastructuur en Milieu 2012*, [en ligne], http://wetten.overheid.nl/BWBR0030951/geldigheidsdatum_01-02-2012
- OVERLEG INFRASTRUCTUUR EN MILIEU (Page consultée le 4 mars 2012). *Organisatie*, [en ligne], <http://www.overlegvenw.nl/organisatie/>
- PROVINCIE DRENTHE (Page consultée le 24 février 2012). *Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2011*, p. 59, [en ligne], <http://www.provincie.drenthe.nl/thema/verkeer-vervoer/verkrijgbare/>
- RAI VERENIGING (Page consultée le 24 février 2012). *Over ons*, [en ligne], <http://www.raivereniging.nl/about-us.aspx>
- RDW (Page consultée le 24 février 2012). *Wat is de RDW?*, [en ligne], http://www.rdw.nl/nl/over_de_rdw/watisderdw/Pages/default.aspx
- REGIONAAL ORGAAN VERKEERSVEILIGHEID UTRECHT (Page consultée le 24 février 2012). *Permanente Verkeerseducatie*, [en ligne], <http://www.rov-utrecht.nl/educatie/algemeen.html>
- RIJKSOVERHEID (Page consultée le 24 février 2012). *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010*, [en ligne], <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2009/04/28/20092769-bijlage-actieprogramma-verkeersveiligheid-2009-2010.html>
- RIJKSOVERHEID (Page consultée le 24 février 2012). *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2012*, [en ligne], <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/05/11/actieprogramma-verkeersveiligheid-2011-2012.html>
- RIJKSOVERHEID (Page consultée le 4 mars 2012). *Rijksbegroting 2011*, [en ligne], http://www.rijksbegroting.nl/2011/voorbereiding/begroting,kst148611_8.html
- RIJKSOVERHEID (Page consultée le 24 février 2012). *Thuiskomen in 2008 : een overzicht van de monitoringsresultaten van de verkeersveiligheids campagnes in 2003-2008*, [en ligne], <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2009/12/01/thuiskomen-in-2008-een-overzicht-van-de-monitoringsresultaten-van-de-verkeersveiligheids campagnes-in-2003-2008.html>
- RIJKS WATERSTAAT (Page consultée le 24 février 2012). *Over ons*, [en ligne], http://www.rws.nl/over_ons/
- SWOV (Page consultée le 24 février 2012). *Cognos PowerPlay Web*, [en ligne], <http://www.swov.nl/cognos/cgi-bin/ppdscgi.exe?toc=%2FEnglish>
- SWOV (Page consultée le 24 février 2012). *Over de SWOV*, [en ligne], http://www.swov.nl/NL/Profiel/inhoud/over_de_swov.htm
- SWOV (Page consultée le 24 février 2012). *Road safety policy*, [en ligne], http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/15_beleid/policy.htm

- SWOV (Page consultée le 24 février 2012). *SUNflower. A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*, [en ligne], <http://www.swov.nl/rapport/sunflower/sunflower.pdf>
- SWOV (Page consultée le 24 février 2012). *Sustainable safety from 1992 onward*, [en ligne], http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/05_duurzaam/sustainable_safety_from_1992_onward.htm
- SWOV (Page consultée le 24 février 2012). *The five sustainable safety principles*, [en ligne], http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/05_duurzaam/the_five_sustainable_safety_principles.htm
- SWOV (Page consultée le 24 février 2012). *The index of road safety measures explained*, [en ligne], <http://www.swov.nl/UK/Research/Maatregel/maatregel.asp>
- SWOV (Page consultée le 24 février 2012). *The Mobility Policy Document*, [en ligne], http://www.swov.nl/uk/research/kennisbank/inhoud/15_beleid/the_mobility_policy_document.htm
- TAMIS, Koos (Page consultée le 24 février 2012). *Road safety campaigns in The Netherlands (29 novembre 2008)*, [en ligne], <http://www.kozigkom.feek.ptc.hu/docs/eng/>
- TEAM ALERT (Page consultée le 24 février 2012). *Over Team Alert*, [en ligne], <http://teamalert.nl/stichting-teamalert/organisatie>
- VEILIG BEREIKBAAR DRENTHE (Page consultée le 24 février 2012). *Over Veilig Bereikbaar Drenthe*, [en ligne], <http://www.veiligbereikbaar-drenthe.nl/Over-veilig-bereikbaar-drenthe-1>
- VEILIG VERKEER NEDERLAND (Page consultée le 24 février 2012). *Geschiedenis*, [en ligne], <http://www.veiligverkeernederland.nl/geschiedenis>

PERSONNES-RESSOURCES

Robbert Verweij

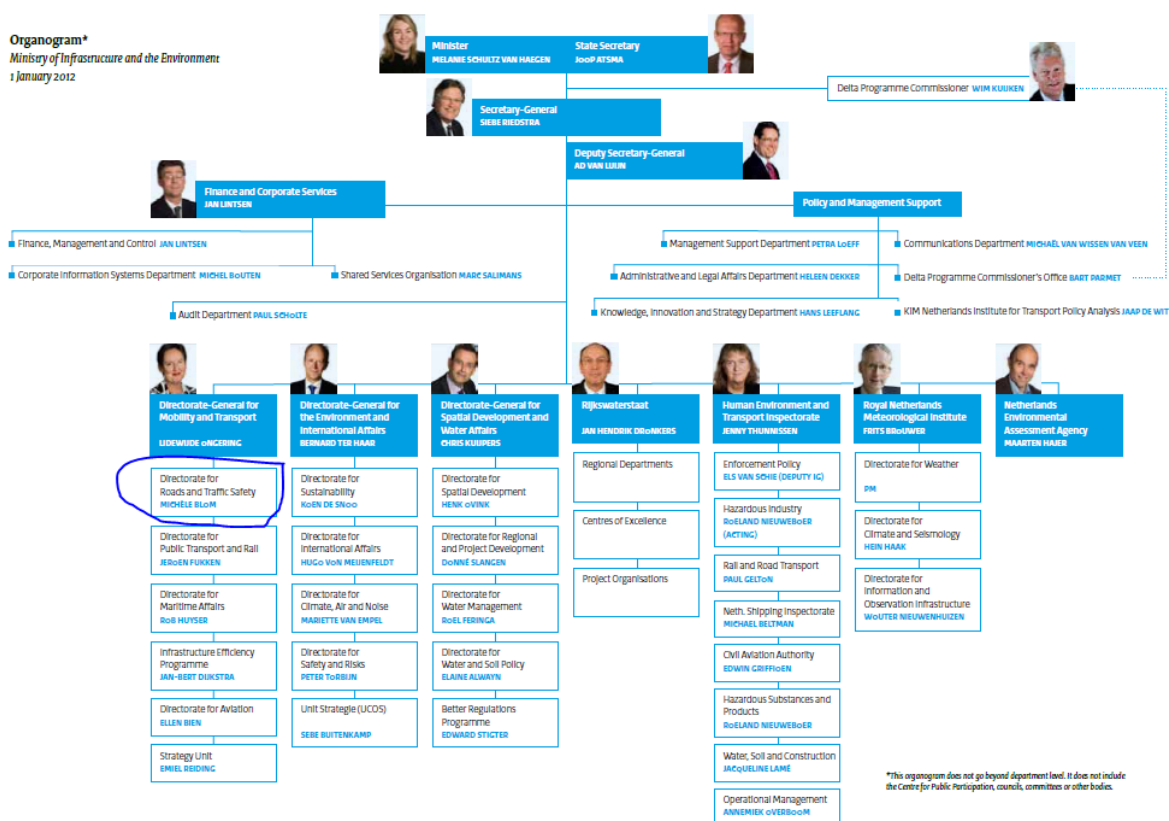
Afdeling Verkeersveiligheid
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Robbert.Verweij@minienm.nl

Christine Witman

Kennisdesk CROW
Meldingregistratie@crow.nl

ANNEXE I : ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE DE L'INFRASTRUCTURE ET DE L'ENVIRONNEMENT³¹⁹

Organogram*
Ministry of Infrastructure and the Environment
1 January 2012



³¹⁹ Ministry of Infrastructure and the Environment, *Organogram*, <http://www.government.nl/files/documents-and-publications/leaflets/2012/01/01/organogram-ministry-of-infrastructure-and-the-environment/organogram-ienm-engels-1-1-2012-internet.pdf>

ANNEXE II : MESURES RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE PRISES DEPUIS 1970³²⁰

ANNÉES	MESURES
2011	- La profondeur minimale de la bande de roulement des pneus des poids lourds est de 1,6 millimètre - Tous les camions dans l'Union européenne doivent avoir des rétroviseurs anti-angle mort
2010	- Introduction de deux nouveaux panneaux routiers à l'intention des conducteurs de camions et de bus - Introduction de règles sur les niveaux de sécurité dans les tunnels
2009	- Nouvelle catégorie de permis de conduire pour les mobylettes - Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les routes nationales et les autoroutes pour les voitures et les camionnettes avec une remorque ou une caravane - Interdiction d'utiliser le téléphone cellulaire pour les conducteurs de mobylettes
2008	- Augmentation du taux des amendes de 20 %, limitation de la vitesse sur la chaussée à 45 km/h pour les mobylettes et les véhicules motorisés pour personnes handicapées - Accès autorisé aux utilisateurs de planches à roulettes sur les pistes cyclables ou sur la chaussée en l'absence de telles pistes - Priorité des panneaux routiers temporaires sur les autres panneaux routiers
2007	Toutes les mobylettes doivent avoir un numéro d'enregistrement
2006	- Limitation du taux d'alcool dans le sang à 0,02 % pour les nouveaux conducteurs - Nouvelle réglementation pour les permis de conduire des automobilistes et motocyclistes
2005	Limiteur de vitesse obligatoire pour les nouveaux camions d'un poids de 3 500 à 12 000 kg
2002	Priorité sur les artères et droit de passage pour la circulation venant de la droite
2000	Les motocyclettes doivent utiliser la chaussée plutôt que les pistes cyclables
1996	Limitations de vitesse pour les camions de plus de 12 tonnes et les bus
1992	Port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les camions et les fourgonnettes si elle est installée
1990	Installation des ceintures de sécurité à l'arrière des voitures
1988	Introduction de la limitation de la vitesse à 120 km/h sur les autoroutes pour les voitures et les motocyclettes
1987	Introduction des éthylotests
1984	Introduction des zones limitées à 30 km/h
1975	- Port du casque obligatoire pour les conducteurs de mobylettes - Port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules où elle est installée
1972	Port du casque obligatoire pour les motocyclistes
1971	Installation obligatoire de ceintures de sécurité sur les sièges avant des voitures neuves; appui-tête des sièges avant des voitures
1970	Installation de téléphones d'urgence le long des autoroutes

³²⁰ Tony Bliss, Jeanne Breen, Global Road Safety et Banque Mondiale, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf
SWOV, *The index of road safety measures explained*, <http://www.swov.nl/UK/Research/Maatregel/maatregel.asp>
Il s'agit d'une liste non exhaustive des mesures. L'ensemble de celles-ci est accessible à l'adresse suivante : <http://www.swov.nl/UK/Research/Maatregel/maatregel.asp>
La chronologie y est présentée depuis l'année 1898.

ANNEXE III : MESURES GÉNÉRIQUES PRÉVUES PAR LE PLAN STRATÉGIQUE

THÈMES	MESURES
Véhicules	• Mise à jour constante d'Euro NCAP³²¹ et introduction de systèmes de sécurité actifs (ESC, ISA, etc.) • Introduction générale du contrôle électronique de la stabilité (ESC) • Introduction de l'alerte à la vitesse (ISA informative) • Expansion des options pour l'aide du conducteur, telle que le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) et l'alerte de franchissement de ligne (LDWA) • Utilisation des feux des véhicules de jour
Comportement	• Programme d'information (en partie sous forme de campagnes) fournie sur la base d'accords à long terme avec les partenaires dans l'administration publique et la société civile • Éducation routière à tous les âges • Mise en application et contrôle du respect des règles de circulation • Introduction d'une mesure éducative du comportement : les conducteurs qui adoptent un comportement antisocial (dépassements illégaux, talonnage, excès de vitesse, danger pour les autres usagers) feront l'objet d'un rapport de police et devront suivre un cours sur le comportement • Système de points de pénalité
Infrastructures	• Stimulation des mesures régionales et locales au moyen de dispositifs ciblés de subventions par l'État • Faibles modifications du réseau routier national qui ne nécessiteront pas d'évaluation des impacts environnementaux • Mise en œuvre des lignes directrices du CROW • Introduction de caractéristiques essentielles reconnaissables sur les routes nationales et secondaires
Recherche	• Recherche sur les causes des accidents, incluant les accidents n'impliquant qu'une seule personne • Effets <i>ex post</i> des mesures • Options pour les mesures de soutien pour les personnes âgées • Exigences de sécurité de base pour les voiturettes • Coussins gonflables pour les cyclomoteurs • Analyse des types d'accidents sur les routes limitées à 50 et 80 km/h • Déplacements liés au travail • Amélioration de la sécurité passive et des méthodes de test • Utilisation d'enregistreurs de voyage et d'enregistreurs de données sur les accidents • Testeurs de drogues • Mesures pour limiter les comportements violents dans la circulation • Limitation des accidents n'impliquant qu'un véhicule

³²¹ Euro NCAP, Page d'accueil, http://fr.euroncap.com/home_fr.aspx

Il s'agit d'une organisation fournissant aux consommateurs du monde automobile une évaluation des performances de sécurité de voitures les plus vendues en Europe.

ANNEXE IV : MESURES RELATIVES À DES DOMAINES NÉCESSITANT UNE ATTENTION PARTICULIÈRE

CHAMPS D'ACTION	MESURES
Piétons	- Amélioration de la conception des véhicules afin de les rendre moins dangereux pour les piétons et les cyclistes en cas de collision. Cet objectif sera atteint grâce au renforcement des procédures de contrôle en vigueur au niveau européen. - Amélioration de la sécurité aux croisements - Encouragement à l'installation volontaire de systèmes de détection des piétons sur les véhicules motorisés
Cyclistes	- Encouragement à l'installation volontaire de systèmes de détection de cyclistes dans les véhicules à moteur - Amélioration de la conception des véhicules afin de les rendre moins dangereux pour les piétons et les cyclistes en cas de collision. Cet objectif sera atteint grâce au renforcement des procédures de contrôle en vigueur au niveau européen. - Amélioration de la sécurité aux croisements - Exigence du port d'un casque pour les enfants - École nationale de formation des instructeurs de cyclisme - Approche systématique pour l'entretien des pistes cyclables - Programme d'information sur l'usage des feux d'éclairage et d'éléments réfléchissants sur les vélos - Programme d'information sur les angles morts des conducteurs
Accidents n'impliquant qu'un véhicule	- Information, exigences pour serrures de portières, modification des infrastructures - Rails de guidages adaptés aux motocyclettes dans les virages dangereux - Introduction générale du contrôle électronique de la stabilité (ESC) - Mesures d'accotement des routes
Enfants	- Exigence du port d'un casque pour les enfants - Réflexion sur le thème de « la meilleure idée pour améliorer la sécurité routière pour les enfants » - Équipement de protection des enfants : information et test des sièges de sécurité pour les enfants - Programme d'information sur les angles morts - Échange de pratiques exemplaires pour un environnement scolaire sécuritaire
Personnes âgées	- Réflexion pour la conception d'un vélo plus stable pour les personnes âgées - Information supplémentaire à l'intention des personnes âgées, par l'entremise d'associations et d'organisations (ex. : une caravane pour les personnes âgées, de l'information sur les choix de mode de déplacement sûrs) - Augmentation de la sécurité aux intersections - Programme d'information sur la prise de médicament et la sécurité routière - Prise en compte des besoins et des habitudes des personnes âgées dans la planification de l'aménagement du territoire : réduction des distances domicile-hôpital et domicile-épicerie
Conducteurs débutants	- Conduite supervisée - Nouveaux examens de conduite améliorés - Examens pratiques pour les scooters et les voiturettes - Équipement volontaire avec un enregistreur de voyage combiné à un rabais du prix de l'assurance - Projets de <i>Team Alert</i>³²² ciblant les jeunes - Accès progressif aux motocyclettes au moyen d'un troisième permis de conduire - Attention particulière à l'application des règles de circulation
Conducteurs de scooters, motocyclettes et voiturettes	- Introduction de tests pratiques - Programme d'information des conducteurs de scooters sur les comportements de conduite responsables (ex. : sur la vitesse)

³²² Government of the Netherlands, *Road safety*, <http://www.government.nl/issues/accessibility-public-transport-and-road-safety/road-safety>

CHAMPS D'ACTION	MESURES
Motocyclistes	• Rails de guidages adaptés aux motocyclettes dans les virages dangereux • Système de freinage ABS pour les motocyclettes • Programme d'information sur les options possibles pour améliorer la visibilité des motocyclettes et sur le code de conduite des motocyclistes en période de circulation congestionnée • Élaboration d'un plan d'action avec le secteur du motocyclisme
Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogue, médicaments, fatigue)	• Introduction d'un antidémarrreur (<i>alcohol lock</i>) pour les violations graves et les récidives • Mesure éducative sur l'alcool au volant • Abaissement du taux limite d'alcool dans le sang • Législation, mise en application et programme d'information sur l'usage de drogue • Campagnes continues sur l'alcool au volant • Information des consommateurs de drogue sur les risques de cet usage au volant, en partenariat avec <i>Team Alert</i> • Programme d'information sur la prise de médicaments et la sécurité routière • Information sur la fatigue au volant
Dépassement des limitations de vitesse	• Utilisation accrue de systèmes de contrôle intelligents, tels que la surveillance de la route et les mesureurs de vitesse numériques • Mesure éducative pour le comportement • Adaptation de vitesse intelligente (ISA) stricte pour les cas notoires d'excès de vitesse • « Routes auto-explicatives » : limitations de vitesse crédibles, routes étroites, marquage routier clair, ralentisseurs sonores sur les routes d'accès régionales
Routes limitées à 50 et 80 km/h	• Les mesures seront déterminées ultérieurement, en consultation avec les gestionnaires des routes locales et régionales
Transport de marchandises	• Renforcement des standards de sécurité pour les poids lourds, incluant des mesures ciblant les pneus • Facilitation de l'échange d'informations quant aux équipements de navigation appropriés aux poids lourds • Projet-pilote de systèmes anti-accident dans le cadre du programme anticongestion de la circulation, avec la coopération de l'industrie • Programme d'information à l'intention des conducteurs sur les accidents liés aux angles morts • Analyse en profondeur des accidents liés aux angles morts, dans le but de faciliter une analyse préliminaire des mesures efficaces pouvant être prises • Stimulation du développement et de l'utilisation des critères extrastructurels dans les réseaux régionaux de transport de fret
Trafic de livraison (Delivery traffic)	• Encouragement des conducteurs à suivre une formation sur le style de conduite • Développement de la mise en place des permis de conduire des véhicules à remorque (<i>BE licence</i>³²³) • Amélioration du port de la ceinture de sécurité grâce à la communication • Stimulation de la culture de la sécurité • Développement, essai et implantation d'un contrôleur de vitesse consistant en l'enregistrement des violations des limites de vitesse par l'employeur, l'avertissement du conducteur en réponse aux excès de vitesse et la stricte application de la limitation à 120 km/h sur les autoroutes.

³²³ L'accès au droit de l'Union européenne, *Directive 91/439/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire*, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991L0439:FR:HTML>

Dans les États membres de l'Union européenne, la catégorie B+E désigne les « ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque dont l'ensemble n'entre pas dans la catégorie B » (article 2).

ANNEXE V : BOÎTE À OUTILS DE L'ÉDUCATION PERMANENTE

■ Matrice de la boîte à outils³²⁴

La matrice de la boîte à outils détermine les objectifs d'apprentissage en tenant compte de différents facteurs; elle permet de classer les activités d'éducation selon les objectifs et d'évaluer les résultats de ces activités. Elle se présente sous forme de tableau :

- verticalement, les missions affichées par l'activité éducative sont hiérarchisées en quatre niveaux;
- horizontalement, ce sont les aptitudes ciblées des usagers qui sont présentées;
- les objectifs d'apprentissage d'une activité éducative donnée vont correspondre à des cases colorées en vert; l'intensité du vert indique si l'objectif est partiellement atteint (vert pâle) ou totalement atteint (vert foncé).

		1	2	3
		Connaissances et compétences	Comprendre et gérer les facteurs de risque	Auto-évaluation, étalonnage et motivation
IV	Caractéristiques personnelles, aspirations et compétences	<i>Objectif d'apprentissage IV.1</i>	<i>Objectif d'apprentissage IV.2</i>	<i>Objectif d'apprentissage IV.3</i>
III	Considérations et décisions dans la circulation	<i>Objectif d'apprentissage III.1</i>	<i>Objectif d'apprentissage III.2</i>	<i>Objectif d'apprentissage III.3</i>
II	Maîtrise des situations de circulation	<i>Objectif d'apprentissage II.1</i>	<i>Objectif d'apprentissage II.2</i>	<i>Objectif d'apprentissage II.3</i>
I	Exécution de tâches concrètes	<i>Objectif d'apprentissage I.1</i>	<i>Objectif d'apprentissage I.2</i>	<i>Objectif d'apprentissage I.3</i>

■ Exemple d'activité de sensibilisation : *Trials "the ultimate driving test"*

Le projet vise à influencer de manière positive le comportement des jeunes conducteurs par une combinaison, sur une journée, de formation sérieuse et de « fun ». C'est une initiative de la *Verbond van Verzekeraars* (association des assureurs); les provinces de Groningen, Friesland, Utrecht, Overijssel, Drenthe et Zélande, la municipalité de Drenthe et la VVN sont impliquées. Le groupe cible est celui des conducteurs novices âgés de 18 à 25 ans et possédant une expérience de 1 an à 1 an et demi de conduite. L'atteinte des objectifs a été évaluée comme suit :

	1	2	3
IV			
III			
II			
I			

³²⁴ Kennisplatform Verkeer en Vervoer, *Over de Martix*, <http://pvtoolkit.kpvv.nl/index.cfm?page=Over+de+Matrix>

ANNEXE VI : PRATIQUES EXEMPLAIRES

Une étude menée en 2007 pour la Commission européenne³²⁵ a révélé l'existence de plusieurs bonnes pratiques en matière de sécurité routière. Le tableau suivant en fait la présentation.

PRATIQUE	PRÉSENTATION	ACTEURS IMPLIQUÉS	RÉSULTATS
Réseau routier hiérarchisé et monofonctionnel	Classification des routes en trois catégories : - routes de transit (déplacements de longue distance) : croisements hiérarchisés, séparation physique des flux opposés, limitation de la vitesse à 100 ou 120 km/h - routes de desserte (zones résidentielles et rurales) : vitesses faibles (30 km/h en agglomération et 60 km/h en zone rurale) - routes de distribution (reliant les deux précédentes) : aménagement séparé des chemins pour les piétons et les cyclistes, limitation de la vitesse à 50 km/h en zone urbaine et 80 km/h en zone rurale, aménagement des croisements, notamment par des carrefours giratoires	Autorités routières régionales, en collaboration avec les autorités routières locales et les autorités routières régionales voisines	- Amélioration de la cohérence et de la prévisibilité du réseau routier - Réduction de la possibilité d'erreur humaine - Renforcement de la sécurité
Label de la sécurité routière Zebra Seef	Délivrance d'un certificat et d'un label aux écoles développant des actions pour : - l'intégration de l'éducation à la sécurité routière dans leur programme - la promotion d'un environnement sûr et sain pour l'école - l'implication des parents - la mise en place de formations pratiques	Personnel de l'école, municipalités, acteurs politiques locaux, organisations de la sécurité routière, parents d'élèves Certificat et label décernés par une commission indépendante	- Incidence positive sur le comportement dans la circulation - Aide financière fournie par les autorités régionales pour l'organisation du projet et la fourniture du matériel pédagogique
Goochem, l'Armadillo	Campagne de sensibilisation à l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants fondée sur la théorie du marketing social (promotion du comportement souhaité en le montrant sous un jour positif) et diffusée à la télévision, la radio, des panneaux d'affichage et des sites web	Organisation de la campagne par le Ministère des Transports avec le soutien du Nederlands Instituut voor Verkeersveiligheid et des autorités gouvernementales régionales	- Augmentation de l'utilisation des dispositifs de protection pour enfants (de 75 % en 2004 à 90 % en 2006) - Campagne reprise dans 16 États de l'Union européenne en 2006
Contrôle de section	Système de contrôle fonctionnant en continu rendant le risque de verbalisation quasiment total pour les responsables d'infractions pour excès de vitesse (sections choisies pour accompagner une baisse de vitesse aux fins de l'amélioration de la qualité de l'air ou pour des raisons de sécurité)	Bureau néerlandais des contrôles routiers rattaché au Ministère public	Sur les sections contrôlées : - Taux du respect des limites de vitesse de 98 % - Baisse de la vitesse moyenne des véhicules - Diminution du nombre d'accidents de 47 %

³²⁵ Commission européenne, *Meilleures pratiques en matière de sécurité routière*, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/supreme-c_fr.pdf

PRATIQUE	PRÉSENTATION	ACTEURS IMPLIQUÉS	RÉSULTATS
Véhicules de remorquage sur le réseau autoroutier	Envoi d'un véhicule de remorquage sur le lieu d'intervention immédiatement après le signalement d'un accident	Engagement contractuel entre le Ministère des Transports et les compagnies d'assurance	Diminution des coûts résultant d'une assistance plus rapide aux victimes, de la prévention des accidents secondaires et des embouteillages évités
Transport des accidentés de la route par hélicoptère	Transfert à l'hôpital des victimes présentant de graves lésions par un hélicoptère équipé pour la traumatologie depuis 1998	Équipe médicale embarquée à bord de l'hélicoptère (un spécialiste, un infirmier et un pilote)	Diminution de la mortalité des accidentés de la route de 11 % à 17 % par rapport à un transfert en ambulance

Principales données 2009 (Royaume-Uni)³²⁶

Superficie : 243 610 km²

Population : 62 698 362 habitants (juillet 2011)

Kilomètres de routes : 394 428 km

Nombre de véhicules enregistrés : 33 808 382 (Grande-Bretagne)

Nombre de décès (comptabilisés à 30 jours) : 2 337

Nombre de décès par million d'habitants : 38

Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres : 4,59

1. PORTRAIT D'ENSEMBLE

1.1. MISE EN CONTEXTE

Le Royaume-Uni a une longue tradition en matière de sécurité routière. En effet, déjà au tournant des années 1960, une approche systématique s'est progressivement mise en place en raison de l'accroissement de la circulation routière et du nombre d'accidents routiers entraînant la mort ou des blessures. Des unités d'enquêtes et de prévention ont alors été implantées au sein des bureaux régionaux du gouvernement central. De même, les autorités locales ont obtenu des pouvoirs et des ressources de plus pour intervenir. À cette époque, la sécurité liée à la construction des routes de même que les activités de contrôle par les services de police étaient fortement décentralisées.

À la fin des années 1980, une période de réorganisation a été inaugurée dans les services publics et plusieurs fonctions sont devenues privatisées ou dévolues à des agences administratives.

En 1986, la *Road Safety: The Next Steps* a été la première stratégie de la Grande-Bretagne en matière de sécurité routière qui établissait des cibles quantifiables, suivie par la stratégie *Tomorrow's roads: safer for everyone* couvrant la période 2000-2010. Durant cette décennie, la sécurité routière a également été intégrée à l'intérieur d'objectifs d'autres secteurs gouvernementaux tels que le transport, l'environnement, l'économie, l'accessibilité, l'intégration sociale de même que la santé³²⁷.

Grâce à l'ensemble de ces démarches, le Royaume-Uni est devenu l'un des pays les plus performants en matière de sécurité routière, et ce, aux côtés de la Suède et des Pays-Bas. Avec l'avènement du nouveau gouvernement de 2010, une nouvelle stratégie combinant l'approche-système et l'approche de santé publique a été élaborée et publiée en mai 2011, à savoir la *Strategic Framework for Road Safety*. Étant plutôt récente, peu d'information est disponible à ce sujet. Bien que présentée comme une priorité gouvernementale par le *Department for Transport* (DfT), cette stratégie a été critiquée par certains, comme le démontrent des témoignages reçus par le

³²⁶ International Transport Forum (OECD), *IRTAD Road Safety 2010*, p. 265-274, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>, CIA, *The World Factbook, United Kingdom*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/uk.html>

CEE-ONU, *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord*, p. 126, http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf

³²⁷ Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 191, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

Transport Committee du Parlement britannique dans le cadre de sa récente étude sur la stratégie adoptée par le gouvernement³²⁸.

Étant donné que l'information accessible en ligne sur la sécurité routière au Royaume-Uni réfère en grande partie aux pratiques et interventions gouvernementales couvrant la période 2000 à 2010, cette fiche portera davantage sur la stratégie et la structure de gouvernance de la même période. Cependant, lorsque possible, les nouveaux éléments mis en place dans le domaine seront également présentés. Par exemple, la stratégie de 2011 est présentée dans son entièreté dans la section 4 « Analyse de la stratégie sur la sécurité routière », et ce, parallèlement à la stratégie de 2000-2010.

1.2. ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE

Le système politique du Royaume-Uni repose sur une monarchie constitutionnelle. Le pouvoir législatif est exercé par le Parlement, qui comprend la Chambre des lords et la Chambre des communes. Le pouvoir exécutif est exercé, au nom de la reine, par le gouvernement (*Cabinet*), qui est composé de ministres dirigés par un premier ministre. Ce dernier, nommé par la reine, est le dirigeant du parti ayant gagné les élections législatives.

Trois principaux ordres de gouvernement existent au Royaume-Uni : État central, collectivités locales et gouvernements délégués (*devolved governments*), à savoir le pays de Galles, l'Écosse et l'Irlande du Nord. Depuis la mise en œuvre du programme de dévolution en 1997, ces gouvernements délégués se sont vu offrir différents statuts d'autonomie politique. Ils disposent de compétences, notamment en matière de santé et de services sociaux, d'éducation, d'administration locale, de développement économique, de maintien de l'ordre et de transport. En matière de sécurité routière, ils coopèrent sur plusieurs aspects avec le gouvernement britannique, et ce, bien que chacun dispose actuellement de leur propre stratégie en la matière³²⁹. L'objet de cette fiche se limite généralement à la Grande-Bretagne (plus précisément l'Angleterre, l'Écosse et le pays de Galles).

1.3. PARTAGE DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière est une responsabilité partagée entre les paliers de gouvernements national (comprenant les gouvernements délégués) et local, de même qu'avec l'Union européenne (laquelle dispose de responsabilités ayant trait à la sécurité des véhicules et concernant les permis de conduire).

Le *Strategic Framework for Road Safety* (2011) précise les rôles du gouvernement central³³⁰ :

- Assumer le rôle de leader national;
- Mettre en place le cadre législatif et réglementaire en matière de sécurité routière;
- Négocier, signer et mettre en place les standards internationaux (incluant ceux de l'Union européenne);
- Assurer la gestion du réseau routier;
- Mettre en place les standards nationaux pour une conduite sécuritaire et responsable et fournir des services nationaux tels que les examens de conduite, l'immatriculation et l'inspection des véhicules;

³²⁸ Jeanne Breen (7 décembre 2011). *Comparative research on road safety strategies*, [courrier électronique à Stéphane Bernard], [en ligne], stephane.bernard@enap.ca Voir « *Written evidence* » dans Parliament Transport Committee, *Road Safety Framework*, <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/transport-committee/inquiries/road-safety/>

³²⁹ Department for Transport (DfT), *Strategic framework for road safety*, p. 19, <http://assets.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/strategicframework.pdf>

³³⁰ DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 38.

- Fournir de l'information et du matériel éducatif au public;
- Entreprendre et partager les recherches, les bonnes pratiques et les données de référence avec les professionnels de la sécurité routière, les organisations locales et le public.

Les autorités locales, quant à elles, sont responsables de l'application des mesures sur le plan local. Il est à noter que plusieurs des responsabilités des autorités locales sont définies dans la législation. Par exemple, les fonctions de sécurité routière des autorités routières locales ont été énoncées dans la législation dans les années 1970³³¹ et précisées par la suite par la *Road Traffic Act 1988*.

Comme dans plusieurs autres secteurs, la nouvelle stratégie en matière de sécurité routière confirme la volonté du gouvernement d'aller plus loin dans la décentralisation de la prise de décision sur le plan local³³².

1.4. ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

Selon le DfT (données pour la Grande-Bretagne), 1 910 personnes ont été tuées et 24 560 personnes ont été tuées ou sérieusement blessées pour l'année se terminant en juin 2011. De plus, il y a eu 206 850 victimes de la route (blessures légères et graves, décès). Pour la même année, le nombre d'enfants (0-15 ans) tués ou sérieusement blessés est de 19 980.

Ces données représentent une amélioration par rapport à celles de la période 2005-2009, surtout en ce qui concerne le nombre de décès. On constate en effet une diminution de 32 % du nombre de décès et une baisse de 16 % du nombre total des victimes de la route.

Le tableau suivant présente cette évolution³³³.

TABLEAU 1 : ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER SELON LE DFT

VICTIMES	MOYENNE 2005-2009 (A)	2009 (B)	2010 (C)	VARIATION (C-A)/A
Décès	2 816	1 990	1 910	-32 %
Décès ou blessures graves	30 041	25 656	24 560	-18 %
Blessures légères	216 010	191 322	182 290	-16 %
Total des victimes	246 050	216 978	206 850	-16 %

Bien que les données de l'*International Transport Forum*³³⁴ soient légèrement différentes de celles présentées par le DfT³³⁵, il apparaît clairement que le bilan routier s'est nettement amélioré au fil des ans, et ce, depuis les années 1970. Ainsi, le nombre de victimes de la route a diminué de 70 % entre 1970 et 2009 et le nombre d'accidents s'est réduit de 38 % au cours de la même période, et ce, malgré une augmentation de 117 % du nombre de véhicules motorisés.

Les différentes données de l'*International Transport Forum* sur l'évolution du bilan routier en Grande-Bretagne sont reproduites à l'annexe I du présent document³³⁶.

³³¹ European Commission, *Multi-sectoral co-ordination*, p. 16, http://www.dacota-project.eu/Links/erso/knowledge/Fixed/10_rsm/RSM.pdf

³³² DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 30-33.

³³³ DfT, *Reported Road Casualties in Great Britain: Quarterly Provisional Estimates Q2 2011*, <http://assets.dft.gov.uk/statistics/releases/road-accidents-and-safety-quarterly-estimates-q2-2011/road-accidents-and-safety-quarterly-estimates-q2-2011.pdf>

³³⁴ L'*International Transport Forum* est à la fois un groupe de travail du Forum international des transports (OCDE) en matière de sécurité routière et une base de données sur la circulation et les accidents de la route. IRTAD, À propos de l'IRTAD, <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/aboutfr.html>

³³⁵ Cette différence est essentiellement liée aux méthodes de calcul et aux types d'indicateurs choisis.

³³⁶ International Transport Forum (OECD), *IRTAD Road Safety 2010*, p. 265-274, <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

2. GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE

La structure de gouvernance en place au Royaume-Uni a, à sa tête, une institution gouvernementale chef de file, à savoir le ministère du Transport, avec en son sein une direction responsable de la sécurité routière³³⁷.

D'une manière générale, le DfT était responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des objectifs nationaux de sécurité routière entre 2000 et 2010, et ce, comme inscrit dans ses *Public Service Agreements*³³⁸. Au sein du DfT, le *Roads and Vehicles Safety and Standards Directorate* était la principale direction responsable de la sécurité routière. Selon un rapport du *National Audit Office* (NAO)³³⁹, la *Road User Safety Division*, une unité de cette direction était plus spécifiquement responsable des politiques et de la stratégie en matière de sécurité routière³⁴⁰. En 2008-2009, cette division disposait d'un budget de 36 M£ (soit environ 57 M\$ CA³⁴¹) pour l'ensemble de ses activités. À titre indicatif, ce même rapport précise que les *Local Highway Authorities*³⁴² étaient responsables de la majeure partie des déboursés en ce qui a trait à la sécurité routière en Grande-Bretagne, et ce, avec des dépenses de 135 M£ (environ 214 M\$ CA) en 2005-2006.

En matière de communication, c'est principalement la *Think! Road Safety Campaign Team* (de la Direction des communications du DfT) qui était responsable de la promotion de la sécurité routière (voir la figure 1)³⁴³.

Depuis l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement, des modifications à la structure administrative ont été apportées et c'est la *Roads Directorate* (et sa division *Road User Licensing, Insurance and Safety*) qui est maintenant responsable de la sécurité routière³⁴⁴. Quant à l'organisation de la communication, le rapport annuel 2010-2011 du DfT précise que la Direction des communications serait toujours responsable de la campagne *Think!*³⁴⁵.

2.1. INSTITUTION CHEF DE FILE : LE DEPARTMENT FOR TRANSPORT

Depuis la première moitié du XX^e siècle, l'institution chef de file en matière de sécurité routière est le ministère du Transport (actuellement le DfT). Au cours des années, cette organisation a été l'objet de nombreuses réorganisations administratives. Comme précisé précédemment, la plus importante est possiblement la création de plusieurs agences exécutives vers la fin des

³³⁷ Dr Alan Ross, *Managing and Coordinating Road Safety International experience*, p. 12,

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/events/Belgrade-2011.04/2011_Belgrade_Pres_Managing_and_coordinating_road_safety_international_experience_260411.pdf

³³⁸ Les *Public Service Agreements* (PSA) sont des ententes de services publics entre le ministère des Finances (*Her Majesty's Treasury*) et les autres ministères (*departments*) définissant leurs priorités. Chaque PSA contient une liste de cibles et d'indicateurs en matière de prestation de services. À noter que les derniers PSA ont été énoncés en 2007. IBM Center for The Business of Government, *UK Public Service Agreements*,

<http://www.businessofgovernment.org/blog/business-government/uk-public-service-agreements>

³³⁹ L'équivalent britannique du vérificateur général.

³⁴⁰ National Audit Office, *Department for Transport: Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, http://www.nao.org.uk/publications/0809/improving_road_safety_for_ped.aspx

³⁴¹ Selon le taux de change annuel moyen de 2011 de la Banque du Canada (1£ = 1,5861 \$ CA). Banque du Canada, *Moyenne annuelle 2011*, <http://www.banqueducanada.ca/stats/assets/pdf/nraa-2011.pdf>

³⁴² Les autorités locales (*county councils, metropolitan district councils, borough councils, Transport for London*, etc.) responsables du réseau routier local. Access Legal, *What duty does the local highway authority owe you for the conditions of the road?*, <http://www.access-legal.co.uk/free-legal-guides/what-duty-does-the-local-highway-authority-owe-you-for-the-conditions-of-the-road-1360.htm>

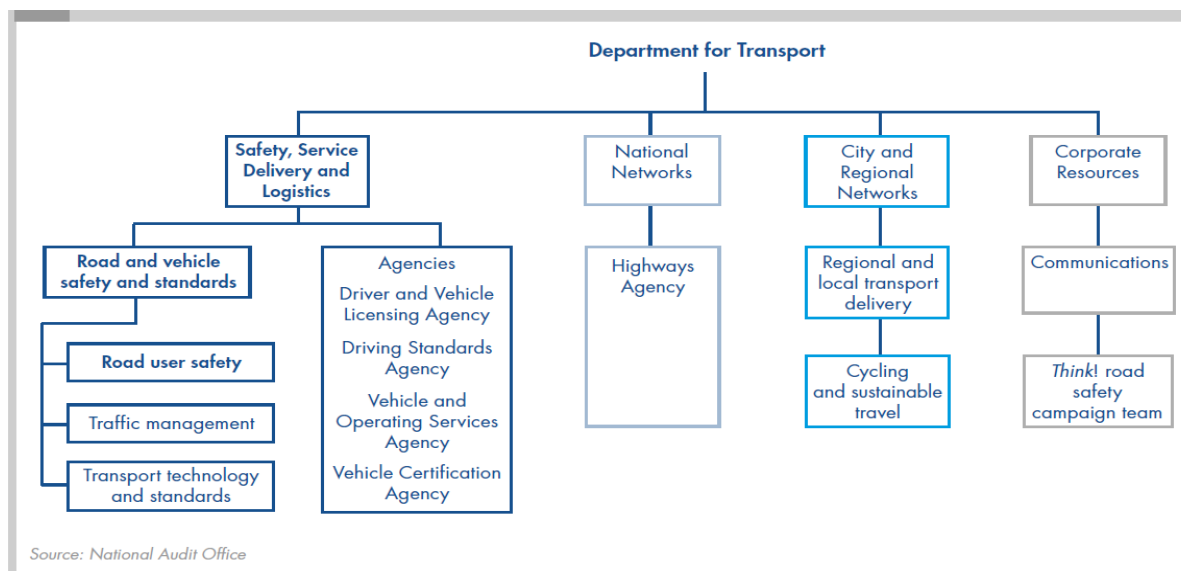
³⁴³ À noter que *Think!* est le nom donné à l'ensemble de la stratégie de communication en sécurité routière du DfT, et ce, depuis l'année 2000. Pour plus de détails concernant cette stratégie, se référer à la section 5 « Stratégies de communication ».

³⁴⁴ DfT, *Organisation chart*, 21 octobre 2011, <http://assets.dft.gov.uk/publications/organisational-data/dft-organisation-chart.pdf> et <http://reference.data.gov.uk/gov-structure/organogram/?dept=dft&post=1>

³⁴⁵ DfT, *Annual Report and Accounts 2010-11*, p. 32-34, <http://assets.dft.gov.uk/publications/dft-annual-report-and-accounts-2010-11/hc972-01.pdf>

années 1980 pour l'aider dans la mise en œuvre de ses activités. Tirée d'un rapport du NAO publié en 2009, la figure suivante illustre la structure fonctionnelle en matière de sécurité routière au sein du DfT.

FIGURE 1 : GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU SEIN DU DfT (2008-2009)



Cette structure permet de repérer plusieurs entités administratives relevant du DfT et qui disposaient, en 2008-2009, de responsabilités associées d'une quelconque façon à la sécurité routière.

La plupart des responsabilités actuelles du gouvernement central tel que présentées à la section 1.2 « Partage des responsabilités » sont du ressort du DfT. Plus précisément, les responsabilités du DfT en matière de sécurité routière sont les suivantes³⁴⁶ :

- Assurer le leadership par rapport à la stratégie sur la sécurité routière;
- Mener les campagnes d'information *THINK!* pour les utilisateurs de la route, dans les écoles primaires et secondaires, et auprès des professionnels de la route pour les outiller adéquatement³⁴⁷ (dépenses de 17,6 M£ (environ 27,9 M\$ CA) en 2007-2008, soit la moitié du budget en sécurité routière du DfT³⁴⁸);
- Mener des activités de recherche sur les comportements en matière de sécurité routière;
- Financer des initiatives dans le domaine.

De plus, le DfT est soutenu par plusieurs agences exécutives, lesquelles disposent de quelques responsabilités précises en sécurité routière :

- *Highways Agency*³⁴⁹ : cette agence est responsable de la gestion et de l'entretien du réseau de routes nationales (8 255 km). En 2005, elle a produit un plan d'action de cinq ans pour améliorer la sécurité routière sur l'ensemble du réseau³⁵⁰;

³⁴⁶ DfT, *Road Safety*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/>

³⁴⁷ Directgov., *Think!*, <http://think.direct.gov.uk/index.html>

DfT, *Think! Education – Early years and primary*, <http://www.dft.gov.uk/think/education/early-years-and-primary/>

DfT, *Think! Education – Secondary*, <http://www.dft.gov.uk/think/education/secondary/>

DfT, *THINK! resources for road safety professionals*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/think/>

³⁴⁸ NAO, *Department for Transport: Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, p. 24, http://www.nao.org.uk/publications/0809/improving_road_safety_for_ped.aspx

³⁴⁹ Highways Agency, *Page d'accueil*, <http://www.highways.gov.uk/>

Highways Agency, *framework document*, p. 9,

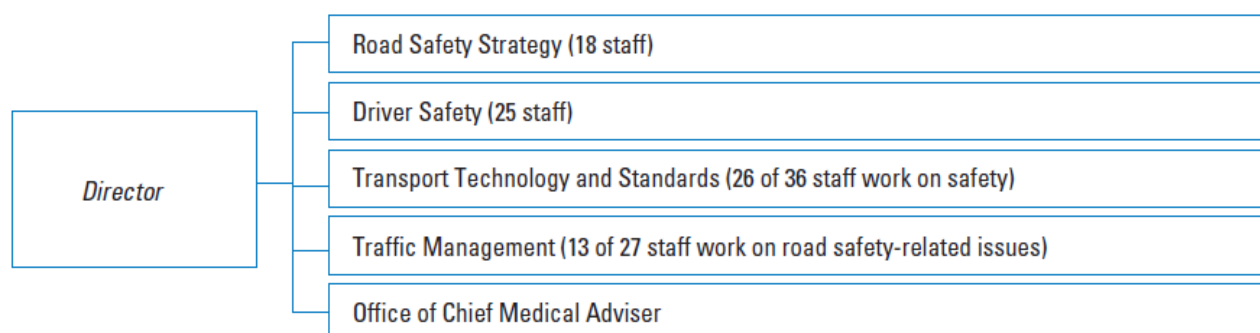
http://www.highways.gov.uk/aboutus/documents/090708_version_of_Highways_Framework.pdf

- *Driving Standards Agency*³⁵¹ : elle est responsable de fixer les normes de formation pour la conduite automobile, de superviser et d'encadrer les formateurs, de faire passer les examens de conduite théorique et pratique, etc.;
- *Driver and Vehicle Licensing Agency*³⁵² : cette agence est responsable de maintenir les bases de données sur les détenteurs de permis de conduire et sur les véhicules en circulation en Grande-Bretagne. Elle délivre les permis de conduire, perçoit certaines taxes et vend des numéros d'immatriculation privés;
- *Vehicle and Operator Services Agency*³⁵³ : créée en 2003 à la suite de la fusion du *Vehicle Inspectorate* et de la *Traffic Area Network Division*, cette agence est principalement responsable de l'inspection et du contrôle des véhicules routiers;
- *Vehicle Certification Agency*³⁵⁴ : cette agence de certification effectue des tests sur les divers modèles de véhicule routiers, et ce, notamment en matière de sécurité routière.

L'ensemble du DfT et des agences présentées ci-haut sont sous la responsabilité du *Secretary of State for Transport*, l'équivalent du ministre des Transports au Québec³⁵⁵.

À titre indicatif, la figure 2 illustre la structure organisationnelle du *Roads and Vehicles Safety and Standards Directorate*, qui était la principale direction responsable de la sécurité routière au sein du DfT en 2005³⁵⁶.

FIGURE 2 : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DU *ROADS AND VEHICLES SAFETY AND STANDARDS DIRECTORATE* (2005)



Selon cette figure, 82 personnes collaboraient dans le domaine de la sécurité routière.

2.2. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET AUTRES ACTEURS

La coordination horizontale et verticale au sein du gouvernement national en matière de sécurité routière est structurée principalement à l'aide d'ententes administratives de gestion bilatérale ou trilatérale entre plusieurs entités gouvernementales et non gouvernementales et engageant la plupart du temps le DfT³⁵⁷.

³⁵⁰ Tony Bliss et Jeanne Breen, *op. cit.*, p. 194. Plan mis à jour en 2007, voir : Highways Agency, *Strategic Safety Action Plan: Structure*, <http://www.highways.gov.uk/business/31308.aspx>

³⁵¹ Driving Standards Agency, *About DSA*, <http://www.dft.gov.uk/dsa/about/>

³⁵² Driver and Vehicle Licensing Agency, *Page d'accueil*, <http://www.dft.gov.uk/dvla/>
Directgov, DVLA, http://www.direct.gov.uk/en/Dl1/Directories/UsefulContactsByCategory/MotoringContacts/DG_10012974

³⁵³ Vehicle and Operator Services Agency, *About us*, <http://www.dft.gov.uk/vosa/aboutvosa/aboutvosa.htm>

³⁵⁴ Vehicle Certification Agency, *Page d'accueil*, <http://www.dft.gov.uk/vca/>

³⁵⁵ DfT, *Department for Transport organisation chart 20 January 2012*, <http://assets.dft.gov.uk/publications/organisation/dft-organisation-chart.pdf>

³⁵⁶ 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. 210, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

³⁵⁷ *Ibid.*

Les prochains paragraphes exposent les principales entités et présentent quelques mécanismes, ententes ou politiques en matière de sécurité routière engageant ces entités.

2.2.1. Autorités locales

En vertu de la législation, les autorités locales disposent de plusieurs responsabilités dans le domaine de la sécurité routière. Par exemple, la législation de 1974 obligeait les autorités locales à mettre en place un programme d'identification des sites à haut risque d'accident ou encore à nommer les *Road Safety Officers*, des agents locaux en sécurité routière, pour élaborer des programmes locaux d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière. Depuis, l'implantation de la sécurité routière à l'échelon local est encouragée par le gouvernement, et ce, de plusieurs manières :

- à l'aide de mécanismes de financement;
- en favorisant l'adoption des cibles nationales par les autorités locales;
- en obligeant les autorités locales à faire des rapports annuels sur les progrès réalisés;
- en encourageant la mise en place de partenariats multisectoriels de prestation de services.

Par exemple, le financement de la sécurité routière à l'échelon local s'inscrit depuis 2001 à l'intérieur des *Local Transport Plans*³⁵⁸, lesquels ont une durée de cinq ans³⁵⁹. Certains objectifs en matière de sécurité routière sont aussi fixés dans les *Local Area Agreements*.

2.2.2. Home Office et services de police locaux

Le *Home Office* est le ministère responsable de l'immigration, des passeports, de la criminalité et des drogues, de la lutte contre le terrorisme et de la police³⁶⁰. Sous la supervision du *Home Office*, les services de police locaux sont responsables de faire respecter les lois sur les réseaux routiers. Par exemple, dans le cadre d'une entente de gestion tripartite, à savoir la *National Roads Policing Strategy* (2005-2008), le *Home Office*, l'*Association of Chief Police Officers* et le DfT se sont fixé un objectif visant la réduction des accidents routiers. Plusieurs initiatives concernant la police ont alors été mises en place ou renouvelées : le *National Safety Camera Programme*, la *Drink and Drug Driving Campaign*, une campagne nationale pour le port de la ceinture de sécurité, etc. À noter que les services de police locaux sont financés par le *Home Office*³⁶¹.

2.2.3. Department of Health

Le *Department of Health*, l'équivalent britannique du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, travaille avec le DfT à l'atteinte d'objectifs communs en matière de sécurité routière. Déjà en 1999, la politique *Saving Lives: Our Healthier Nation*³⁶² expliquait comment la réduction

³⁵⁸ Les *Local Transport Plans* sont des plans de transport locaux préparés par les autorités locales (*county councils, unitary authorities, passenger transport authorities and London Borough councils*) et présentés au DfT. Les autorités y présentent leurs priorités, objectifs et cibles en matière de transport de même que les demandes de financement. Wikipédia, *Local transport plan*, http://en.wikipedia.org/wiki/Local_transport_plan
À titre d'exemple, voir Surrey County, *Surrey Transport Plan*, <http://www.surreycc.gov.uk/roads-and-transport/surrey-transport-plan-ltp3>

³⁵⁹ 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. 194-195, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf.

³⁶⁰ Home Office, *About us*, <http://www.homeoffice.gov.uk/about-us/>

³⁶¹ 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. 196-201, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

³⁶² Department of Health, *Saving Lives: Our healthier nation*, http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+www.dh.gov.uk/en/Publicationsandstatistics/Publications/PublicationsPolicyAndGuidance/DH_4118614

des accidents de la route contribuerait à l'objectif du gouvernement de réduction des accidents de toutes sortes. Plus récemment, le gouvernement a réaffirmé ce partenariat dans le cadre de la nouvelle stratégie du DfT en matière de sécurité routière. En effet, le document *Healthy Lives, Healthy People: Consultation on the Funding and Commissioning Routes for Public Health*³⁶³ du *Department of Health* souligne que la sécurité routière est directement liée à l'amélioration de la santé publique. Dans ce contexte, le *Department of Health* devrait mettre en place un mécanisme de financement pour que les autorités locales en santé puissent intervenir localement dans la sécurité routière.

2.2.4. Health and Safety Executive

Le *Health and Safety Executive* est un organisme national de surveillance en matière de santé et de sécurité au travail. En 2004, le DfT et le *Health and Safety Executive* ont travaillé ensemble pour publier un guide sur la sécurité routière dans le cadre du travail et la *Work Related Road Safety Strategy*. Le *Health and Safety Executive* est financé par le *Department for Work and Pensions*³⁶⁴.

2.2.5. Department for Education

Le *Department for Education and Skills* (le *Department for Education* depuis mai 2010) aurait travaillé avec le *Department of Health* et le DfT pour améliorer la sécurité des enfants sur la route. Cependant, peu d'information a été trouvée à cet égard³⁶⁵.

2.2.6. Fire and Rescue Service

Cette organisation et ses branches locales sont engagées dans les procédures d'urgence sur la route. Le *Fire Service* adopte sa propre politique en matière de sécurité routière³⁶⁶.

2.2.7. Road Safety Advisory Panel

Pour faire suite à la publication de la stratégie *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* couvrant la période 2000-2010, le gouvernement a créé un groupe consultatif composé de représentants gouvernementaux et non gouvernementaux œuvrant dans le domaine de la sécurité routière. Ce groupe, le *Road Safety Advisory Panel*, avait pour rôle de conseiller les ministres responsables en matière de sécurité routière et d'apporter son soutien aux deux examens triennaux de la stratégie³⁶⁷. La figure suivante présente les membres du groupe.

³⁶³ Department of Health, *Healthy lives, healthy people: consultation on the funding and commissioning routes for public health*, http://www.dh.gov.uk/en/Consultations/Liveconsultations/DH_122916

³⁶⁴ 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. 196-201, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf
Health and Safety Executive, *Work related road safety*, <http://www.hse.gov.uk/roadsafety/index.htm>

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

³⁶⁶ DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone: the second three year review*, p. 30-31, http://www.ukroads.org.ukroadsafety/articlespapers/articles_dft_sfe_s3yr.pdf

³⁶⁷ 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. 193-196, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf
DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone*, p. 6, <http://collections.europarchive.org/tna/20080305212312/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/strategytargetsperformance/tomorrowsroadssaferforeveryone>

FIGURE 3 : MEMBRES DU ROAD SAFETY ADVISORY PANEL

Advisory Group for Motorcycling	Highways Agency
Association of British Insurers	Home Office
Association of Chief Police Officers	Living Streets
AA Motoring Trust	Local Authority Road Safety Officers Association
Brake	Local Government Association
Child Accident Prevention Trust	Motor Schools Association
Convention of Scottish Local Authorities	National Assembly for Wales
County Surveyors' Society	Parliamentary Advisory Council for Transport Safety
Cyclists Touring Club	RAC Foundation
Department for Education and Skills	Royal Society for the Prevention of Accidents
Department of Health	Scottish Executive
Department for Transport	Society of Motor Manufacturers & Traders
Disabled Persons Transport Advisory Committee	Trades Union Congress
Driving Standards Agency	TRL Ltd (Transport Research Laboratory)
Freight Transport Association	University College London (CTS)
Health and Safety Executive	Welsh Local Government Association

2.2.8. Road Safety Delivery Board

En 2008, le gouvernement a mis en place un groupe interministériel, le *Road Safety Delivery Board*, pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie (2000-2010) et l'atteinte de cibles fixées par les divers partenaires concernés. Il a comme mandat de déterminer les meilleures pratiques et de les diffuser, de cerner les problèmes et obstacles et de trouver des solutions appropriées, et enfin de favoriser les partenariats et la collaboration entre les entités gouvernementales engagées. Les membres de ce comité sont des hauts fonctionnaires provenant du DfT, des services de police locaux, du *Home Office*, de la *Highways Agency*, des autorités locales, du *Fire and Rescue Service*, de la *Driving Standards Agency* et des gouvernements délégués écossais et du pays de Galles. Selon les recherches effectuées, ce comité s'est rencontré à quatre reprises, la dernière fois en septembre 2009³⁶⁸.

2.2.9. Autres acteurs intervenant en sécurité routière

En plus des groupes internationaux et parlementaires, il existe de nombreuses entreprises privées et organisations non gouvernementales engagées de près ou de loin dans le domaine de la sécurité routière au Royaume-Uni. Ces organisations sont soutenues de différentes manières par le DfT ou le gouvernement britannique. Loin d'être exhaustive, la section suivante se limite aux principaux acteurs recensés.

► Groupes internationaux

- *High Level Group on Road Safety*³⁶⁹ : ce groupe est un forum de discussion sur la sécurité routière regroupant des représentants des États membres de l'Union européenne. Il se rencontre deux fois par année;
- *European New Car Assessment Programme* et *European Road Assessment Programme*³⁷⁰ : le DfT est membre de ces organisations européennes visant à améliorer la sécurité des véhicules et des routes;

³⁶⁸ 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. 196, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf
DfT, *National Road Safety Delivery Board – Minutes*, <http://www.dft.gov.uk/publications/national-road-safety-delivery-board-minutes>

DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone: the second three year review*, p. 9-10.

³⁶⁹ European Commission, *Road Safety*, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/policy/policy_en.htm

³⁷⁰ Euro NCAP, *Page d'accueil*, http://fr.euroncap.com/home_fr.aspx

EuroRAP, *Page d'accueil*, <http://www.eurorap.org/>

- *International Transport Forum* de l'OCDE (anciennement l'*European Conference of Ministers of Transport*)³⁷¹ : organisation intergouvernementale comprenant 53 pays membres et œuvrant à titre de *think tank* dans le domaine du transport.

► Groupes parlementaires

- *Transport Committee*³⁷² : ce comité est chargé par la *House of Commons* d'examiner les dépenses, l'administration et les politiques du DfT (et de ses entités publiques associées). Dans ce contexte, il a effectué plusieurs études sur des sujets connexes à la sécurité routière (*Work of the DVLA and DSA, Drink & Drug Driving Law*, etc.). Le gouvernement est obligé de répondre aux rapports publiés. Le 13 septembre dernier, le comité a entrepris une étude sur la stratégie gouvernementale pour la sécurité routière publiée en mai 2011. Plusieurs des réponses reçues sont d'ailleurs très critiques par rapport à la nouvelle stratégie (ex. : manque de leadership, aucune vision à long terme, aucune cible fixée, réduction du financement accordé aux activités en matière de sécurité routière, proposition législative d'augmenter les limites de vitesse, refus de baisser la limite d'alcool dans le sang à 50 mg/100 ml, etc.). À noter que le DfT a lui aussi transmis un témoignage écrit au comité réaffirmant notamment que la sécurité routière est l'une des priorités gouvernementales³⁷³;
- *Parliamentary Advisory Council for Transport Safety* : créé en 1980, c'est un organisme de charité œuvrant comme groupe associé du Parlement. Il fait la promotion de la sécurité dans les transports, et ce, en avisant les députés et les parlementaires sur ce sujet. L'organisme a notamment participé au *STAR group* mis en place au milieu des années 1990 pour proposer au gouvernement les cibles de performance à intégrer dans la stratégie 2000-2010.

► Secteur privé

- *Transport Research Laboratory*³⁷⁴ : créée en 1933 par le gouvernement et privatisée en 1996, TRL est une compagnie de la *Transport Research Foundation* (organisme à but non lucratif) qui effectue de la recherche dans le domaine du transport. Elle a été engagée dans le *STAR group* et dans le *Road Safety Advisory Panel*;
- *UK Road Ltd Safety*³⁷⁵ : cette entreprise est consacrée à encourager une meilleure compréhension des normes actuelles et des questions relatives à la fourniture et la maintenance des infrastructures sur les routes. Cette entreprise a mis en ligne plusieurs sites Internet d'information, dont le site *UK Road Safety*³⁷⁶ afin d'encourager et de développer une meilleure compréhension des normes actuelles et des questions relatives au domaine de la sécurité routière et le site *passive safety UK*³⁷⁷ destinés à diffuser de l'information pour améliorer la sécurité en bordure de route;
- *Automobile Association* : cette entreprise privée (ancienne association automobile démutualisée en 1999) offre des services aux conducteurs automobiles, notamment des cours de conduite, mais également des produits d'assurance, une agence de voyages, etc. En 2002,

³⁷¹ International Transport Forum, *Page d'accueil*, <http://www.internationaltransportforum.org/>

³⁷² Transport Committee, *Page d'accueil*, <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/transport-committee/>

³⁷³ Pour le détail des critiques émises et pour voir le témoignage du DfT, voir : Transport Committee, *Written evidence - Road Safety Framework*, (voir RSF 01 [Sustrans], RSF 04 [DfT], RSF 15 [Jeanne Breen and Kate McMahon], RSF 23 [Organisations within the road safety community]), <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmtran/writev/roadsafety/contents.htm>

³⁷⁴ Transport Research Laboratory, *Page d'accueil*, <http://www.trl.co.uk/>

³⁷⁵ UK Roads, *Home*, <http://www.ukroads.org/ukroadsltd/>

³⁷⁶ UK Road Safety, *Home*, <http://www.ukroads.org/ukroadsafety/index.htm>

³⁷⁷ Passive safety UK, *Home*, <http://www.ukroads.org/passivesafety/>

cette entreprise a créé un fonds destiné à soutenir l'intérêt public en matière de sécurité routière (*AA Motoring Trust*)³⁷⁸;

- *Institute of Road Safety Officers*³⁷⁹ : le but de cet organisme (*company limited by guarantee*) est de faciliter le développement professionnel continu des *road safety officers*.

► Organisations non gouvernementales et associations

- *Road Safety GB* (anciennement la *Local Authorities Road Safety Officers Association*)³⁸⁰ : il s'agit d'une organisation nationale qui représente les équipes de sécurité routière des autorités locales. En plus de faire du lobby, elle soutient les *road safety officers* dans leurs interventions. Elle administre aussi le *Knowledge Center*, soutenu en partie par le DfT, sur les meilleures pratiques professionnelles dans le domaine. Elle était aussi membre du *Road Safety Advisory Panel*;
- *ROAD SAFE*³⁸¹ : organisme reconnu pour la promotion de la sécurité routière et la recherche de solution;
- *Royal Society for the Prevention of Accidents* : organisme de charité créé en 1917 œuvrant à la prévention des accidents (en toutes circonstances). Son site Internet présente une section complète sur la sécurité routière. Y sont présentés de l'information et conseils sur plusieurs sujets (conduite automobile, vitesse, fatigue, sécurité des véhicules, cyclistes, éducation, motocyclettes, etc.), ses politiques internes en la matière pour influencer le gouvernement (vision, énoncé de politique, réponses aux consultations publiques [mémoire au *Transport Committee*], etc.), ses campagnes en cours (jeunes conducteurs, travaux sur la route, alcool au volant, etc.), de même que des ressources en tout genre. Cet organisme a fait partie du *STAR group* et du *Road Safety Advisory Panel*³⁸²;
- *Institute of Advanced Motorists* : organisme de charité basé au Royaume-Uni qui a pour objectif d'améliorer les standards de conduite automobile et donc d'améliorer la sécurité routière. En plus d'offrir de la formation et des cours, l'*Institute of Advanced Motorists* gère l'*Institute of Advanced Motorists Motoring Trust* (anciennement le *AA motoring trust*) qui est la division de politique et de recherche en sécurité routière;
- *RAC Foundation* : organisme de charité effectuant de la recherche sur des aspects économiques, environnementaux et sécuritaires liés à la route³⁸³;
- *The Children's Traffic Club*³⁸⁴ : créée en 1991, cette organisation a mis en place une structure d'éducation en sécurité routière pour les enfants de 3-4 ans. C'est le gouvernement qui, au début des années 1980, avait mandaté le TRL pour voir à l'implantation d'une telle organisation en s'inspirant des expériences scandinaves en la matière.

► Autres organisations non gouvernementales ou du secteur privé

De nombreuses autres organisations œuvrent dans le domaine de la sécurité routière au Royaume-Uni. Les recherches effectuées ont permis de repérer les organisations suivantes : *County Surveyors Society*, *Freight Transport Association*, *Chartered Institution of Highways and Transportation*, *Institute of Highway Engineers*, *Arrive Alive*, *British Bike Association*, *Child Accident Prevention Trust*, *Learn and Live*, *Lets Walk to School*, *London Accident Prevention Council*, *London Road Safety Council*, *London Road Safety Unit*, *The National Road Safety Diary*, *Road Safety Scotland*, *Road Safety Wales*, *Safer Motoring*, *Safer Routes to School*, *Publications UK*.

³⁷⁸ Automobile Association, *Page d'accueil*, www.theaa.com

³⁷⁹ IRSO, *About us*, http://www.irso.org.uk/about_us.html

³⁸⁰ Road Safety GB, *About Road Safety GB*, <http://www.roadsafetygb.org.uk/pages/about-larsoa.html>

³⁸¹ Road Safe, *About us*, <http://www.roadSAFE.com/>

³⁸² RoSPA, *Road Safety*, <http://www.rospa.com/roadsafety/default.aspx>

³⁸³ RAC Foundation, *About*, <http://www.racfoundation.org/about-us>

³⁸⁴ The Children's Traffic Club, *About the Club*, <http://www.trafficclub.co.uk/pros/about.asp>

2.3. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA COMMUNICATION

2.3.1. Department for Transport

Selon les documents officiels repérés jusqu'à présent, deux entités à l'intérieur du DfT se partageaient les responsabilités en matière de communication au moment où le gouvernement travailliste de Gordon Brown était au pouvoir, c'est-à-dire de 2007 à 2010 :

- la *Road User Safety Division*, à l'intérieur du *Roads and Vehicles Safety and Standards Directorate*, était responsable de la promotion et du développement de la stratégie britannique en matière de sécurité routière³⁸⁵;
- la *Think! Road Safety Campaign Team*, une équipe de la Direction des communications, était responsable des campagnes de sensibilisation en Grande-Bretagne (voir la figure 1). Ces campagnes étaient regroupées sous le vocable *THINK!*, d'où le nom de l'équipe qui en est responsable.

Ensemble, ces deux entités coordonnaient l'ensemble des activités liées à la promotion de la stratégie en sécurité routière auprès des diverses parties prenantes (à savoir les autres départements, les autorités locales, le secteur privé, les organisations non gouvernementales, etc.) et auprès des utilisateurs de la route avec la campagne *THINK!*.

En ce qui a trait à la période postérieure à 2010, l'entité responsable de la promotion et du développement de la stratégie britannique en matière de sécurité routière serait la *Road User, Licensing, Insurance and Safety Division*³⁸⁶. Et, selon le rapport annuel 2010-2011 du DfT, la Direction des communications serait toujours responsable de la campagne *Think!*³⁸⁷.

2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication

En Grande-Bretagne, la sécurité routière est très décentralisée et partagée entre plusieurs intervenants, et cela s'applique également en matière de communication. Ainsi, jusqu'à un certain point, les acteurs présentés à la section 2.2 « Institutions responsables de la sécurité routière » sont parties prenantes des campagnes de sensibilisation et de la communication en générale. Pour cette raison, les autres acteurs ne seront pas présentés à nouveau.

Toutefois, une liste des partenaires privés du DfT pour la campagne de sensibilisation 2010-2011 est présentée à titre indicatif à l'annexe II.

2.4. INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS

Bien qu'elle date de 2005, la figure suivante illustre la structure décentralisée en matière gouvernance de la sécurité routière en Grande-Bretagne³⁸⁸.

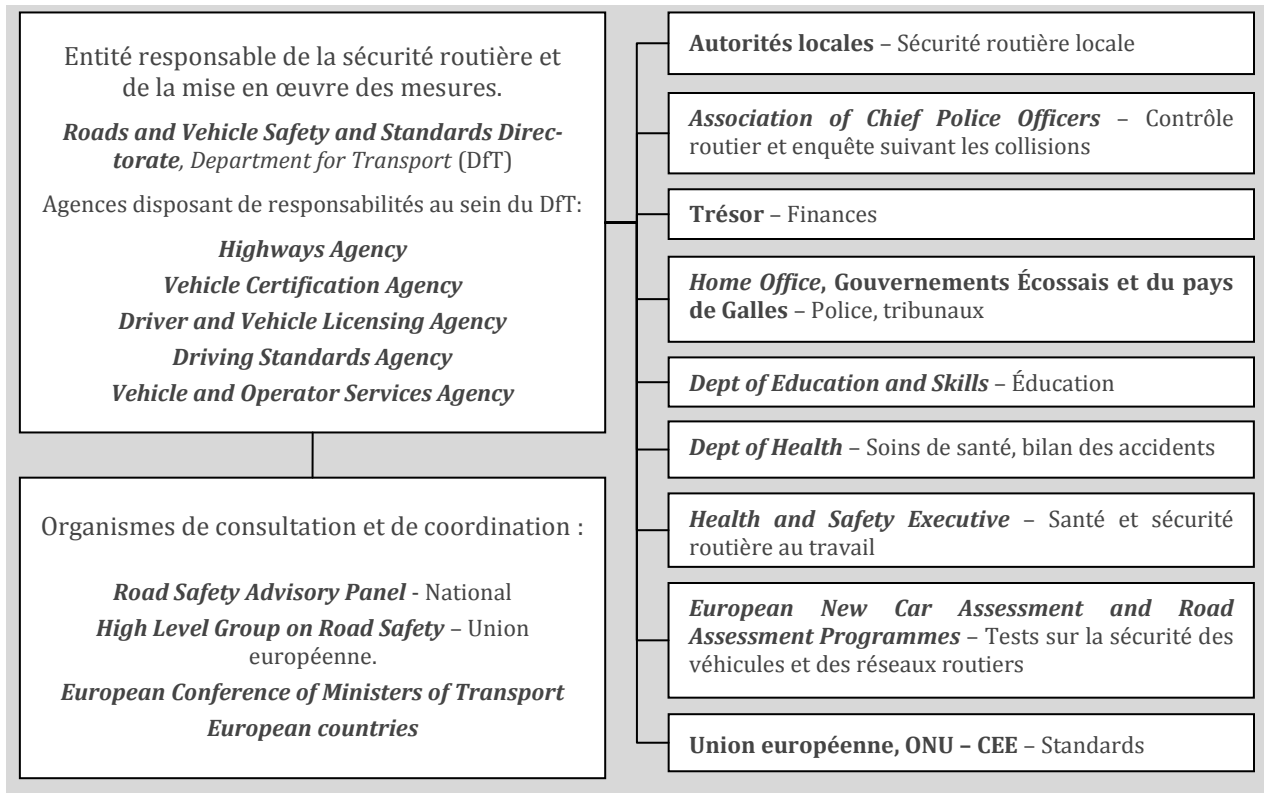
³⁸⁵ NAO, *Department for Transport: Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, http://www.nao.org.uk/publications/0809/improving_road_safety_for_ped.aspx

³⁸⁶ Jeff Gilmore (3 janvier 2012). *Road safety strategy*, [courrier électronique à Stéphane Bernard], [en ligne], stéphane.bernard@enap.ca

³⁸⁷ DfT, *Annual Report and Accounts 2010-11*, p. 32-34, <http://assets.dft.gov.uk/publications/dft-annual-report-and-accounts-2010-11/hc972-01.pdf>

³⁸⁸ 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. 210, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

FIGURE 4 : GOUVERNANCE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2005)



Cette figure illustre bien les liens qui unissent les différents acteurs présentés jusqu'à présent. Tel que présenté, l'institution chef de file était le *Roads and Vehicles Safety and Standards Directorate* du DfT. Elle est directement soutenue par ses agences exécutives ayant des mandats spécifiques et qui ont, chacune à leur façon, un rôle à jouer en matière de sécurité routière. Par ailleurs, l'institution chef de file travaille avec des organismes de coordination et de consultation qui permettent de prendre en considération, dans la stratégie nationale, les besoins des diverses parties prenantes en matière de sécurité routière. Étant en contact étroit avec le DfT, ces organismes permettent également d'assurer un suivi au sein même des secteurs d'où proviennent ces parties prenantes. Enfin, l'institution chef de file est en lien direct avec des ministères partenaires partageant certains objectifs communs, avec les autorités locales, lesquelles permettent de mettre en œuvre la stratégie à l'échelon local et avec les organisations européennes qui coordonnent certaines politiques à l'échelle de l'Union européenne. Depuis 2005, les rôles sont sensiblement les mêmes pour les divers acteurs. Notons tout de même l'ajout du *Road Safety Delivery Board* en 2008 aux organismes de consultation et de coordination.

3. APERÇU DU CADRE NORMATIF EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

3.1. DESCRIPTION DE L'APPROCHE NORMATIVE

3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière

La Grande-Bretagne utilise la législation comme un moyen pour appuyer les stratégies nationales en matière de sécurité routière. L'élaboration d'une proposition législative requiert habituellement l'examen des alternatives possibles, l'évaluation des effets anticipés de même que des analyses coûts-bénéfices. Lorsque nécessaire, une équipe du DfT experte des questions légales se penche sur une problématique et effectue les recherches et analyses nécessaires pour produire

un projet de loi. Après avoir effectué des consultations auprès des principales parties prenantes, ce projet entre dans le processus parlementaire. C'est ainsi que, suivant la *Road Traffic Law Review* de 1988, un nombre significatif de changements législatifs ont été apportés. Une recommandation importante de ce rapport a d'ailleurs été l'introduction des caméras radars comme outil de contrôle et de surveillance. Plus récemment, le Parlement a adopté la *Road Safety Act 2006* pour appuyer la mise en œuvre d'éléments tirés du premier examen triennal de la stratégie *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* en 2004. De la même façon, le *Highway Code*, c'est-à-dire les normes de conduite et de conception automobile sont régulièrement mises à jour en fonction des avancées technologiques.

En résumé, depuis la fin des années 1980, l'approche normative en matière de sécurité routière s'appuie principalement sur des orientations stratégiques nationales. Ces dernières ont été énoncées dans la stratégie *Road Safety: The Next Steps* (1986-1987), dans le *North Report* (1988), dans la stratégie *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* (2000) et plus récemment dans le *Strategic Framework for Road Safety* (2011). La législation vient appuyer la mise en œuvre des éléments énoncés, et ce, seulement lorsque jugés nécessaires et à un coût raisonnable. Un exemple récent est l'examen de la législation liée à la conduite avec facultés affaiblies causée par la consommation d'alcool ou de drogues³⁸⁹.

À titre indicatif, le tableau suivant présente l'évolution de certaines mesures législatives en matière de sécurité routière depuis 1967³⁹⁰.

TABLEAU 2 : MESURES LÉGISLATIVES DEPUIS 1967

1967 Introduction of 0.08% blood alcohol limit	Rear seat belt wearing compulsory for adults
1970 Mandatory HGV driving test and registration of driving instructors	Introduction of 20 mph zones
1973 Mandatory crash helmet use for motorcycle and moped riders	1993 All new goods vehicles over 7.5 ton fitted with 60 mph limiters
1978 Maximum 60 and 70 mph limits are made permanent	1996 Introduction of the driving theory test
1982 Two part motorcycle test introduced and provisional license restricted to 2 years	1997 Fitting of seat belts to buses and coaches carrying children
1983 Mandatory front seat belt use in cars and light vans	2002 Introduction of hazard perception test into driving theory test
Learner motorcyclists restricted to vehicles of up to 125 cc	2003 Ban on the use of handheld phones in cars
Evidential breath testing	2004 Power to test for drugs at the roadside
1987 All new cars required to be fitted with rear seat belts	2006 Experimental scheme for alcohol interlocks for high risk excess alcohol offenders
1988 Rear seat belt wearing for children	2006 High-risk excess alcohol offenders to re-take driving test
1990 Compulsory basic training for motorcyclists	
1991 High risk drink/driver offender scheme with 0.2% limit	
1992 Safety audit becomes mandatory on trunk roads and motorways	

3.1.2. Approche normative en matière de communication

Les mesures liées à la communication sont généralement intégrées dans la stratégie en sécurité routière du moment et, tel que précisé précédemment, des lois sont votées pour appuyer ces stratégies. Par exemple, Bliss et Breen précisent que la *Road Traffic Act 1988* autorise le DfT à gérer un fonds (*Challenge Fund*) permettant d'assister les projets de promotion et de sensibilisation à la sécurité routière provenant d'organisations non gouvernementales (excluant les autorités locales).

³⁸⁹ Sir Peter North CBE QC, *Report of the Review of Drink and Drug Driving Law*, <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100921035225/http://northreview.independent.gov.uk/docs/North-Review-Report.pdf>

³⁹⁰ 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. 199, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

Ainsi, 200 000 £ (environ 317 000 \$ CA) ont été alloués annuellement à ce fonds par le gouvernement. Au cours des années 2000 à 2010, les projets devaient venir en soutien aux objectifs établis dans la stratégie de 2000. La *Road Safety Act 2006* aurait par la suite inclus les autorités locales dans ce cadre général de financement³⁹¹.

3.2. PRINCIPALES LOIS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les principales lois actuellement en vigueur sont présentées à l'annexe III. Pour chacune des lois en vigueur, quelques éléments sont documentés tels que les thèmes abordés, le responsable sur le plan tactique (responsable de l'élaboration des mesures et des mécanismes d'application de la loi) et le responsable sur le plan opérationnel (responsable de l'application).

3.3. DOCUMENTS D'ENCADREMENT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Une liste des documents d'encadrement sur la sécurité routière des 30 dernières années est présentée à l'annexe IV. Pour chacun des documents, quelques éléments sont présentés tels que les objectifs généraux, l'horizon visé, les principaux thèmes abordés, le responsable de l'élaboration et le responsable de l'application.

4. ANALYSE DE LA STRATÉGIE TOMORROW'S ROADS: SAFER FOR EVERYONE (2000-2010) ET DE LA STRATEGIC FRAMEWORK FOR ROAD SAFETY (2011)

La *Strategic Framework for Road Safety* a été publiée en mai 2011. Elle fait suite à la stratégie *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* publiée en 2000, laquelle arrivait à échéance en 2010. Étant donné la publication récente de la nouvelle stratégie et compte tenu du peu d'information disponible sur l'ensemble de la démarche y étant associée, les deux stratégies sont présentées simultanément dans les prochaines pages, et ce, de manière à illustrer les changements.

4.1. DESCRIPTION DE LA STRATÉGIE

4.1.1. Processus

■ *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone (2000-2010)*³⁹²

Le processus d'élaboration de la stratégie *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* a commencé au milieu de la deuxième moitié des années 1990. Afin de choisir les cibles de performance de la nouvelle stratégie, le DfT (alors le *Department of the Environment, Transport and the Regions*) a mis en place le *Safety Targets and Accident Reduction Steering Group* pour fournir un soutien technique et pour conseiller les ministres concernés dans le choix des cibles de 2010. Il était constitué de représentants et d'experts techniques des autorités locales, de la *Royal Society for the Prevention of Accidents*, du *Parliamentary Advisory Council for Transport Safety*, du *Transport Research Laboratory*, du DfT (et de ses bureaux régionaux) et d'experts individuels. Le DfT a ensuite effectué de nombreuses études, analyses, évaluations socioéconomiques, etc., pour produire une

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

³⁹² DfT, *Tomorrow's roads : safer for everyone*, p. 1-6, <http://collections.europarchive.org/tna/20080305212312/http://www.dft.gov.uk/pdf/pgr/roadsafety/strategytargetperformance/tomorrowsroadssaferforeveryone>

version préliminaire de la stratégie³⁹³. Enfin, des consultations ont été menées auprès des principales parties prenantes pour mesurer leur degré d'appui quant aux diverses mesures et options envisagées. Étant donné que cette stratégie s'appliquait en totalité à l'Angleterre et dans une certaine mesure à l'Écosse et au pays de Galles (elle ne s'appliquait pas à l'Irlande du Nord), le gouvernement a aussi tenu compte de ses homologues écossais et du pays de Galles.

Au final, cette stratégie visait l'atteinte des trois principales cibles suivantes pour l'an 2010 (par rapport à la moyenne des années 1994-1998) :

- Une réduction de 40 % du nombre de décès ou de blessés graves;
- Une réduction de 50 % du nombre d'enfants tués ou blessés gravement;
- Une réduction de 10 % du nombre de blessés légers par 100 millions de kilomètres-véhicules.

La stratégie a été mise en œuvre par le DfT et ses agences, et ce, avec le soutien de ses homologues écossais et du pays de Galles, des services de police locaux, des groupes de la société civile, des groupes d'utilisateurs de la route et des constructeurs automobiles. Dans le respect de la stratégie et des cibles énoncées ci-haut, les autorités locales pouvaient également fixer leurs propres cibles à l'intérieur de leur *Local Transport Plans*.

À titre indicatif, la deuxième évaluation triennale de cette stratégie présentait un calendrier pour l'élaboration de la nouvelle stratégie en sécurité routière. Ce calendrier précisait les éléments à tenir compte avant la publication d'une stratégie après 2010 en 2009 (monter un argumentaire, accumuler des statistiques, engager le *Road Safety Advisory Panel* et le *Road Safety Delivery Board*, provoquer des discussions informelles avec les parties prenantes, faire des consultations publiques, etc.)³⁹⁴. Étant donné le changement de gouvernement, il n'a pas été possible de savoir si ces éléments ont été pris en compte pour élaborer la *Strategic Framework for Road Safety* de 2011.

■ *Strategic Framework for Road Safety* (2011)

Pour élaborer la stratégie de 2011, le nouveau gouvernement a tenu compte des réponses reçues dans le cadre de deux consultations, à savoir la *Road Safety Compliance Consultation*³⁹⁵ et la *Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads the Safest in the World*³⁹⁶. Le gouvernement a également tenu deux séminaires facilités par le *Parliamentary Advisory Council for Transport Safety*. Sur le plan national, c'est le DfT et ses agences qui sont responsables de son application. À l'échelon local, cela relève des autorités locales, des services de police locaux, du secteur privé et des organismes de la société civile (ex. : *Royal Society for the Prevention of Accidents*, *Road Safety Great Britain*, etc.).

La vision du gouvernement à long terme est de s'assurer que la Grande-Bretagne demeure un leader en sécurité routière. Cependant, aucun objectif à long terme n'est présenté et son horizon n'est pas précisé. Des prévisions sont toutefois effectuées, c'est-à-dire que le gouvernement s'attend à voir le nombre de décès diminuer à 1 770 d'ici 2020, et à 1 200 d'ici 2030.

³⁹³ Dans un document du DfT publié en 2007, le gouvernement se targue d'ailleurs de baser son processus de prise de décision en matière de sécurité routière sur des recherches empiriques, et ce, par l'entremise de son programme de recherche comprenant le *Compendium of Road Safety Research Projects* et le *Transport Technology and Standards (TTS) Compendium of Research*. DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone: the second three year review*, p. 33.

Par ailleurs, certaines études peuvent être consultées aux adresses suivantes : DfT, *THINK! research*,

<http://www.dft.gov.uk/publications/think-research/>

Et DfT, *Road safety research reports*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/research/>

³⁹⁴ DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone: the second three year review*, p. 85.

³⁹⁵ The National Archives, *Department for Transport, Road safety compliance consultation*,

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.dft.gov.uk/consultations/closed/compliance/compliance.html>

³⁹⁶ The National Archives, *Department for Transport, A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads the Safest in the World*, <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/dft.gov.uk/pgr/roadsafety/roadsafetyconsultation/>

Le document stratégique mentionne également que la grande priorité du gouvernement est de régler la crise de la dette et d'assurer la durabilité des finances publiques. Conséquemment, moins de ressources seront disponibles pour la sécurité routière³⁹⁷. C'est entre autres la raison pour laquelle le gouvernement actuel cherche à renforcer la décentralisation et à responsabiliser davantage les autorités locales, de même qu'à favoriser l'émergence de pratiques innovantes pour améliorer l'efficacité et l'efficience des mesures favorisant la sécurité routière.

À noter que la nouvelle stratégie s'applique à l'ensemble de la Grande-Bretagne, et ce, même si l'Écosse et le pays de Galles ont des approches différentes et ont leur propre stratégie en matière de sécurité routière (respectivement le *Road Safety Framework to 2020*³⁹⁸ et la *Road Safety Strategy for Wales*³⁹⁹).

4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées

■ *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* (2000-2010)⁴⁰⁰

Cette stratégie était articulée autour de 10 principaux thèmes ayant chacun plusieurs mesures associées (150 au total et résumées ici sous la forme de sous-thèmes ou de mots-clés) :

- **Sécurité des enfants** : bébés et jeunes enfants, sièges pour enfants, programme d'éducation à l'école primaire (en collaboration avec le *Department of Education and Employment*), préadolescents, bicyclette, port du casque, chemin vers l'école, adolescents, parents et professionnels, recherche et développement;
- **Sécurité des conducteurs – formation et examen** : structuration de l'approche, élévation du seuil des formations, standards de conduite, examens pratique, théorique et de perception des dangers, mesures post-examens (plaques d'immatriculation, cours avancés, etc.), standards pour la conduite de camions et d'autobus, sécurité routière liée au travail, code de la route, rôle de la *Driving Standards Agency*;
- **Sécurité des conducteurs – alcool, drogue et fatigue** : pénalités pour les personnes récidivistes, cours de réhabilitation, sensibilisation des dangers, test d'haleine, limite du taux d'alcoolémie, formations pour détecter la drogue au volant, recherche et développement, etc.;
- **Sécurité des infrastructures** : planification de la sécurité aux échelons national et local (*Local Transport Strategies*), plan de sécurité routière de la *Highways Agency*, conception et construction, suivi et surveillance;
- **Limites de vitesse** : augmentation de la sensibilisation, limites de vitesse appropriées, autoroutes, routes rurales à chaussée unique, zones urbaines, gestion de la vitesse, signalisation, évaluation, contrôle et sanctions;
- **Sécurité des véhicules** : prévention des accidents, meilleure protection des occupants, protection latérale et frontale, contrôle de la qualité, standards pour l'entretien des véhicules, recherche et développement;
- **Sécurité des motocyclistes** : mise sur place d'un groupe consultatif, amélioration des cours et des examens, conception mesures techniques des motos, réduction des impacts liés aux accidents;

³⁹⁷ DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 15, <http://assets.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/strategicframework.pdf>

³⁹⁸ Scottish Government, *Road Safety Framework to 2020*, <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/274654/0082190.pdf>

³⁹⁹ Welsh Government, *Road Safety Strategy for Wales*, <http://wales.gov.uk/topics/transport/publications/roadsafety/?lang=en>

⁴⁰⁰ DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone*, p. 7-71.

- **Sécurité des piétons, cyclistes et cavaliers** : zones piétonnières (*Home Zones*), campagnes de sensibilisation, conception de pistes cyclables, port du casque, cours pour cavaliers, etc.;
- **Contrôle et sanctions** : application efficiente de la législation notamment par les autorités locales et les policiers, amélioration de la compréhension des lois et règlements, mise en place de pénalités adéquates, conduite dangereuse, obligation de reprendre des examens pour certains fautifs, radars de vitesse, la conduite sans permis ou sans immatriculation adéquate, éducation, nouvelles technologies, etc.
- **Promotion de la sécurité routière** : campagnes de sensibilisation (vitesse, sécurité des enfants, alcool au volant, fatigue, etc.), élargir les partenariats (secteur privé, organisations de la société civile, spécialistes, autorités locales, écoles, etc.) en matière de communication et de promotion de la sécurité routière, calendrier des campagnes publicitaires.

Chaque thème a fait l'objet d'un chapitre. Ces derniers contiennent une introduction, quelques faits saillants, un court historique, des statistiques, un plan d'action qui présente en détail chaque mesure envisagée et des exemples pour illustrer le tout.

■ *Strategic Framework for Road Safety (2011)*

Selon ce document stratégique, l'approche générale du gouvernement en matière de sécurité routière est une combinaison de l'approche-système et de l'approche de santé publique (met l'accent sur la prévention, la science et la collaboration). De plus, l'approche utilisée cherche à mettre l'accent sur les problèmes particuliers les plus à risque (accidents impliquant des cyclistes ou des enfants provenant de zones défavorisées, etc.). L'approche cherche aussi à favoriser une décentralisation de la prise de décision à l'échelon local. C'est entre autres pourquoi la stratégie ne fixe pas de cibles globales à long terme. En fait, en vertu du document stratégique, ce serait aux localités de se responsabiliser et de décider quels sont leurs propres objectifs⁴⁰¹.

Les thèmes abordés dans cette stratégie sont les suivants⁴⁰² :

- Aider les usagers de la route à faire de bons choix et à adopter de meilleurs comportements;
- Fournir une meilleure éducation et une meilleure formation aux enfants, aux apprentis conducteurs et aux conducteurs inexpérimentés;
- Fournir une éducation de rattrapage aux usagers qui commettent des erreurs ou à ceux qui ont commis des infractions mineures, et ce, lorsque cela est plus économique que de donner des amendes ou d'enlever des points d'inaptitude;
- Renforcer le contrôle-sanction à l'égard des motocyclistes qui adoptent délibérément une conduite dangereuse;
- Étendre cette approche à tous les types de conduite dangereuse ou négligente, sans se limiter uniquement aux cas d'excès de vitesse;
- Agir en se fondant sur des analyses coûts-bénéfices, en comprenant les effets sur le milieu des affaires;
- Décentraliser la prise de décision à l'échelon local et fournir aux citoyens toute l'information pour qu'ils puissent déterminer leurs priorités;
- Renforcer les capacités en matière de sécurité routière en travaillant avec les parties intéressées et les professionnels de la sécurité routière.

⁴⁰¹ DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 17.

⁴⁰² *Ibid.*, p. 7-8.

Les principales mesures repérées sont les suivantes⁴⁰³ :

- Mesures pour décentraliser la sécurité routière sur le plan local et aider les autorités à prendre en charge leurs responsabilités :
 - Décentraliser le financement et supprimer les cibles de performance de manière à créer plus de flexibilité et d'innovation au plan local;
 - Soutenir les initiatives du secteur privé et des organismes non gouvernementaux concernés dans la sécurité routière;
 - S'assurer que les autorités locales utilisent tous les pouvoirs existants, par exemple pour limiter la vitesse. Le gouvernement mettra à jour les lignes directrices à cet égard;
 - Rendre accessible l'information disponible aux échelons local et régional pour comprendre les risques locaux, comparer la performance des régions, connaître les services de sécurité routière disponibles localement, etc.;
 - Lier la sécurité routière aux autres priorités locales, en matière de santé publique, d'environnement, etc. Par exemple, aider à enlever les entraves pour favoriser la marche et l'utilisation du vélo comme moyen de transport;
 - Soutenir le développement d'outils pour les professionnels de la sécurité routière, et ce, notamment en diffusant mieux les résultats de la recherche et du développement et en promouvant les meilleures pratiques dans le domaine.
- Mesures en matière d'éducation⁴⁰⁴
 - Augmenter les cours d'éducation pouvant être offerts aux usagers qui ont commis des infractions mineures plutôt que de leur imposer des pénalités;
 - Élaborer des cours pouvant être proposés par les tribunaux comme une alternative à la pénalisation;
 - Élaborer un cours qui doit être suivi par les conducteurs pénalisés depuis une longue période;
 - Inclure des messages de sécurité routière au cours du processus d'examen théorique;
 - Élaborer un cours avancé pour aider les apprentis conducteurs ayant réussi leur cours pratique;
 - Continuer d'améliorer la formation initiale pour les apprentis conducteurs (voiture et motocyclette).
- Mesures en matière de contrôle et de sanctions (*enforcement*)⁴⁰⁵
 - Introduire des pénalités automatiques pour contrer la conduite dangereuse et considérer la possibilité d'étendre cette mesure pour les conducteurs non assurés;
 - Augmenter les niveaux de pénalité automatique;
 - En tenant compte des recommandations de la *North's report on Drink and Drug Driving Law* et des rapports subséquents du *Transport Select Committee* : augmenter le contrôle et les sanctions liées à la législation en matière d'alcool et de drogue au volant (dans certains cas, retirer l'option aux conducteurs ayant échoué à un test d'haleine de demander un test de sang ou d'urine, etc.);
 - Mettre en place des mesures afin de réduire la conduite sans permis ou sans assurance (introduction du *Continuous Insurance Enforcement*, trouver des solutions pour faire baisser le coût de l'assurance auto, etc.);
 - Améliorer la sécurité routière sur le réseau routier (travaux adéquats de maintenance, coopération avec la police pour mieux gérer le trafic et la sécurité au moment des accidents routiers, etc.).

⁴⁰³ DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 8-9.

⁴⁰⁴ *Ibid.*, p. 10-11, 18-19 et 49-57.

⁴⁰⁵ *Ibid.*, p. 10-11, 19 et 58-63.

Notons enfin que plusieurs pages du document stratégique sont consacrées aux technologies et à la recherche et développement⁴⁰⁶.

4.2. GESTION DE LA STRATÉGIE

4.2.1. Méthodes d'évaluation

■ *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone (2000-2010)*

Sur les cendres du *STAR group*, le DfT a créé en juillet 2000 le *Road Safety Advisory Panel* composé de représentants des principales parties prenantes en matière de sécurité routière. Son rôle était d'aider le gouvernement à faire avancer la stratégie et à évaluer les progrès accomplis⁴⁰⁷.

La stratégie a été évaluée aux trois ans, soit en 2004⁴⁰⁸ et 2007⁴⁰⁹. Les rapports subséquemment publiés visaient à exposer les progrès réalisés par rapport aux cibles fixées, à présenter le degré d'implantation de la stratégie thème par thème et à présenter les étapes à réaliser pour atteindre les cibles.

En 2008, le *Road Safety Delivery Board* a été créé pour assurer le transfert des connaissances et pour surveiller l'atteinte des objectifs et la mise en œuvre de la stratégie.

Les progrès étaient aussi évalués par le *Transport Committee* du Parlement.

Enfin, à l'échelon local, les *Local Public Service Agreements*⁴¹⁰ entre le DfT et plus de 60 % des autorités locales ont été utilisés pour évaluer l'avancement des mesures de sécurité routière. Les cibles locales fixées dans les *Local Transport Plans* étaient également surveillées. Par ailleurs, en 2008, le DfT a commandé une étude pour mieux comprendre la mise en œuvre de la stratégie en sécurité routière sur le plan local. Le rapport de cette étude, publié en 2011, résume les pratiques ayant cours et le fonctionnement général à l'échelon local. Plusieurs pratiques exemplaires y sont présentées⁴¹¹.

■ *Strategic Framework for Road Safety (2011)*

Contrairement à la stratégie antérieure portant sur les années 2000-2010, la nouvelle stratégie ne prévoit aucune méthode d'évaluation. Cependant, elle prévoit un mécanisme de suivi par rapport aux principaux indicateurs (voir la section 4.2.3).

⁴⁰⁶ DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 38-48.

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

⁴⁰⁸ DfT, *Tomorrow's roads :safer for everyone: the first three year review*.

⁴⁰⁹ DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone: the second three year review*.

⁴¹⁰ Tout comme les *Public Service Agreements* entre le ministère des Finances (*Her Majesty's Treasury*) et les autres ministères, les *Local Public Service Agreements* sont des ententes de services publics entre le gouvernement et les autorités locales définissant leurs priorités. Chaque LPSA contient une liste de cibles et d'indicateurs en matière de prestation de services. Department for Communities and Local Government, *National Evaluation of Local Public Service Agreements*, p. 13, <http://www.communities.gov.uk/documents/localgovernment/pdf/152699.pdf>

⁴¹¹ DfT, *Delivery of Local Road Safety*, <http://assets.dft.gov.uk/publications/rsrr-124/rsrr-124-report.pdf>

4.2.2. Mécanismes de coordination

■ *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone (2000-2010)*

Comme précisé précédemment, la coordination était assurée par le DfT. Également, un des rôles du *Road Safety Advisory Panel* était de s'assurer de l'implantation de la stratégie et d'évaluer les mesures en place pour améliorer la sécurité routière.

■ *Strategic Framework for Road Safety (2011)*

Contrairement à la stratégie antérieure, la nouvelle stratégie ne semble pas prévoir de mécanisme de coordination formel à l'échelon national. Cependant, le chapitre trois de la stratégie précise les rôles et responsabilités des diverses parties prenantes de la stratégie, à savoir les citoyens et les communautés locales, les autorités locales, l'industrie et le milieu des affaires, les organisations non gouvernementales et le gouvernement central.

Sur le plan local, la stratégie propose aux autorités locales de s'assurer d'avoir une bonne coordination de leurs divers départements dans la mesure où la sécurité routière fait partie de plusieurs secteurs d'intervention (police, santé, etc.). La stratégie souligne aussi l'importance de partager certaines ressources entre les localités de manière de rationaliser les dépenses et réaliser des gains d'efficience.

4.2.3. Mécanismes de suivi

■ *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone (2000-2010)*

Pour les mécanismes de suivi à l'égard de cette stratégie, voir le point 4.2.1 « Mécanismes d'évaluation ».

■ *Strategic Framework for Road Safety (2011)*

L'annexe B de la stratégie présente le *Road Safety Outcomes Framework*. Cet outil a été créé pour aider le gouvernement, les organisations locales et les citoyens à surveiller les progrès pour améliorer la sécurité routière et réduire le nombre de décès et de blessures sérieuses en Grande-Bretagne. Le gouvernement s'attend à ce que les autorités locales s'en servent de manière à comparer les progrès locaux par rapport au portrait national.

Six principaux indicateurs sont proposés :

- Nombre de décès (et les taux par milliard de kilomètre-véhicules);
- Taux de décès des motocyclistes par milliard de kilomètres-véhicules;
- Taux de décès des passagers par milliard de kilomètres-véhicules;
- Taux de décès des cyclistes par milliard de kilomètres-véhicules;
- Taux de décès des piétons par milliard de kilomètres marchés;
- Nombre de décès résultant d'accidents causés par des conducteurs de moins de 25 ans.

Un suivi des progrès sera réalisé annuellement et le tout sera publié dans le *Reported Road Casualties Great Britain*. À l'échelon local, les indicateurs suivants pourront être utilisés :

- Nombre de décès ou d'incidents avec blessures sérieuses;
- Taux de décès d'incidents avec blessures sérieuses par million d'individus;
- Taux de décès d'incidents avec blessures sérieuses par milliard de véhicules-kilomètres.

Une série plus exhaustive d'indicateurs liés aux divers thèmes couverts par la stratégie seront également utilisés à l'échelon national (*voir l'annexe V*).

4.2.4. Mécanismes de financement

■ *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* (2000-2010)

La stratégie ne précise pas les mécanismes de financement de manière exhaustive. En fait, pour chaque mesure, la stratégie présente la responsabilité du gouvernement et ce qu'il compte réaliser. Dans certains cas seulement, il est possible de connaître le mécanisme de financement. Par exemple, le *Local Network Management Schemes Programme* de la *Highways Agency* devait permettre de financer des projets de sécurité routière à l'échelon local (50 M£ en 2000-2001, soit environ 79 M\$ CA)⁴¹².

Cependant, des recherches plus poussées sur l'ancien site du DfT (www2.dft.gov.uk) ont permis de relever certains mécanismes. Ainsi, en ce qui a trait à l'implantation des caméras radars à l'échelon local, les autorités locales pouvaient obtenir des subventions par le moyen d'un programme de subventions (le *Road Safety Grants*) de 110 M£ (environ 175 M\$ CA) annoncé en 2005. Le 1^{er} avril 2007, les caméras radars ont été incluses dans le système de financement des *Local Transport Plans* (LTP) pour autorités locales. Ce système leur donnait une plus grande marge de manœuvre dans la mesure où les LTP étaient des plans stratégiques d'une durée de 5 ans qui couvraient plusieurs aspects liés au transport⁴¹³.

De plus, il a été possible de relever l'existence du *Road Safety Partnership Grant Scheme*. Ce programme de subventions (4 M£ annuellement; environ 6,3 M\$ CA), lancé à la fin de 2006, invitait les *Local Highway Authorities* à soumettre au DfT des projets permettant de réduire le nombre d'accidents routiers sur les réseaux routiers locaux. Le programme favorisait une approche collaborative pour tous les aspects de la sécurité routière. En particulier, il visait à encourager les partenariats entre les professionnels de la sécurité routière avec d'autres fournisseurs de services provenant du secteur de l'éducation, du secteur de la santé, des services d'incendie, du service de la jeunesse et du secteur bénévole⁴¹⁴.

Enfin, Bliss et Breen apportent quelques précisions supplémentaires concernant les mécanismes de financement. Dans leur article, ils indiquent que la sécurité routière en Grande-Bretagne est financée par les taxes et impôts. Ces revenus sont ensuite répartis par le DfT à la *Highways Agency* et aux autorités locales, et ce, à l'intérieur des *Local Transport Plans*. En plus des mécanismes présentés ci-haut, ils précisent également que le financement accordé aux services de police locaux est octroyé par le *Home Office*, aux écoles en matière d'éducation par le *Department for Education*, au secteur de la santé par le *Department of Health* et au *Health and Safety Executive* par le biais du *Department for Work and Pensions*. Les hôpitaux peuvent réclamer des montants auprès des compagnies d'assurances pour les traitements fournis à la suite d'accidents de la route⁴¹⁵.

■ *Strategic Framework for Road Safety* (2011)

Étant donné la décentralisation de la prise de décision à l'échelon local, la stratégie prévoit qu'il est nécessaire d'accorder un financement adéquat aux autorités locales. Deux mécanismes de financement sont prévus à cet égard⁴¹⁶. D'une part, étant donné que la sécurité routière est liée à

⁴¹² DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone*, p. 37.

⁴¹³ DfT, Road safety grants, <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/secroadsafetygrants/index.html>

Wikipédia, *Local transport plan*, http://en.wikipedia.org/wiki/Local_transport_plan

À titre d'exemple, voici le LTP du comté de Surrey : Surrey County, *Surrey Transport Plan*,

<http://www.surreycc.gov.uk/roads-and-transport/surrey-transport-plan-ltp3>

⁴¹⁴ DfT, *Road safety partnership grant scheme*, <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/rspg/index.html>

⁴¹⁵ 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. 200-202,

http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁴¹⁶ DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 31.

l'amélioration de la santé publique⁴¹⁷ et que les autorités locales disposent maintenant de responsabilités accrues dans l'atteinte des résultats de santé publique, elles pourront recevoir des subventions du *Department of Health* pour réaliser des actions permettant d'améliorer la sécurité routière.

D'autre part, la sécurité routière est également soulignée dans le *Local Transport White Paper*⁴¹⁸ comme étant une responsabilité des autorités locales en matière de transport. Le *Local Sustainable Transport Fund*⁴¹⁹ permettra de financer ces autorités pour qu'elles puissent, entre autres, mettre en œuvre des interventions en matière de sécurité routière. À titre d'exemple, elles pourront se servir des fonds disponibles pour mieux éduquer et sensibiliser les utilisateurs la route et pour réaliser des infrastructures routières plus sécuritaires.

À cela, s'ajoutent certains mécanismes déjà en place tels que le *Local Network Management Schemes* pour penser l'ingénierie des routes, notamment en matière de sécurité⁴²⁰.

Bien que la stratégie ne précise pas d'autre mécanisme de financement pour les autorités locales, elle précise tout de même que la sécurité routière est une responsabilité de plusieurs autres services locaux tels que la police.

Enfin, il est à noter que les recherches effectuées sur le site Internet du DfT ont permis de relever l'existence d'une deuxième ronde de subventions pour le *Road Safety Partnership Grant Scheme* (pour la période 2008-2011)⁴²¹.

4.2.5. Plan d'action

■ *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* (2000-2010)

Comme précisé précédemment, chaque thème a fait l'objet d'un chapitre, lequel se termine par un plan d'action comprenant de nombreuses mesures, et dans certains cas, un échéancier.

■ *Strategic Framework for Road Safety* (2011)

Un cours plan d'action comprenant 12 mesures est présenté à l'annexe A du document stratégique. Chaque mesure est accompagnée d'une courte description des actions à réaliser (législation, etc.) et de la date prévue de mise en œuvre (voir l'annexe VI).

4.3. RETOMBÉES DE LA STRATÉGIE

Les principales retombées de la stratégie 2000-2010 sont l'amélioration du bilan routier (voir la section 1.3 « Évolution du bilan routier »), mais également les ajustements législatifs pour soutenir la stratégie (ex. : *Road Safety Act 2006*) et la mise en œuvre des mesures prévues (partenariats avec la société civile, amélioration de la sécurité des voitures dès leur conception, soutien adéquat aux autorités locales, implantation de la stratégie de communication *THINK!*, etc.). En ce qui a trait à la plus récente stratégie, il est encore trop tôt pour évaluer ses retombées.

⁴¹⁷ Department of Health, *Healthy lives, healthy people: consultation on the funding and commissioning routes for public health*, http://www.dh.gov.uk/en/Consultations/Liveconsultations/DH_122916

⁴¹⁸ DfT *Creating Growth, Cutting Carbon: Making Sustainable Local Transport Happen*, <http://www2.dft.gov.uk/pgr/regional/sustainabletransport/>

⁴¹⁹ DfT, *Local Sustainable Transport Fund*, <http://www2.dft.gov.uk/pgr/regional/transportfund/>

⁴²⁰ DfT, *Strategic framework for road safety*, p. 42, <http://assets.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/strategicframework.pdf>

Highways Agency, *What are Local Network Management Schemes (LNMS)?*, <http://www.highways.gov.uk/roads/18388.aspx>

⁴²¹ DfT, *Road safety partnership grant scheme*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/partnership-grant-scheme/>

5. STRATEGIES DE COMMUNICATION

5.1. DESCRIPTION DES MESURES OU DE LA STRATÉGIE EN MATIÈRE DE COMMUNICATION

5.1.1. Présentation générale de la stratégie ou des mesures

Comme précisé précédemment, deux entités du DfT se partageaient les responsabilités en matière de communications entre 2007 et 2010⁴²². La *Road User Safety Division* était responsable de la promotion et du développement de la stratégie britannique en matière de sécurité routière et la *Think! Road Safety Campaign Team* était responsable des campagnes de sensibilisation en Grande-Bretagne (voir la figure 1). Entre 2000 et 2010, la stratégie et les mesures en matière de communication étaient encadrées principalement par le thème 10 – *Promoting Safer Road Use* – de la stratégie *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone*⁴²³. C'est donc dire que la stratégie en matière de communications a été élaborée dans le même cadre que la stratégie générale en matière de sécurité routière. Pareillement, l'horizon visé pour sa mise en œuvre était la période 2000-2010.

Le thème 10 contenait deux objectifs stratégiques auxquels étaient associées plusieurs mesures présentées dans un plan d'action.

► Premier objectif

Le premier objectif était de mettre en œuvre un programme de promotion et de publicité de haute qualité, qui soit bien documenté et ayant fait l'objet de recherches. À cet égard, le DfT prévoyait d'élaborer des campagnes de promotion et de publicité soutenant la stratégie dans son ensemble et de cibler les sujets/utilisateurs les plus à risque d'accident. Les grandes priorités du moment étaient :

- la vitesse;
- la sécurité routière pour les enfants;
- l'alcool;
- la fatigue au volant.

Cependant, d'autres sujets devaient aussi faire l'objet de campagnes de sensibilisation (motocyclette, drogue au volant, utilisation de téléphone portable, sécurité des piétons et cyclistes, apprentis conducteurs, conducteurs de véhicules de compagnie, etc.). L'annexe VII illustre le calendrier des campagnes de promotions prévu dans la stratégie et couvrant la période 2000-2002⁴²⁴. D'autre part, le DfT prévoyait aussi de travailler avec l'industrie pour dissuader l'utilisation de comportements non responsables en matière de sécurité routière dans les publicités du secteur privé (ex. : vente d'automobiles)⁴²⁵.

► Second objectif

Le second objectif stratégique était d'établir des partenariats afin de mettre en œuvre et de coordonner la stratégie en matière de promotion. Pour ce faire, le DfT reconnaissait le besoin de faire

⁴²² L'Observatoire a transmis une demande d'information au DfT pour savoir si un organisme central du gouvernement britannique coordonne et supervise sa stratégie de communication en matière de sécurité routière. L'Observatoire est toujours en attente de réponse à cet effet. À noter que pour l'année 2010-2011, le gouvernement a imposé un gel des dépenses de marketing et de promotion pour l'ensemble des ministères et organismes. Cependant, la Direction des communications a fait approuver ses dépenses pour sa campagne *Think!* auprès de l'*Efficiency and Reform Group* du *Cabinet Office*, organisme chargé de réduire les dépenses gouvernementales. DfT, *Annual Report and Accounts 2010-11*, p. 32-33, <http://assets.dft.gov.uk/publications/dft-annual-report-and-accounts-2010-11/hc972-01.pdf>

⁴²³ À noter que les plans d'action des thèmes 1 à 9 prévoient des mesures liées à la promotion, à la sensibilisation, à l'éducation, etc., propre au thème discuté. Le thème 10 est en quelque sorte une synthèse de ces mesures. DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone*, p. 67-71.

⁴²⁴ À noter que l'information pour la période 2003-2010 n'a pu être repérée.

⁴²⁵ Les résultats de cette initiative n'ont pu être repérés sur le site Internet du DfT.

davantage collaborer les entreprises nationales et locales, les médias, les organisations non gouvernementales et les spécialistes, et ce, dans un vaste programme de campagnes de promotion et de publicité de la sécurité routière. Le soutien des autorités locales était également visé par l'entremise de leurs *Road Safety Officers*. Ceux-ci devaient appuyer les campagnes de publicité nationales à l'échelon local et devaient mettre en place des mesures complémentaires d'éducation et de formation (le DfT utilisait les termes *Education, Training and Publicity* ou l'acronyme ETP). Le DfT reconnaissait donc la valeur de l'ETP dans les LTP dans la mesure où les plans locaux de sécurité routière (inclus dans les LTP) devaient inclure des mesures d'ETP.

Pour mettre en œuvre sa stratégie de communication, le DfT prévoyait utiliser plusieurs mécanismes tels que les médias nationaux et locaux, Internet, la distribution de dépliants, la mise en place d'activités scolaires, etc. Le DfT prévoyait faire appel à des spécialistes en marketing pour élaborer des stratégies de communication efficaces, efficientes et imaginatives. Au final, le DfT prévoyait également :

- d'inviter tous les acteurs importants à une conférence pour discuter du calendrier des campagnes de promotion et de publicité;
- d'organiser régulièrement des réunions de coordination des campagnes avec les représentants des organisations-clés;
- de profiter des technologies de l'information pour tenir à jour les parties prenantes avec les nouvelles campagnes à venir et pour échanger des idées et les bonnes pratiques;
- de produire un guide de planification des campagnes pour aider les militants à l'échelon local à stimuler la couverture médiatique locale des campagnes nationales;
- de faire participer plus étroitement les régions avec un calendrier de réunions régionales;
- de soutenir les organismes de réglementation de la publicité dans l'élimination des publicités irresponsables liées à la vitesse des voitures et des motos.

Peu d'information a été trouvée quant à l'utilisation des réseaux sociaux en Grande-Bretagne en matière de sécurité routière. Cependant, il semble que certaines communautés locales s'y intéressent pour leurs propres activités. Par exemple, le *Sussex County* a produit une vidéo virale⁴²⁶ ayant été visionnée à plus de cinq millions de reprises (voir l'illustration à l'annexe VIII)⁴²⁷. Également, le *Somerset Road Safety*, un partenariat comprenant plusieurs organisations locales intéressées à la sécurité routière dans le *Somerset County*, est maintenant sur Facebook et Twitter⁴²⁸.

5.1.2. Sensibilisation

Comme précisé dans le rapport de la première évaluation triennale de la stratégie *Tomorrow's Roads: Safer for Everyone* en 2004, le DfT a rassemblé l'ensemble de ses campagnes de promotion antérieures sous la bannière *Think!* en juin 2000. Les objectifs initiaux de cette mesure étaient d'améliorer la prise de conscience en matière de sécurité routière, d'augmenter l'acceptation des mesures mises en place, d'unifier et de rendre plus cohérent l'ensemble des messages, de fournir un véhicule commun en matière de sensibilisation à l'ensemble des parties prenantes (notamment pour les services de police et les autorités locales) et de générer l'intérêt des médias quant à la sécurité routière.

⁴²⁶ Une vidéo virale est une vidéo devenue populaire par partage au moyen d'Internet, à l'aide de courriels et de sites de partage de vidéos.

⁴²⁷ Par exemple, voir : Utalk marketing, *How a UK road safety video went viral with 5 million views*, http://www.utalkmarketing.com/Pages/Article.aspx?ArticleID=17343&Title=How_a_UK_road_safety_video_went_viral_with_5_million_views

⁴²⁸ Somerset Road Safety, *Somerset Road Safety on Social Networking Sites*, <http://roadsafetysomerset.org.uk/blog/post/somerset-road-safety-on-social-networking-sites#>

■ Campagnes de sensibilisation

Les extrants liés aux campagnes de sensibilisation ont été nombreux. Seulement en 2002, le DfT a fait diffuser 16 000 messages publicitaires sur 102 câbles télévisuels, rejoignant ainsi 836 millions de téléspectateurs. Le DfT a aussi produit 23 publicités pour la radio, lesquelles ont diffusé 27 000 messages publicitaires sur 74 stations, rejoignant ainsi 35 millions d'auditeurs. Le site Internet *Think!* a été visité mensuellement par 65 000 utilisateurs en moyenne. Le DfT a aussi commandité la *Rugby Football League*, la *Football League* et des festivals d'été, il a diffusé des publicités dans les stations-services en matière de fatigue, il a distribué des dépliants aux *road safety officers* et aux services de police, etc.

Les groupes d'âge les plus ciblés dans les campagnes étaient les hommes âgés de 17 à 34 ans, les enfants et les adolescents. À ces groupes s'ajoutent les groupes défavorisés, les personnes âgées, les travailleurs de la route et les conducteurs de motocyclettes⁴²⁹.

Par ailleurs, selon le site Internet du DfT, il y a actuellement huit campagnes de sensibilisation en cours. Ces campagnes concernent l'alcool, la drogue, la fatigue, les téléphones portables, les motocyclistes, le port de la ceinture de sécurité, la vitesse et la sécurité des enfants. Pour chacune de ces campagnes, le site Internet présente la stratégie utilisée, les messages clés devant être véhiculés, les récentes activités liées à la campagne et enfin, le travail en partenariat avec d'autres organisations. Un document PDF est fourni détaillant chacun de ces éléments présentés pour chacune des campagnes. *Pour voir un exemple complet lié à une campagne précise, voir la section 5.2 « Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière »*⁴³⁰.

Les calendriers des campagnes de sensibilisation du DfT pour les années 2000 à 2002 et les campagnes *Think!* pour les années 2011 à 2013 sont présentées à l'annexe VII du présent document.

■ Méthodes d'évaluation

Dans une étude effectuée en 2009 sur la sécurité des piétons et des cyclistes, le *National Audit Office* précisait que le DfT mesurait le succès de la campagne *Think!* à l'aide de sondages effectués annuellement. Ceux-ci mesuraient le degré de prise de conscience et les attitudes à l'égard de la campagne *Think!*, les attitudes générales en matière de sécurité routière et la perception de l'importance de la sécurité routière en lien avec d'autres problématiques sociales. Par exemple, le sondage effectué en 2006 démontrait que 60 % des gens avaient récemment vu une publicité ayant trait à la sécurité routière et que 80 % des gens reconnaissaient le logo *Think!*. Cependant, seuls 20 % des gens pensaient que la sécurité était plus élevée sur les routes que 5 ans plus tôt et seuls 20 % des gens estimaient la sécurité routière comme étant l'une des 3 problématiques sociales les plus importantes (à savoir la santé, la criminalité et l'environnement)⁴³¹. Les rapports de sondages menés (2006 à 2010) se trouvent tous sur le site Internet du DfT. À titre indicatif, le plus récent rapport (2010) est relativement volumineux dans la mesure où il comporte 87 pages⁴³².

Par ailleurs, le rapport du NAO précise que le DfT utilise d'autres méthodes pour évaluer les mesures mises en place, notamment en matière d'éducation. Par exemple, le DfT effectue des travaux de recherche en lien avec la campagne *Kerbcraft*, laquelle est une formation pour

⁴²⁹ DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone: the first three year review*, p. 49.

⁴³⁰ DfT, *THINK! resources for road safety professionals*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/think/>

⁴³¹ NAO, *Department for Transport: Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, p. 24, http://www.nao.org.uk/publications/0809/improving_road_safety_for_ped.aspx
DfT, *THINK! Road safety campaign evaluation, Annual survey 2006 report*, p. 17, <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://think.dft.gov.uk/pdf/332982/332986/200612.pdf>

⁴³² DfT, *THINK! research*, <http://www.dft.gov.uk/publications/think-research/>

l'éducation des enfants-piétons. Le DfT a mis en place des groupes contrôle pour savoir si la formation avait eu une influence significative sur les comportements des enfants⁴³³.

Enfin, le DfT a commandé une étude à une firme externe pour comprendre la perception qu'ont les utilisateurs de la route (ex. : jeunes, motocyclistes, etc.) et les parties prenantes (ex. : les *road safety officers*, les ONG, etc.) de la campagne *Think!* en général. Selon cette étude, *Think!* est perçu comme la voix de la conscience pour les utilisateurs de la route⁴³⁴.

■ Budget

Les dépenses totales pour les activités de communication en Grande-Bretagne sont difficiles à comptabiliser dans la mesure où plusieurs organismes interviennent à divers échelons. Selon Breen et Bliss, le budget annuel du DfT pour la campagne *Think!* est d'environ 14 M£ (environ 22 M\$ CA ou environ 0,35 \$ CA par habitant)⁴³⁵. Le rapport du NAO précise quant à lui des dépenses de 17,6 M£ (environ 27,9 M\$ CA ou 0,45 \$ CA par habitant) pour *Think!* en 2007-2008, ce qui représente la moitié des dépenses en sécurité routière du DfT pour cette année. Les dépenses en communications des communautés locales sont incluses dans les *Local Transport Plans*. À titre indicatif, les *local highway authorities* auraient reçu au total près de 135 M£ (environ 214 M\$ CA ou 3,41 \$ CA par habitant) en 2005-2006⁴³⁶.

À noter que le budget annuel du DfT pour 2010-2011 était de 8,993 G£ (environ 14,3 G\$ CA)⁴³⁷.

5.1.3. Éducation routière (niveau scolaire)

Les premières recommandations visant l'éducation en sécurité routière à l'école ont été introduites dès 1936 par l'*Inter-Departmental Committee on Road Safety among School Children*. Le rapport produit recommandait notamment l'instauration de chemins sécuritaires menant à l'école et le développement d'habiletés pour traverser les rues⁴³⁸. Actuellement, l'éducation en matière de sécurité routière ne fait pas partie du programme national d'éducation (*National Curriculum*) en Grande-Bretagne, et ce, même s'il existe du matériel et des ressources qui peuvent être utilisés dans le cadre des cours de formation personnelle et sociale (*Personnal, Social and Health Education*)⁴³⁹. En fait, l'éducation routière en Grande-Bretagne est une responsabilité des autorités locales et ce sont les *road safety officers* qui sont responsables pour l'éducation, la formation et la publicité (ETP) dans leur localité. À cet égard, le DfT fournit des ressources et des lignes directrices aux *road safety officers* par l'entremise de la campagne *Think!*. Plus particulièrement, les ressources fournies par le DfT pour soutenir les *road safety officers* sont les suivantes :

- **THINK! Resources**⁴⁴⁰ : un site d'information générale du DfT sur la campagne *Think!* (calendrier des campagnes, liens Internet : par exemple pour *Think! Shop*, *Think! research*, etc.);

⁴³³ Voir le rapport de cette étude à l'adresse suivante : DfT, *Road Safety Research Report No. 82*, <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme1/childpedestrianprojects/kerbcraftevaluationmain.pdf>

⁴³⁴ DfT, *THINK! Brand Review*, <http://assets.dft.gov.uk/publications/adobepdf-164386-711130/think-brand-review.pdf>

⁴³⁵ 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. 203, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁴³⁶ NAO, *Department for Transport: Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, p. 24, http://www.nao.org.uk/publications/0809/improving_road_safety_for_ped.aspx

⁴³⁷ DfT, *Annual Report and Accounts 2010-11*, p. 45, <http://assets.dft.gov.uk/publications/dft-annual-report-and-accounts-2010-11/hc972-01.pdf>

⁴³⁸ Gerald Cummins, *The History of Road Safety*, <http://www.driveandstayalive.com/info%20section/history/history.htm>

⁴³⁹ Institute for Road Safety Research, *The effectiveness of road safety education*, p. 32, <http://www.swov.nl/rapport/R-2006-06.pdf>

⁴⁴⁰ DfT, *THINK! resources for road safety professionals*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/think/>

- **THINK! Shop**⁴⁴¹ : site Internet offrant du matériel gratuit (dépliants, affiches, outils, etc.) pour les *road safety officers*, et ce, portant sur l'ensemble des campagnes en cours. Le *road safety officer* doit créer un compte sur le site Internet pour commander les articles souhaités;
- **THINK! Education Road Safety Professionals Toolkits**⁴⁴² : outils pour les *road safety officers* en matière d'éducation routière;
- **THINK! Brand Guidelines**⁴⁴³ : guide sur l'utilisation du concept *Think!*. Cette section présente également une étude sur la perception de la campagne *Think!* par les utilisateurs de la route et par les parties prenantes de la campagne;
- **THINK! Research**⁴⁴⁴ : études sur la campagne *Think!* en général, mais aussi sur l'alcool au volant, la vitesse, les motocyclistes, les enfants et la route, le port de la ceinture de sécurité, etc.;
- **THINK! Exhibition Display Stands**⁴⁴⁵ : location de présentoirs pour les différentes campagnes *Think!*.

De plus, le DfT a mis en place trois sites Internet pour éduquer et sensibiliser les gens et les enfants d'âge scolaire :

- **Think! Website**⁴⁴⁶ : site Internet pour les utilisateurs de la route portant sur les diverses campagnes en cours;
- **Think! Education – Early Years and Primary**⁴⁴⁷ : site Internet diffusant de l'information et des ressources pour les professeurs, les parents et les élèves. Certaines ressources sont également utiles pour les *road safety officers* et autres groupes (ex. : les scouts);
- **Think! Education – Secondary**⁴⁴⁸ : site diffusant des renseignements et des ressources pour les étudiants du secondaire, les *road safety officers*, les parents et les professeurs.

Il est à noter que d'autres organisations gouvernementales, telles que les services de police locaux⁴⁴⁹ ou le *Department for Education*⁴⁵⁰ ont aussi des ressources liées à la sécurité routière pour les enfants. Enfin, il existe de nombreuses ressources pour l'éducation routière à l'échelon scolaire (et préscolaire), et ce, provenant d'organisations non gouvernementales telles que les *Children's Traffic clubs*⁴⁵¹ ou *Road Safety GB*⁴⁵².

5.2. APPROCHE DE COMMUNICATION LIÉE À UNE MESURE PARTICULIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière présentée est la campagne *Think! Moment of Doubt* concernant l'alcool au volant⁴⁵³.

⁴⁴¹ THINK! Shop, Page d'accueil, <http://shop.dft.gov.uk/thinkrsosshop/Default.aspx>

⁴⁴² DfT, THINK! Education road safety professionals toolkits, <http://www.dft.gov.uk/publications/think-education/>

⁴⁴³ DfT, THINK! brand guidelines, <http://www.dft.gov.uk/publications/think-brand-guidelines/>

⁴⁴⁴ DfT, THINK! research, <http://www.dft.gov.uk/publications/think-research/>

⁴⁴⁵ DfT, THINK! Exhibition display stands, <http://www.dft.gov.uk/publications/think-exhibition-display-stands/>

⁴⁴⁶ Directgov., Think!, <http://think.direct.gov.uk/>

⁴⁴⁷ Think! Education – Early years and primary, Page d'accueil, <http://www.dft.gov.uk/think/education/early-years-and-primary/>

⁴⁴⁸ Think! Education – Secondary, Page d'accueil, <http://www.dft.gov.uk/think/education/secondary/>

⁴⁴⁹ Par exemple : Sussex Police, Roads, road safety and vehicles, Children and teenagers, <http://www.sussex.police.uk/advice-and-support/roads,-road-safety-and-vehicles/>

⁴⁵⁰ Department for Education, Your family's safety at home and on the roads, <https://www.education.gov.uk/publications/standard/publicationDetail/Page1/PKHF17>

⁴⁵¹ Children's Traffic clubs, Page d'accueil, <http://www.trafficclub.co.uk/>

⁴⁵² Road Safety GB, Free resources – Primary, <http://www.roadsafetygb.org.uk/resources/c4.html>

⁴⁵³ DfT, THINK! Drink driving, <http://www.dft.gov.uk/publications/think-drink-driving/>

■ Introduction

La première campagne majeure du gouvernement visant l'alcool au volant a été mise en place en 1967 au moment de l'introduction de la limite de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang et des tests de dépistage d'alcool dans l'haleine. Depuis, des campagnes nationales récurrentes ont été élaborées et mises en œuvre de sorte que le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool a diminué de 75 %. Historiquement, les campagnes liées à l'alcool au volant tentaient d'expliquer aux conducteurs le lien entre la conduite sous l'effet de l'alcool et les risques d'accidents. Elles visaient également la stigmatisation sociale de la conduite en état d'ébriété. Ces campagnes ont eu beaucoup de succès, mais des recherches ont démontré que plusieurs pouvaient être effectuées auprès des jeunes hommes, et ce, en portant plus d'attention aux conséquences personnelles liées à une condamnation de conduite avec facultés affaiblies. C'est à partir de ce raisonnement que la campagne *Moment of Doubt* a été élaborée et lancée à l'été 2007. Elle était toujours utilisée à l'hiver 2010-2011.

■ Objectifs

Les objectifs centraux liés à l'alcool au volant sont de réduire le nombre d'accidents et de victimes, de dissuader les conducteurs de prendre le volant lorsqu'ils ont atteint la limite permise d'alcool dans le sang et de renforcer la stigmatisation sociale entourant l'alcool au volant. Quant à elle, la stratégie de communication vise à :

- faire prendre conscience à l'audience ciblée des conséquences personnelles liées à une condamnation de conduite avec facultés affaiblies (amende, suspension du permis de conduire, dossier criminel, peine d'emprisonnement, etc.);
- encourager la croyance auprès de l'audience ciblée que de consommer une ou deux boissons alcoolisées est déjà trop si l'on désire conduire et que cela ne vaut pas le risque;
- galvaniser le soutien des parties prenantes et amplifier les effets des autres mesures pour empêcher la consommation d'alcool au volant;
- offrir des solutions contextuelles pour aider les conducteurs à éviter de consommer de l'alcool s'ils savent qu'ils conduiront.

■ Audience cible

Cette campagne cible tous ceux qui prennent le volant après avoir pris entre une et trois consommations d'alcool, mais plus particulièrement les jeunes hommes de 17 à 29 ans dans la mesure où ils sont davantage concernés par ce type de situation. La stratégie cible les conducteurs dans leur « moment de doute », c'est-à-dire lorsqu'ils décident de commander ou non une autre boisson alcoolisée. Ainsi, les conducteurs en état d'ébriété ne sont pas visés par cette campagne. Depuis 2007, la période des fêtes est un moment charnière de la campagne.

■ Approche utilisée

L'approche utilisée consiste à mettre l'accent sur les conséquences directes pour le conducteur plutôt que sur les risques d'accidents associés à la conduite avec un taux d'alcool supérieur à la limite permise. Cette approche repose sur les résultats de recherches qualitatives effectuées auprès de jeunes conducteurs britanniques.

Selon ces recherches, les jeunes hommes de 17 à 29 ans estiment qu'il est très peu probable d'avoir un accident et de faire des victimes lorsqu'ils ne consomment que quelques boissons alcoolisées (2 ou 3). Par conséquent, les campagnes de sensibilisation axées sur les risques d'accidents n'ont pas ou peu d'emprise sur eux dans la mesure où ils ont l'impression de ne pas être en état d'ébriété. Cependant, ils ont conscience de la possibilité d'être possiblement au-dessus de la limite d'alcool permise avec 2 ou 3 consommations et sont donc plus sensibles à la possibilité d'être arrêtés par la police. C'est la raison du slogan principal de la campagne : *Moment of Doubt*. Les

annonces utilisées dans les bars visent à ce que l'audience cible s'interroge sur le fait de savoir si cela vaut la peine de prendre le risque d'être arrêté par la police en prenant une dernière consommation avant de conduire. Les annonces mettent l'accent sur les conséquences directes possibles, soit perdre son permis de conduire, voir sa voiture confisquée, aller en prison, être stigmatisé socialement, etc. De plus, l'équipe *Think!* a mis en place des partenariats avec certaines entreprises, comme Coca-Cola, pour proposer des offres intéressantes sur les boissons non alcoolisées.

■ Médias utilisés

Le tableau suivant résume les principaux médias utilisés pour diffuser les messages de la campagne. Ils ont été choisis sur la base de recherches qualitatives effectuées et sur les coûts publicitaires engagés.

TABEAU 3 : LES MÉDIAS UTILISÉS ET LEURS RÔLES ET FONCTIONS

MEDIAS	ROLES ET FONCTIONS
Télévision	Média de masse permettant d'améliorer la prise de conscience sociale et soulignant les conséquences d'une condamnation liée à la conduite avec facultés affaiblies. Permet également de construire la stigmatisation sociale concernant cette problématique.
Radio	Média permettant de rejoindre l'audience cible au moment où les gens conduisent et socialisent. Les moments choisis pour diffuser les messages étaient les soirs et weekends, c'est-à-dire avant et durant les soirées.
Journaux nationaux	Média de masse permettant de rejoindre les gens dans un moment où leur esprit est plus vif et intéressé. Ce type de média encourage de plus la discussion et les débats.
Affiches dans les toilettes des bars	Ce type d'affichage est un média captif permettant de rejoindre directement l'audience visée, et ce, pour un moment plus ou moins long. Ceci offre un moment de réflexion adéquat en ce qui a trait au « moment de doute ».
En ligne	Média permettant l'affichage en ligne sur certains sites de socialisation ou liés aux automobiles. Cela permet de rejoindre l'audience cible lorsqu'elle planifie ses soirées.

De plus, les *road safety officers* peuvent obtenir des ressources matérielles liées à cette campagne sur le site *THINK! Shop*. Enfin, il est à noter que l'équipe *Think!* travaille de concert avec l'*Association of Chief Police Officers* de sorte que la campagne d'éducation a été mise en œuvre conjointement avec les activités de contrôle menées par la police.

■ Engagement des parties prenantes

Précédemment à l'élaboration de la campagne *Think! Moment of doubt*, les principales parties intéressées ont été consultées afin d'intégrer leurs points de vue aux considérations stratégiques. Par la suite, des mises à jour ont été effectuées aux diverses étapes de l'élaboration de la nouvelle stratégie en matière d'alcool au volant. La police, les *road safety officers* de même que d'autres départements ont été inclus dans les démarches et ont été notifiés quant au matériel à utiliser afin d'apporter une certaine cohérence dans les messages à véhiculer à l'endroit de l'audience cible.

■ Évaluation de la stratégie

La campagne *Moment of Doubt* a été évaluée de manière quantitative pour évaluer les effets de la campagne sur les attitudes en matière de sécurité routière de l'audience ciblée et pour connaître la proportion de l'audience ciblée qui a été rejointe par l'un ou l'autre des médias utilisés pour véhiculer les messages de la campagne. De plus, le DfT a surveillé l'incidence des campagnes publicitaires par l'entremise des activités de contrôle de la police, sur les taux positifs des tests de dépistages d'alcool dans l'haleine et sur l'incidence sur le nombre de victimes lié aux accidents impliquant l'alcool au volant. Les résultats sont présentés à l'annexe IX.

6. PRATIQUES EXEMPLAIRES

Les pratiques exemplaires repérées dans le cas de la Grande-Bretagne sont, d'une part, la démarche d'élaboration d'une campagne de sensibilisation *Think!* et d'autre part, les *Demonstration Projects* et le *Partnership Grant Scheme* qui sont deux programmes visant à soutenir les autorités locales en matière de sécurité routière.

6.1. DÉMARCHE D'ÉLABORATION DE LA CAMPAGNE DE SENSIBILISATION THINK!

Comme précisé précédemment, la stratégie de communication du DfT est rassemblée sous le vocable *Think!* depuis le lancement de la stratégie 2000-2010 en sécurité routière. De même, l'équipe responsable de la stratégie de communication au sein du DfT était la *Think! Road safety campaign team* (voir la figure 1). Pour élaborer et mettre en œuvre des campagnes touchant des thèmes particuliers, le DfT s'est doté depuis peu d'une démarche standardisée. En effet, le DfT a publié en mars 2011 un document précisant cette démarche, et ce, en 10 étapes⁴⁵⁴ :

1. **Recherches initiales** : cette étape consiste à réviser et à analyser les données et les études existantes. Cela est effectué pour améliorer la compréhension du DfT quant à l'audience visée et ses comportements. Les éléments trouvés sont partagés avec l'équipe de la campagne, ce qui inclut l'équipe de marketing *THINK!*, les responsables politiques du DfT et l'agence de communication. Si nécessaire, le DfT commande des recherches académiques supplémentaires.
2. **Consultations avec les experts de la sécurité routière** : l'équipe de la campagne rencontre des experts du secteur d'activité de la sécurité routière (diverses organisations gouvernementales et non gouvernementales et entreprises privées intervenant en matière de sécurité routière. À cet égard, voir la section 2.2.9 « Autres acteurs intervenant en sécurité routière ») de même que des *Road Safety officers* pour partager leurs connaissances et idées sur la problématique et l'auditoire en question. L'objectif de ces consultations est de dégager des thèmes communs et des mesures potentielles qui encourageraient un changement de comportement. L'équipe regarde également les incitatifs et les facteurs de changement, de même que les barrières qui inhiberaient les changements visés. Les mesures choisies seront plus tard soumises à de plus amples recherches.
3. **Élaboration des messages thèmes de la campagne** : à partir des éléments colligés lors des deux premières étapes, plusieurs messages thèmes sont élaborés. Ces derniers sont ensuite examinés en fonction des évidences scientifiques disponibles et les meilleurs sont gardés pour la suite des choses.
4. **Recherche qualitative sur l'élaboration de la stratégie** : les messages thèmes sont ensuite discutés à l'intérieur de groupes de discussions. Ceux-ci sont constitués des personnes de l'audience cible et, au besoin, de leurs pairs et des personnes pouvant les influencer. Les participants sont questionnés sur le comportement que le DfT désire changer. Les réponses sont analysées pour découvrir les déclencheurs du comportement indésirable et les motivations qui pourraient amener un changement.
5. **Élaboration des tâches liées à la campagne** : une esquisse des tâches liées à la campagne est élaborée par l'équipe de campagne. À cette étape, le service des communications est en lien avec l'équipe de campagne pour esquisser un angle de traitement de la problématique.
6. **Mise à jour auprès des parties prenantes** : les principales parties prenantes internes et externes sont informées des progrès de l'élaboration de la campagne de sensibilisation.

⁴⁵⁴ DfT, *THINK! campaign development process*, <http://www.dft.gov.uk/publications/think-development/>

7. **Recherche qualitative sur la création de la stratégie** : l'équipe de la campagne présente plusieurs idées de concepts en lien avec l'étape 5. Ces idées sont présentées par un groupe de recherche indépendant à des groupes de discussions. L'objectif des discussions est de connaître le degré de persuasion associé à chaque idée de concept et de savoir à quel degré elles amèneront un changement dans les comportements. Un document résumant les meilleurs concepts est ensuite produit.
8. **Production de la campagne de sensibilisation** : l'idée choisie est alors développée à travers les divers moyens médiatiques recommandés par l'agence de communications, c'est-à-dire la télévision, la radio, Internet, etc. Si nécessaire, d'autres groupes de discussion sont mis en place pour discuter de l'efficacité des moyens utilisés.
9. **Lancement de la campagne** : la campagne finale, et le raisonnement qui a mené à son élaboration, sont présentés aux principales parties prenantes.
10. **Évaluation de la campagne** : des études et des enquêtes sont utilisées pour évaluer le succès de la campagne. La plupart des campagnes sont évaluées sur la base des changements constatés en lien avec les attitudes et comportements.

Pour davantage d'information (objectifs, budget, médias utilisés, évaluation, etc.) sur la stratégie de communication générale, présentée sous le vocable Think!, voir la section 5 « Stratégies de communication ».

6.2. PROJETS DE DÉMONSTRATION ET DE PARTENARIATS LOCAUX DU DfT

Le DfT octroie du financement aux autorités locales (*Local Highway Priorities*) et aux organisations non gouvernementales pour mettre en œuvre et démontrer l'efficacité de projets innovateurs en matière de sécurité routière et pour favoriser le partenariat. Deux principaux types de projets sont ainsi financés :

- les projets de démonstration;
- les projets réalisés dans le cadre de partenariats locaux : ces projets sont financés par l'entremise du *Partnership Grant Scheme*⁴⁵⁵.

6.2.1. Projets de démonstration

Les projets de démonstration sont des initiatives étalées sur plusieurs années qui démontrent et évaluent un ensemble de mesures de sécurité routière dans une région donnée.

Entre décembre 2001 et l'année 2008, le DfT a financé quatre projets de démonstration engageant une trentaine d'autorités locales. En date de mars 2009, ces projets ont reçu 34 M£ (environ 54 M\$ CA) du DfT. Ces quatre projets de démonstration sont les suivants :

■ *Mixed Priority Routes*

Le DfT a financé le projet *Mixed Priority Routes* dans 10 régions entre 2002 et 2006. Ce projet vise à démontrer comment améliorer la sécurité sur les routes présentant les caractéristiques suivantes :

- une utilisation à des fins résidentielles et commerciales;
- une diversité d'utilisateurs (cyclistes, passagers de bus, acheteurs, élèves, conducteurs de véhicules motorisés, etc.);
- existence d'aires de stationnement et de livraison;
- est considérée comme présentant des problèmes majeurs de sécurité routière.

⁴⁵⁵ NAO, *Department for Transport: Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, p. 38-47, http://www.nao.org.uk/publications/0809/improving_road_safety_for_ped.aspx

Une série de projets pilotes ont été réalisés dans les 10 régions, ont été évalués et ont donné lieu à la publication d'un guide de bonnes pratiques à l'intention des autorités locales désireuses d'implanter des mesures similaires dans leurs régions⁴⁵⁶.

■ *Neighbourhood Road Safety Initiative*

Le projet *Neighbourhood Road Safety Initiative* a été implanté dans quinze régions entre 2002 et 2006. Ce projet s'adresse aux communautés défavorisées aux prises avec un grand nombre d'enfants victimes d'accidents de la route. Il visait à trouver des moyens innovateurs de réduire le nombre d'accidents de la route, en particulier ceux impliquant des enfants. La mise en œuvre des initiatives a été réalisée grâce à des partenariats entre divers acteurs de la sécurité routière afin de favoriser une approche pluridisciplinaire de la problématique⁴⁵⁷.

■ *Inner City Road Safety*

Le projet *Inner City Road Safety* a été implanté dans une région entre 2004 et 2009. Il s'agit d'un projet similaire au précédent, mais à plus grande échelle et s'adressant au centre-ville de Birmingham. C'est en raison du nombre important d'enfants victimes d'accidents de la route que ce projet de 6 M£ (environ 9,5 M\$ CA) a été implanté dans l'est de Birmingham pour la période 2004-2009. Son objectif était de démontrer à l'ensemble des autorités locales comment une approche de partenariat avec les organisations gouvernementales locales en sécurité routière pouvait réduire le nombre de victimes et apporter des bénéfices aux zones défavorisées. Le projet consistait principalement en des améliorations aux infrastructures. À cela s'ajoutaient des mesures d'éducation telles que la distribution de dépliants, etc. Les améliorations effectuées concernaient des accès plus faciles aux abris d'autobus, des mesures de ralentissements du trafic, la mise en place d'une signalisation pour les piétons et les cyclistes, etc.

■ *Rural Demonstration Projects*

Les *Rural Demonstration Projects* ont été implantés dans quatre autorités locales entre 2007 et 2010. Ce projet vise à appliquer des méthodes nouvelles et innovatrices en matière de sécurité routière sur les routes rurales caractérisées par un nombre élevé d'accidents routiers. L'objectif est d'en déduire des meilleures pratiques qui peuvent être appliquées à l'échelle nationale⁴⁵⁸.

6.2.2. Partenariats locaux⁴⁵⁹

■ Description

La *Road Safety Act 2006* a donné le pouvoir au DfT d'accorder des subventions directement aux *Local Highway Authorities*. Ainsi, à partir d'octobre 2006, le DfT a rendu disponible une enveloppe de 4 M£ (environ 6,3 M\$ CA) dans le cadre de son *Partnership Grant Scheme*. L'objectif principal de ce programme, toujours en vigueur, est de financer l'établissement de partenariats entre les institutions traditionnellement responsables de la sécurité routière et des organisations d'autres secteurs d'activités tels que l'éducation, la santé, les services d'incendie, le secteur de la jeunesse et les organisations de volontariat pour améliorer la sécurité routière ou d'instaurer le plan local de sécurité routière. Un autre objectif est de favoriser la mise en œuvre de projets de sécurité

⁴⁵⁶ DfT, *Mixed Priority Routes: Practitioners' Guide*, <http://assets.dft.gov.uk/publications/local-transport-notes/ltn-3-08.pdf>

⁴⁵⁷ Neighbourhood Road Safety Initiative, *Page d'accueil*, <http://www.nrsi.org.uk/nrsi/index.html>

⁴⁵⁸ Voir par exemple, Norfolk County Council, *Rural Demonstration Project*, http://www.norfolk.gov.uk/Travel_and_transport/Road_safety/Rural_Demonstration_Project/index.htm

⁴⁵⁹ DfT, *Road safety partnership grant scheme*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/partnership-grant-scheme/>

routière produisant des bénéfices pour l'environnement. Les projets de démonstration pouvaient à partir de ce moment être financés par ce nouveau mécanisme.

Trois rondes de financement ont initialement été prévues, chacune portant sur deux années financières. Pour la première ronde (2007-2009), 27 partenariats locaux ont été approuvés pour un montant total de 5,3 M£ (environ 8,4 M\$ CA). Pour la période 2008-2010, le nombre a été de 19 partenariats (2,2 M£, soit environ 3,5 M\$ CA). Enfin, environ 7 M£ (environ 11 M\$ CA) ont été approuvés pour 2009 à 2011.

■ Exemple : *Essex County Council*

Devant le nombre élevé d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes dans les zones défavorisées (notamment en raison de jeunes conducteurs utilisant leur cellulaire au volant, de motocyclistes, etc.), un partenariat a été instauré pour mettre en place diverses mesures d'éducation et de formation en sécurité routière. Le financement de 205 000 £ (environ 325 000 \$ CA) accordé pour la période 2007-2009 a permis de mettre en place une unité mobile de sensibilisation (camion contenant du matériel pour la campagne en cours). L'unité a voyagé dans l'ensemble du comté pour visiter les écoles, les événements locaux, les centres urbains, etc., et tenir des ateliers sur la sécurité routière. Le projet a également permis de soutenir les activités de contrôle de la police (affichage public des endroits de surveillance, etc.).

6.3. AUTRES PRATIQUES EXEMPLAIRES

- Élaboration d'un guide des meilleures pratiques en matière de sécurité routière pour les transports locaux⁴⁶⁰;
- Mise en place d'un programme de caméra radar (le *Safety Camera Programme*) reconnu comme étant une bonne pratique⁴⁶¹;
- Élaboration d'une technique d'évaluation des bénéfices et des coûts liés à la prévention des décès et des victimes de la route⁴⁶²;
- Préparation d'un programme d'éducation en sécurité routière sur le terrain pour les enfants (programme *Kerbcraft*)⁴⁶³.

⁴⁶⁰ DfT, *Road Safety Good Practice Guide*,

<http://www.ukroads.org.ukroadsafety/articlespapers/roadsafetygoodpracticeguide.pdf>

⁴⁶¹ European Commission, *Best practices in road safety. Handbook for measures at the country level*, p. 50,

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_handbook_for_measures_at_the_country_level.pdf

⁴⁶² 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. 201,

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

Voir également, NAO, *Department for Transport: Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, p. 30, http://www.nao.org.uk/publications/0809/improving_road_safety_for_ped.aspx.

⁴⁶³ DfT, *Kerbcraft*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/kerb-craft/>

BIBLIOGRAPHIE

Les documents de cette bibliographie ont été consultés au cours du mois de janvier 2012.

ACCESS LEGAL (Page consultée en janvier 2012). *What duty does the local highway authority owe you for the conditions of the road?*, [en ligne], <http://www.access-legal.co.uk/free-legal-guides/what-duty-does-the-local-highway-authority-owe-you-for-the-conditions-of-the-road-1360.htm>

AUTOMOBILE ASSOCIATION (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne], www.theaa.com

BANQUE DU CANADA (Page consultée en janvier 2012). *Moyenne annuelle 2011*, [en ligne], <http://www.banqueducanada.ca/stats/assets/pdf/nraa-2011.pdf>

BLISS T. ET J. BREEN, GLOBAL ROAD SAFETY FACILITY et BANQUE MONDIALE (Page consultée en janvier 2012). *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, [en ligne], http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROADSAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

CHAPMANCENTRAL (Page consultée en janvier 2012). *History of British road safety*, [en ligne], http://www.chapmancentral.co.uk/wiki/History_of_British_road_safety

CHILDREN'S TRAFFIC CLUB' (Page consultée en janvier 2012). *About the Club*, <http://www.trafficclub.co.uk/pros/about.asp>

DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT (Page consultée en janvier 2012). *National Evaluation of Local Public Service Agreements*, [en ligne], <http://www.communities.gov.uk/documents/localgovernment/pdf/152699.pdf>

DEPARTMENT FOR EDUCATION (Page consultée en janvier 2012). *Your family's safety at home and on the roads*, [en ligne], <https://www.education.gov.uk/publications/standard/publicationDetail/Page1/PKHFM17>

DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Advice about Local Road Safety Strategies*, [en ligne], <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/localroadsafetystrategies.pdf>

DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Annual Report and Accounts 2010-11*, [en ligne], <http://assets.dft.gov.uk/publications/dft-annual-report-and-accounts-2010-11/hc972-01.pdf>

DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads The Safest in the World*, [en ligne], <http://www.20splentyforus.org.uk/UsefulReports/DfTConsultation/DfTRoadsafetyconsultation.pdf>

DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Creating Growth, Cutting Carbon: Making Sustainable Local Transport Happen*, [en ligne], <http://www2.dft.gov.uk/pgr/regional/sustainabletransport/>

DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Child Road Safety – Achieving the 2010 Target*, [en ligne], http://collections.europarchive.org/tna/20080305212312/http://www.dft.gov.uk/pgr/road_safety/child/childroadsafetyachievingthe24630

- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Department for Transport child road safety strategy 2007*, [en ligne], http://s3.amazonaws.com/zanran_storage/www.dft.gov.uk/ContentPages/7219187.pdf
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Drink Drive, 'Moment of Doubt' post-campaign report, Christmas 2009*, [en ligne], <http://assets.dft.gov.uk/publications/drink-driving/campaign-case-study.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Government's Motorcycling Strategy*, [en ligne], <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/vehicles/motorcycling/thegovernmentsmotorcyclingst4550>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Guidelines for Evaluating Road Safety Education Interventions*, [en ligne], <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/educationinterventions/elinesforevaluatingroads4676.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Kerbcraft*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/kerb-craft/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Local Sustainable Transport Fund*, [en ligne], <http://www2.dft.gov.uk/pgr/regional/transportfund/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *National road safety communications activity calendar*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/publications/road-safety-activity-calendar/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *National Road Safety Delivery Board – Minutes*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/publications/national-road-safety-delivery-board-minutes>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Organisation chart* (21 octobre 2011), [en ligne], <http://reference.data.gov.uk/gov-structure/organogram/?dept=dft&post=1>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Reported Road Casualties in Great Britain: Quarterly Provisional Estimates Q2 2011*, [en ligne], <http://assets.dft.gov.uk/statistics/releases/road-accidents-and-safety-quarterly-estimates-q2-2011/road-accidents-and-safety-quarterly-estimates-q2-2011.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety Good Practice Guide*, [en ligne], <http://www.ukroads.org/ukroadsafety/articlespapers/roadsafetygoodpracticeguide.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Road safety grants*, [en ligne], <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/secroadsafetygrants/index.html>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Road safety partnership grant scheme*, [en ligne], <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/rspg/index.html>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety Research Report No. 82*, [en ligne], <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme1/childpedestrianprojects/kerbcraftevaluationmain.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Road safety research reports*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/research/>

- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Strategic framework for road safety*, [en ligne], <http://assets.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety/strategicframework.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *THINK! brand guidelines*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/publications/think-brand-guidelines/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *THINK! Brand Review*, [en ligne], <http://assets.dft.gov.uk/publications/adobepdf-164386-711130/think-brand-review.pdf>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *THINK! campaign development process*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/publications/think-development/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *THINK! Drink driving*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/publications/think-drink-driving/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Think! Education – Early years and primary*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/think/education/early-years-and-primary/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *THINK! Education road safety professionals toolkits*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/publications/think-education/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Think! Education – Secondary*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/think/education/secondary/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *THINK! Exhibition display stands*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/publications/think-exhibition-display-stands/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *THINK! research*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/publications/think-research/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *THINK! resources for road safety professionals*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/think/>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Tomorrow's roads : safer for everyone*, [en ligne], <http://collections.europarchive.org/tna/20080305212312/http://www.dft.gov.uk/pdf/pgr/roadsafety/strategytargetsperformance/tomorrowsroadssaferforeveryone>
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Tomorrow's roads: safer for everyone: the second three year review*, [en ligne], http://www.ukroads.org/ukroadsafety/articlespapers/articles_dft_sfe_s3yr.pdf
- DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Urban safety management guidelines*, [en ligne], <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/urbansafetymanagement.pdf>
- DEPARTMENT OF HEALTH (Page consultée en janvier 2012). *Healthy lives, healthy people: consultation on the funding and commissioning routes for public health*, [en ligne], http://www.dh.gov.uk/en/Consultations/Liveconsultations/DH_122916
- DEPARTMENT OF HEALTH (Page consultée en janvier 2012). *Saving Lives: Our healthier nation*, [en ligne], http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+www.dh.gov.uk/en/Publicationsandstatistics/Publications/PublicationsPolicyAndGuidance/DH_4118614
- DIRECTGOV (Page consultée en janvier 2012). *DVLA*, [en ligne], http://www.direct.gov.uk/en/DI1/Directories/UsefulContactsByCategory/MotoringContacts/DG_10012974
- DIRECTGOV (Page consultée en janvier 2012). *The road user and the law*, [en ligne], http://www.direct.gov.uk/en/TravelAndTransport/Highwaycode/DG_069869

DIRECTGOV. (Page consultée en janvier 2012). *Think!*, [en ligne], <http://think.direct.gov.uk/>

DRIVER AND VEHICLE LICENSING AGENCY (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/dvla/>

DRIVING STANDARDS AGENCY (Page consultée en janvier 2012). *About DSA*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/dsa/about/>

EURO NCAP (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, http://fr.euroncap.com/home_fr.aspx

EURORAP (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.eurorap.org/>

EUROPEAN COMMISSION (Page consultée en janvier 2012). *Best practices in road safety. Handbook for measures at the country level*, [en ligne], <http://ec.europa.eu/transport>

EUROPEAN COMMISSION (Page consultée en janvier 2012). *Multi-sectoral co-ordination*, [en ligne], http://www.dacota-project.eu/Links/erso/knowledge/Fixed/10_rsm/RSM.pdf

EUROPEAN COMMISSION (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety*, [en ligne], http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/policy/policy_en.htm

GERALD CUMMINS (Page consultée en janvier 2012). *The History of Road Safety*, [en ligne], <http://www.driveandstayalive.com/info%20section/history/history.htm>

HEALTH AND SAFETY EXECUTIVE (Page consultée en janvier 2012). *Work related road safety*, [en ligne], <http://www.hse.gov.uk/roadsafety/index.htm>

HIGHWAYS AGENCY (Page consultée en janvier 2012). *Framework document*, [en ligne], http://www.highways.gov.uk/aboutus/documents/090708_version_of_Highways_Framework.pdf

HIGHWAYS AGENCY (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.highways.gov.uk/>

HIGHWAYS AGENCY (Page consultée en janvier 2012). *Strategic Safety Action Plan: Structure*, [en ligne], <http://www.highways.gov.uk/business/31308.aspx>

HIGHWAYS AGENCY (Page consultée en janvier 2012). *What are Local Network Management Schemes (LNMS)?*, [en ligne], <http://www.highways.gov.uk/roads/18388.aspx>

HOME OFFICE (Page consultée en janvier 2012). *About us*, [en ligne], <http://www.homeoffice.gov.uk/about-us/>

IBM CENTER FOR THE BUSINESS OF GOVERNMENT (Page consultée en janvier 2012). *UK Public Service Agreements*, [en ligne], <http://www.businessofgovernment.org/blog/business-government/uk-public-service-agreements>

INSTITUTE FOR ROAD SAFETY RESEARCH (Page consultée en janvier 2012). *The effectiveness of road safety education*, [en ligne], <http://www.swov.nl/rapport/R-2006-06.pdf>

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (OECD) (Page consultée en janvier 2012). *IRTAD Road Safety 2010*, [en ligne], <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/>

IRTAD (Page consultée en janvier 2012). *À propos de l'IRTAD*, [en ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/aboutfr.html>

IRSO (Page consultée en janvier 2012). *About us*, [en ligne], http://www.irso.org.uk/about_us.html

NATIONAL AUDIT OFFICE (Page consultée en janvier 2012). *Department for Transport: Improving road safety for pedestrians and cyclists in Great Britain*, [en ligne], http://www.nao.org.uk/publications/0809/improving_road_safety_for_ped.aspx

- NEIGHBOURHOOD ROAD SAFETY INITIATIVE (Page consultée en janvier 2012). *Home*, [en ligne], <http://www.nrsi.org.uk/nrsi/index.html>
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES- FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS (Page consultée en janvier 2012). *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, [en ligne], <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>
- PARLIAMENT TRANSPORT COMMITTEE (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety Framework*, [en ligne], <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/transport-committee/inquiries/road-safety/>
- PASSIVE SAFETY UK (Page consultée en janvier 2012). *Home*, [en ligne], <http://www.ukroads.org/passivesafety/>
- QUBEMEDIA (Page consultée en janvier 2012). *West Sussex County Council. Road safety campaign*, [en ligne], <http://www.qubemedia.net/social-marketing-driving.php>
- RAC FOUNDATION (Page consultée en janvier 2012). *About*, [en ligne], <http://www.racfoundation.org/about-us>
- RAILWAYS ARCHIVE (Page consultée en janvier 2012). *Transport Ten Year Plan 2000*, [en ligne], http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DTLR_10YearPlan.pdf
- ROAD SAFE (Page consultée en janvier 2012). *About us*, [en ligne], <http://www.roadsafe.com/>
- ROAD SAFETY GB (Page consultée en janvier 2012). *About*, [en ligne], <http://www.roadsafetygb.org.uk/pages/about-larsoa.html>
- ROAD SAFETY GB (Page consultée en janvier 2012). *Free resources - Primary*, [en ligne], <http://www.roadsafetygb.org.uk/resources/c4.html>
- ROSPA (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety*, <http://www.rospace.com/roadsafety/default.aspx>
- ROSS, Alan Dr (Page consultée en janvier 2012). *Managing and Coordinating Road Safety International experience*, [en ligne], http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/events/Belgrade-2011.04/2011_Belgrade_Pres_Managing_and_coordinating_road_safety_international_experience_260411.pdf
- SCOTTISH GOVERNMENT (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety Framework to 2020*, [en ligne], <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/274654/0082190.pdf>
- SIR PETER NORTH CBE QC (Page consultée en janvier 2012). *Report of the Review of Drink and Drug Driving Law*, Juin 2010, [en ligne], <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100921035225/http://northreview.independent.gov.uk/docs/NorthReview-Report.pdf>
- SOMERSET ROAD SAFETY (Page consultée en janvier 2012). *Somerset Road Safety on Social Networking Sites*, [en ligne], <http://roadsafetysomerset.org.uk/blog/post/somerset-road-safety-on-social-networking-sites#>
- SURREY COUNTY (Page consultée en janvier 2012). *Surrey Transport Plan*, [en ligne], <http://www.surreycc.gov.uk/roads-and-transport/surrey-transport-plan-ltp3>
- SUSSEX POLICE, ROADS (Page consultée en janvier 2012). *Road safety and vehicles, Children and teenagers*, [en ligne], <http://www.sussex.police.uk/advice-and-support/roads,-road-safety-and-vehicles/>

- THE NATIONAL ARCHIVES (Page consultée en janvier 2012). *Department for Transport, A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads the Safest in the World*, [en ligne],
<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+dft.gov.uk/pgr/roadsafety/roadsafetyconsultation/>
- THE NATIONAL ARCHIVES, DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Page consultée en janvier 2012). *Road safety compliance consultation*, [en ligne],
<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/consultations/closed/compliance/compliancehtml>
- THE NATIONAL ARCHIVES (DEPARTMENT FOR TRANSPORT) (Page consultée en janvier 2012). *Transport Ten Year Plan 2000*, chapitre 7, [en ligne],
<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/about/strategy/whitepapers/previous/transporttenyearplan2000>
- TRANSPORT COMMITTEE (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/transport-committee/>
- TRANSPORT COMMITTEE (Page consultée en janvier 2012). *Written evidence – Road Safety Framework*, (voir RSF 15 ou RSF 23), [en ligne],
<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmtran/writev/roadsafety/contents.htm>
- TRANSPORT RESEARCH LABORATORY (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.trl.co.uk/>
- THINK! EDUCATION - EARLY YEARS AND PRIMARY (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne], <http://www.dft.gov.uk/think/education/early-years-and-primary/>
- THINK! EDUCATION – SECONDARY (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.dft.gov.uk/think/education/secondary/>
- THINK! SHOP (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://shop.dft.gov.uk/thinkrsoshop/Default.aspx>
- UK ROADS (Page consultée en janvier 2012). *Home*, [en ligne],
<http://www.ukroads.org/ukroadsltd/>
- UK ROAD SAFETY (Page consultée en janvier 2012). *Home*, [en ligne],
<http://www.ukroads.org/ukroadsafety/index.htm>
- UTALK MARKETING (Page consultée en janvier 2012). *How a UK road safety video went viral with 5 million views*, [en ligne],
http://www.utalkmarketing.com/Pages/Article.aspx?ArticleID=17343&Title=How_a_UK_road_safety_video_went_viral_with_5_million_views
- VEHICLE AND OPERATOR SERVICES AGENCY (Page consultée en janvier 2012). *About us*, [en ligne],
<http://www.dft.gov.uk/vosa/aboutvosa/aboutvosa.htm>
- VEHICLE CERTIFICATION AGENCY (Page consultée en janvier 2012). *Page d'accueil*, [en ligne],
<http://www.dft.gov.uk/vca/>
- WEGMAN F. ET AUTRES (Page consultée en janvier 2012). *SUNFlower: A Comparative Study of the Development of Road Safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*, [en ligne],
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sunflower_report.pdf
- WELSH GOVERNMENT (Page consultée en janvier 2012). *Road Safety Strategy for Wales*, [en ligne],
<http://wales.gov.uk/topics/transport/publications/roadsafety/?lang=en>
- YOUTUBE (Page consultée en janvier 2012). *Embrace Life - always wear your seat belt*, [en ligne],
http://www.youtube.com/watch?v=h-8PBx7isoM&feature=player_embedded#!

PERSONNES-RESSOURCES

Jeanne Breen

Jeanne Breen Consulting on road safety management and strategy
j_breen@btopenworld.com

Laurent Carnis

Chargé de Recherche – économiste
Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
laurent.carnis@ifsttar.fr

Robert Gifford

Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS)
robert.gifford@pacts.org.uk

Jeff Gilmore

Road User, Licensing, Insurance and Safety Division
Department for Transport
Jeff.Gilmore@dft.gsi.gov.uk

ANNEXE I : DONNÉES DU BILAN ROUTIER 2010 DE L'INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (IRTAD)⁴⁶⁴

**Table 1. Number of road fatalities, seriously injured and injury crashes
1970-2009**

UK	1970	1980	1990	2000	2005	2008	2009	2009 % change over		
								2008	2000	1970
Fatalities	7 771	6 182	5 402	3 580	3 336	2 645	2 337	-11.6%	-35%	-70%
Injury crashes	272 765	257 282	265 600	242 117	213 043	176 814	169 805	-4%	-30%	-38%

**Table 2. Risk indicators
1970, 1980, 1990, 2000, 2009**

UK Rates (reported)	1970	1980	1990	2000	2009	2009 % change over	
						2000	1970
Deaths/100 000 population	14.0	11.0	9.4	6.1	3.8	-38%	-73%
Deaths/10 000 motor vehicles	5.3	3.3	2.2	1.2	.66	-46%	-88%
Deaths/billion veh-km **(GB)	-	-	-	7.59	4.59	-40%	-
Motorisation (number of vehicles/1 000 inhabitants)	263.6	329.9	435.8	501.4	572.8	14%	117%

**Table 3. Reported fatalities in UK by road user group
1980, 2000, 2008 and 2009**

UK	1980		2000		2008		2009		2009 % change over		
									2008	2000	1980
	No.	% of total	No.	% of total	No.	% of total	No.	% of total			
Passenger cars	2 360	38	1 784	50	1 323	50	1 130	48	-15	-37	-52
Bicyclists	316	5	131	4	117	4	104	4	-11	-21	-67
Pedestrians	2 035	33	889	25	591	22	524	22	-11	-41	-74
Motorcycles (all)	1 187	19	612	17	509	19	488	21	-4	-20	-59
Other road users	284	5	164	5	105	4	91	4	-13	-45	-68
Total	6 182	100	3 580	100	2 645	100	2 337	100	-12	-35	-62

⁴⁶⁴ International Transport Forum (OECD), *IRTAD Road Safety 2010*, p. 265-274,
<http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/10IrtadReport.pdf>

Table 5. Reported fatalities by age group (UK)

	UK							2009 % change over		
	1970	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2008	2000	1970
0-5	388	142	123	41	28	30	17	-43	-59	-96
6-9	285	139	108	41	20	23	13	-43	-68	-95
10-14	261	218	163	89	48	57	39	-32	-56	-85
15-17	513	559	335	169	192	160	126	-21	-25	-75
18-20	706	864	558	342	311	272	243	-11	-29	-66
21-24	673	578	616	304	328	270	224	-17	-26	-67
25-64	3 119	2 270	2 223	1 908	1 549	1 333	1 243	-7	-35	-60
>65	1 824	1 407	1 241	679	575	499	432	-13	-36	-76

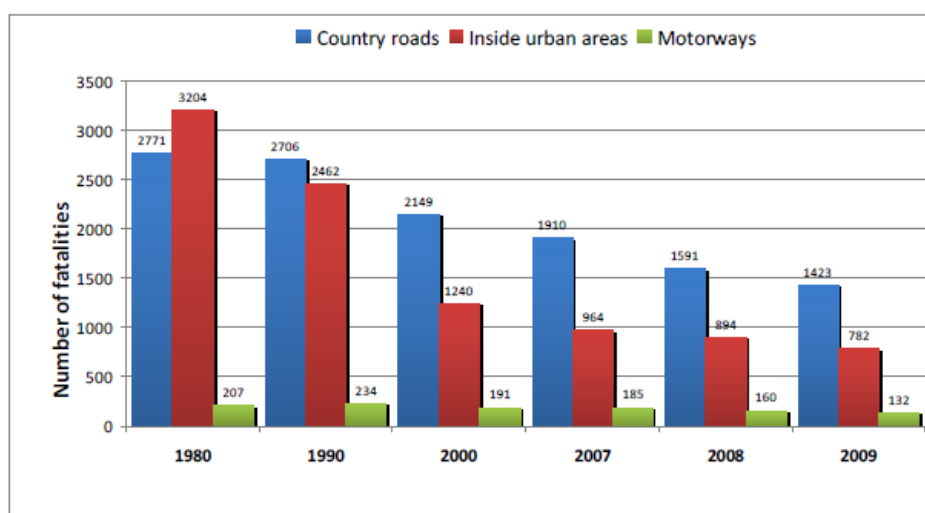
Figure 5. Reported fatalities by type of road
1980, 1990, 2000, 2007, 2008 and 2009

Table 5. Reported fatalities by type of road

							2009 % change over		
	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2008	2000	1980
Country roads	2 771	2 706	2 149	1 910	1 591	1 423	-11%	-34%	-49%
Inside urban areas	3 204	2 462	1 240	964	894	782	-13%	-37%	-76%
Motorways	207	234	191	185	160	132	-18%	-31%	-36%

ANNEXE II : PARTENAIRES DU DFT DANS LES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION 2010-2011⁴⁶⁵

Partner support for THINK! road safety campaign 2010-11	
Child road safety partner	Child road safety activity
Blackburn Rovers Community Trust, Leeds United Football in the Community, Sunderland AFC Foundation, West Bromwich Albion Foundation	Classroom sessions with children using 'Safe Place to Cross' toolkit.
Drink drive partner	Drink drive activity
Coca-Cola	Partnered with Driver Friendly on the Coca-Cola Designated Driver campaign, rewarding drivers with a buy one, get one free offer on Coca-Cola over Christmas 2010.
Admiral Taverns, Charles Wells Pub Company, Enterprise Inns, Everards, Greene King, Hall & Woodhouse, JW Lees, Punch Taverns	Ran Coca-Cola Driver Friendly promotion over Christmas 2010.
Enterprise Inns	Promoted Driver Friendly packs to their venues to encourage running of independent, driver-specific offers.
British Beer and Pub Association, British Soft Drinks Association	Supported the Driver Friendly initiative.
Motorcycling partner	Motorcycle Safety Activity
CBT Motorcycle Trainers	Distribution of Grater (safety gear) leaflets with Infinity discount voucher to those taking CBT
Bikesafe, Devitt, ebike, Equity Red Star, Motorcycle Direct, Chandler Direct, MCE, Swinton Insurance	Distribution of Grater leaflets with Infinity discount voucher to motorcycle insurers
Adelaide Insurance	Distribution of Grater leaflets without the discount voucher
IAM/Get on	Distribution of Grater leaflets with Infinity discount voucher to their clients
Carole Nash	Electronic version of the leaflet on their website
Bikesure	Electronic version of the leaflet in their newsletter
Abbey Motorcycle Instructors	Continued to distribute last year's leaflet with discount vouchers

⁴⁶⁵ DfT, *Annual Report and Accounts 2010-11*, p. 34, <http://assets.dft.gov.uk/publications/dft-annual-report-and-accounts-2010-11/hc972-01.pdf>

ANNEXE III : PRINCIPALES LOIS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (1980-2011)

Le tableau suivant présente les lois (et quelques événements) liées à la sécurité routière. Elles ont été repérées principalement sur deux sites Internet. Le premier site est Direct.gov, lequel présente les lois liées au Code de la route (Highway Code)⁴⁶⁶. Les lois présentées remontent jusqu'au début des années 1970. Le second site Internet présente un survol des principaux événements liés à l'avancement de la sécurité routière au Royaume-Uni depuis la fin du XIX^e siècle jusqu'au milieu des années 1990⁴⁶⁷.

LOI / RÈGLEMENT / AUTRE	THÈME
<i>Road Safety Act 2006</i>	Les dispositions de cette loi sont conçues pour améliorer la sécurité routière et aider à atteindre les cibles de réduction des accidents. Les dispositions portent entre autres sur l'alcool au volant, les excès de vitesse, les nouveaux types d'infractions (ex. : cellulaire au volant), les pénalités, la formation des conducteurs, la fatigue au volant, les permis de conduire, l'immatriculation des véhicules et l'assurance automobile. Cette loi révisé certaines dispositions des lois suivantes : <i>Road Traffic Act 1988</i> ; <i>Road Traffic Offenders Act 1988</i> ; <i>Road Traffic Regulation Act 1984</i> ; <i>Vehicle Excise and Registration Act 1994</i> .
<i>Motor Vehicles (Wearing of Seat Belts) (Amendment) Regulations 2006</i>	Port de la ceinture de sécurité
<i>Traffic Management Act 2004</i>	Gestion du trafic sur les routes (pour régler les problèmes de congestion et de perturbation routière)
<i>Traffic Signs Regulations & General Directions 2002</i>	Signalisation routière
<i>Police Reform Act 2002</i>	Loi qui aborde entre autres les pouvoirs octroyés aux policiers pour appliquer la loi, notamment en matière de sécurité routière.
<i>Road Vehicles (Registration & Licensing) Regulations 2002</i>	Enregistrement et immatriculation des véhicules, notifications et changements au dossier, exemptions liées aux véhicules de la Couronne, licences de commerces (concessionnaire automobile), etc.
<i>Road Vehicles (Display of Registration Marks) Regulations 2001</i>	Affichage de la plaque d'immatriculation et des numéros d'immatriculation (avant, arrière), etc.
<i>Powers of Criminal Courts (Sentencing) Act 2000</i>	Pouvoirs des tribunaux pénaux
<i>Motor Vehicles (Driving Licences) Regulations 1999</i>	Permis de conduire, classes des véhicules, demandes de permis, permis probatoires, examens théoriques et pratiques, cours de conduite pour motocyclistes, etc.
<i>Zebra, Pelican and Puffin Pedestrian Crossings Regulations and General Directions 1997</i>	Traverse de piétons
<i>Motor Cycles (Eye Protectors) Regulations 1999</i>	Lunettes de moto, protection des yeux en motocyclette

⁴⁶⁶ Directgov, *The road user and the law*, http://www.direct.gov.uk/en/TravelAndTransport/Highwaycode/DG_069869

⁴⁶⁷ Gerald Cummins, *The History of Road Safety*, <http://www.driveandstayalive.com/info%20section/history/history.htm>
 Directgov, *The road user and the law*, http://www.direct.gov.uk/en/TravelAndTransport/Highwaycode/DG_069869

LOI / RÈGLEMENT / AUTRE	THÈME
<i>Road Traffic (New Drivers) Act 1995</i>	Période probatoire pour les nouveaux conducteurs, révocation du permis, reprise des tests, etc.
<i>Vehicle Excise and Registration Act 1994</i>	Droit d'accise sur les véhicules, enregistrement et immatriculation des véhicules, infractions liées à ces aspects, poursuites judiciaires, etc.
<i>Motor Vehicles (Wearing of Seat Belts by Children in Front Seats) Regulations 1993</i>	Port de la ceinture de sécurité pour les enfants (avant)
<i>Motor Vehicles (Wearing of Seat Belts) Regulations 1993</i>	Port de la ceinture de sécurité pour les adultes (avant et arrière) et les enfants (arrière)
<i>New Roads and Streetworks Act 1991</i>	Porte sur les travaux routiers en général. Aborde entre autres la sécurité des travailleurs.
<i>Road Traffic Act 1991</i>	Infractions en matière de conduite, alcool et drogue au volant, cyclistes, inspections des véhicules, attribution des permis de conduire, assurances, procès, pénalités, trafic dans la ville de Londres, plans de transport, stationnement dans la ville de Londres, etc.
<i>Road Vehicles Lighting Regulations 1989</i>	Phares de jour, réflecteurs, feux arrières, etc.
<i>Road Traffic Offenders Act 1988</i>	Procès, sentences, constats d'infraction (pénalités), etc.
<i>Road Traffic Act 1988</i>	Infractions en matière de conduite, alcool et drogue au volant, courses automobiles sur les routes publiques, mesures de sécurité (ceinture, casque, etc.), cyclisme, véhicules hors-route, signalisation routière et piétonnière, promotion de la sécurité routière, conception et construction des véhicules, tests des divers types de véhicules, attribution des permis de conduire (véhicule de promenade, véhicules lourds), formation et cours de conduite, assurances avec responsabilités civiles (<i>third-party liabilities</i>), pouvoirs des constables, etc.
<i>Committee of Public Accounts – 1988</i>	Ce comité parlementaire a publié un rapport très critique concernant la difficulté du <i>Department of Transport</i> et des autorités locales à remplir leurs responsabilités. Le comité souligne le manque de coordination entre les échelons central et local et le nombre insuffisant d'agents locaux en sécurité routière (<i>road safety officers</i>).
<i>Road Safety - The Next Steps (1986-1987)</i>	Examen interministériel des politiques de sécurité routière. Cet examen a permis d'établir un objectif de réduction du tiers du nombre d'accidents et a permis d'évaluer les possibles mesures pour y arriver.
<i>Road Vehicles (Construction & Use) Regulations 1986</i>	Construction, maintenance, identification et inspections des véhicules, etc.
<i>Road Traffic Regulation Act 1984</i>	Trafic à l'intérieur de Londres, trafic à l'extérieur de Londres, traverses de piétons, traverses d'écoliers, stationnements, signalisation, limites de vitesse, contrôle et application de la loi, etc.
<i>Select Committee on Transport – Road Safety 1984</i>	Ce comité parlementaire a effectué une révision exhaustive des pratiques en matière de sécurité routière. Par la suite, le gouvernement s'est largement basé sur ses recommandations pour l'élaboration de ses politiques en la matière.
<i>Pedal Cycles (Construction & Use) Regulations 1983</i>	Construction et utilisation des bicyclettes
<i>Motorways Traffic (England & Wales) Regulations 1982</i>	n. d.

LOI / RÈGLEMENT / AUTRE	THÈME
<i>Public Passenger Vehicles Act 1981</i>	Dispositions concernant les véhicules avec passagers
<i>Motor Cycles (Protective Helmets) Regulations 1980</i>	Port du casque pour les conducteurs de motocyclettes
<i>Road Traffic Act of 1967 et Road Traffic Regulation Act 1967</i>	Loi et réglementation introduisant la limite de 80 mg/100 ml d'alcool dans le sang. Cette loi propose aussi pour la première fois la création d'une unité centrale pour coordonner le programme national de sécurité routière. D'autres mesures sont également visées : mise en place d'un programme de communication majeur; révision du code de la route; production d'un manuel de conduite automobile; création d'un registre des formateurs de conduite automobile, etc.
<i>Road Traffic Act of 1956</i>	Loi qui introduit les tests de véhicule du <i>Ministry of Transport</i> et un accroissement des pénalités pour la conduite dangereuse.
<i>Alness Committee (Select Committee of the House of Lords) (1939)</i>	Comité parlementaire se penchant sur les accidents de la route. Ce comité a entre autres milité pour la création d'un département national de propagande sur la sécurité routière et la mise en place d'organisations locales.
<i>Motor vehicles (construction and use) regulations of 1937</i>	Réglementations introduisant certaines caractéristiques de sécurité obligatoires sur les véhicules.
<i>Road Traffic Act of 1934</i>	Loi introduisant les examens de conduite et des pénalités plus sévères touchant la conduite dangereuse.
<i>Road Traffic Act of 1930</i>	Loi introduisant notamment un âge minimum pour conduire, l'assurance responsabilité civile, les premières mesures à l'encontre de la conduite dangereuse et un code de la route (<i>Highway Code</i>).
<i>Ministry of Transport (1919)</i>	Création du <i>Ministry of Transport</i> en 1919 sur les cendres du <i>Road Board</i>
<i>Select Committee on Motor Traffic (1913)</i>	Premier comité parlementaire à se pencher sur la sécurité routière.
<i>Motor Car Act of 1903</i>	Loi qui introduit le permis de conduire, l'enregistrement obligatoire, l'immatriculation, les débuts de la signalisation et une limite de vitesse à 20 mph.

ANNEXE IV : PRINCIPAUX DOCUMENTS D'ENCADREMENT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (1967-2011)

Il existe de nombreux documents encadrant un aspect précis (gestion de la vitesse, autorités locales, alcool et drogue, caméras radars, etc.) ou plusieurs aspects (programme de subventions en sécurité routière, politique stratégique, document consultatif, etc.) liés à la sécurité routière au Royaume-Uni. Le tableau suivant expose les principaux documents d'orientation relevés au cours des recherches effectuées dans le cadre de cette étude. Étant donné que les autorités locales sont d'importantes parties prenantes dans le domaine de la sécurité routière, quelques documents d'orientations leur étant adressés sont inclus dans ce tableau.

DOCUMENT	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	THÈME	RESPONSABLE DE L'ÉLABORATION	RESPONSABLE DE L'APPLICATION
<i>Road Safety – A Fresh Approach</i> (1967) ⁴⁶⁸	Réduire le nombre d'accidents.	Sécurité routière	<i>Ministry of Transport</i>	<i>Ministry of Transport</i>
<i>Road Safety: The Next Steps</i> (1986-1987) ⁴⁶⁹	Stratégie sur la sécurité routière. Objectif de réduction du tiers du nombre d'accidents avant l'an 2000.	Sécurité routière	Examen interministériel des politiques de sécurité routière	Ministère du Transport de l'époque
<i>Children and Roads – A Safer Way</i> (1989)	Politique visant la réduction des accidents impliquant des enfants.	Sécurité routière, enfants	<i>Department of Transport</i>	<i>Department for Transport</i>
<i>Saving Lives: Our healthier nation</i> (1999) ⁴⁷⁰	Cette politique explique comment la réduction des accidents de la route contribuerait à l'objectif du gouvernement de réductions des accidents de toutes sortes.	Santé, sécurité routière	<i>Department of Health</i>	<i>Department of Health</i>
<i>Transport 2000: The 10 Years Plan</i> (2000) ⁴⁷¹	Ce plan prévoyait des dépenses de l'ordre de 180 G£ (environ 286 M\$ CA) sur 10 ans dans divers domaines du transport.	Le chapitre 7 de ce document porte entièrement sur la sécurité dans tous les aspects liés au transport.	<i>Department for Transport</i>	<i>Department for Transport</i>

⁴⁶⁸ Chapman Central, *History of British road safety*, http://www.chapmancentral.co.uk/wiki/History_of_British_road_safety

⁴⁶⁹ Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 191, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁴⁷⁰ Department of Health, *Saving Lives: Our healthier nation*, http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/www.dh.gov.uk/en/Publicationsandstatistics/Publications/PublicationsPolicyAndGuidance/DH_4118614

⁴⁷¹ National Archives (DfT), *Transport Ten Year Plan 2000*, chapitre 7, <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.dft.gov.uk/about/strategy/whitepapers/previous/transporttenyearplan2000>, Railways Archive, *Transport Ten Year Plan 2000*, http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/DTLR_10YearPlan.pdf

DOCUMENT	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	THÈME	RESPONSABLE DE L'ÉLABORATION	RESPONSABLE DE L'APPLICATION
<i>Tomorrow's roads: safer for everyone</i> (2000) ⁴⁷²	Stratégie sur la sécurité routière avec un horizon de 10 ans se terminant en 2010. Voir la section 4.1.1. « Processus » pour plus de détails.	Voir la section 4.1.2 « Principaux thèmes et mesures associées ».	<i>Department for Transport</i>	<i>Department for Transport</i>
<i>Child Road Safety – Achieving the 2010 Target</i> (2002) ⁴⁷³	Plan d'action lié à l'objectif de réduction de 50 % du nombre d'enfants blessés ou tués (par rapport à la moyenne 1994-1998).	Enfants-piétons, enfants-cyclistes, accidents en voiture, initiatives stratégiques (autobus jaunes, <i>Local Public Service Agreements</i> , exclusion sociale, conception des voitures), recherche et développement, promotion, etc.	<i>Department for Transport</i>	<i>Department for Transport</i>
<i>Neighbourhood Road Safety Initiative</i> (2003) ⁴⁷⁴	Cette initiative, tirée du <i>Government's Dealing With Disadvantage Programme</i> , a permis d'allouer des subventions totalisant 17,6 M£ (environ 27,9 M\$ CA) sur 3 ans aux autorités locales aux prises avec des communautés désavantagées pour qu'elles mettent en place de mesure visant la sécurité routière.	Sécurité des enfants	<i>Department for Transport</i>	<i>Department for Transport</i>
<i>Guidelines for Evaluating Road Safety Education Interventions</i> (2004) ⁴⁷⁵	Lignes directrices pour évaluer les programmes d'éducation et de promotion de la sécurité routière sur le plan local.	Définitions, coûts, lignes directrices, choix d'un évaluateur, préparation et exécution de l'évaluation, études de cas.	Document préparé par TRL Limited pour le <i>Department for Transport</i> .	
<i>Urban safety management guidelines – Road Safety Strategies for Urban Communities</i> (2005) ⁴⁷⁶	Document permettant d'orienter les autorités locales urbaines désirant élaborer leur propre stratégie en sécurité routière.	Définitions, hiérarchisation des routes, élaboration et implantation d'un programme de sécurité urbaine.	<i>Department for Transport</i> <i>TRL limited</i> <i>The Institute of Highways and Transportation</i>	Autorités locales

⁴⁷² DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone*, <http://collections.europarchive.org/tna/20080305212312/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/strategytargetsperformance/tomorrowsroadssaferforeveryone>

⁴⁷³ DfT, *Child Road Safety – Achieving the 2010 Target*, <http://collections.europarchive.org/tna/20080305212312/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/child/childroadsafetyachievingthe24630>

⁴⁷⁴ Neighbourhood Road Safety Initiative, *Home*, <http://www.nrsi.org.uk/nrsi/index.html>

⁴⁷⁵ DfT, *Guidelines for Evaluating Road Safety Education Interventions*, <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/educationinterventions/elinesforevaluatingroads4676.pdf>

⁴⁷⁶ DfT, *Urban safety management guidelines*, <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/urbansafetymanagement.pdf>

DOCUMENT	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	THÈME	RESPONSABLE DE L'ÉLABORATION	RESPONSABLE DE L'APPLICATION
<i>Government's Motorcycling Strategy (2005)</i> ⁴⁷⁷	Cette stratégie est en fait un plan d'action à moyen terme à l'égard des motocyclettes.	Environnement, infrastructure et gestion du trafic, la motocyclette et l'équipement du motocycliste, le facteur humain, les infractions, taxation, etc.	<i>Department for Transport</i>	<i>Department for Transport</i>
<i>A Strategic Safety Action Plan for the Core Trunk Road Network (2007)</i> ⁴⁷⁸	Plan d'action en sécurité routière sur le réseau routier sous la responsabilité de la <i>Highways Agency</i> .	Automobiliste, cyclistes, véhicules commerciaux, cavaliers, motocyclistes, piétons, travailleurs, etc.	<i>Highways Agency</i>	<i>Highways Agency</i>
<i>Child Road Safety Strategy (2007)</i> ⁴⁷⁹	Stratégie pour la sécurité routière des enfants couvrant la période 2007 à 2010.	Sécurité routière des enfants	<i>Department for Transport</i>	<i>Department for Transport</i>
<i>A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads The Safest in the World (2009)</i> ⁴⁸⁰	Consultation publique sur la sécurité routière entreprise par l'ancien gouvernement travailliste de Gordon Brown en vue de la prochaine politique stratégique.	Vision pour le futur, présentation de l'approche de sécurité routière, le réseau routier, la conception des véhicules, le comportement des utilisateurs de la route, cibles et moyens pour assurer le succès des objectifs de sécurité routière.	<i>Department for Transport</i>	<i>Department for Transport</i>
<i>Advice about Local Road Safety Strategies (2009)</i> ⁴⁸¹	Document permettant d'orienter les autorités locales désirant créer leur propre stratégie en sécurité routière. Document élaboré à la suite du document <i>A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads The Safest in the World</i> .	Piétons, cyclistes, enfants, motocyclistes, routes rurales, comportement dangereux, vitesse, etc.	<i>Department for Transport</i>	Autorités locales
<i>The Government's Response to the Reports by Sir Peter North CBE QC and the Transport Select Committee on Drink and Drug Driving (2011)</i>	Réponse du gouvernement au rapport du <i>Transport Select Committee on Drink and Drug Driving</i> .	Ce document donne un aperçu assez juste de la position du gouvernement de coalition sur la question de l'alcool et la drogue au volant.	<i>Department for Transport</i>	s. o.

⁴⁷⁷ DfT, *Government's Motorcycling Strategy*,

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/vehicles/motorcycling/thegovernmentsmotorcyclingst4550>

⁴⁷⁸ Highways Agency, *Strategic Safety Action Plan: Structure*, <http://www.highways.gov.uk/business/31308.aspx>

⁴⁷⁹ DfT, *DfT child road safety strategy 2007*, http://s3.amazonaws.com/zanran_storage/www.dft.gov.uk/ContentPages/7219187.pdf

⁴⁸⁰ DfT, *A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads The Safest in the World*, <http://www.20splentyforus.org.uk/UsefulReports/DfTConsultation/DfTroadsafetyconsultation.pdf>

⁴⁸¹ DfT, *Advice about Local Road Safety Strategies*, <http://www2.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/localroadsafetystrategies.pdf>

DOCUMENT	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	THÈME	RESPONSABLE DE L'ÉLABORATION	RESPONSABLE DE L'APPLICATION
<i>Strategic Framework for Road Safety</i> (2011) ⁴⁸²	Stratégie sur la sécurité routière. Elle s'inscrit à long terme, mais aucun horizon n'est fixé. Voir la section 4.1.1 « Processus » pour plus de détails.	Voir la section 4.1.2 « Principaux thèmes et mesures associées ».	<i>Department for Transport</i>	<i>Department for Transport</i>

⁴⁸² DfT, *Strategic Framework for Road Safety*, <http://www.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety>

ANNEXE V : INDICATEURS DE LA STRATÉGIE 2011⁴⁸³

Indicators for the Road Safety Framework			
Area	Indicator	Sub groups/splits	Data source and issues
Casualties	Number of fatalities	- Age (children, young, other, elderly)	STATS19, including Index of Multiple Deprivation (10% most and 10% least deprived areas) to measure disadvantage.
	Number of serious injuries	- Car occupants	
		- HGV and LGV involvement (including left hand drive)	
		- Motorcyclists	
		- Pedal cyclists	
		- Pedestrians	
		- Disadvantage	
	Fatality rate per billion vehicle miles	- Car occupants	STATS19 and traffic data. Distance walked (for pedestrians) from National Travel Survey
		- Motorcyclists	
		- Pedal cyclists	
		- Pedestrians (based on distance walked)	
	Fatality rate per million population	- Age	STATS19 and population data.
		- Road user groups (as above)	

Indicators for the Road Safety Framework (continued)			
Area	Indicator	Sub groups/splits	Data source and issues
	Number fatalities and KSI on the English trunk road network		STATS19
	Road deaths as percentage of all accidental deaths		STATS19 and mortality data
	Cost of road traffic casualties		DfT estimates (based on STATS19 data)
	Road casualties admitted to hospital	- all admissions - admissions for 2+ days	Hospital Episode Statistics (England only)
Learning to drive	Number of fatalities and KSIs in collisions involving drivers under the age of 25		STATS19
	Number of fatal and KSI single vehicle collisions involving a young driver (aged 17-24)		STATS19
	Number and proportion of new drivers that pass their driving test on the first attempt		Indicator under development; DSA data
	Number and proportion of new car drivers taking enhanced training within 1 year of taking test (once new post test qualification available)		Indicator under development; DSA data
Remedial education	Number of people taking courses		NDORS data
Enforcement	Number and percentage of people killed and KSI in collisions with a driver over the legal blood alcohol limit		STATS19 data
	Proportion of drivers tested failing a breath test		Breath test results provided by police

Indicators for the Road Safety Framework (continued)			
Area	Indicator	Sub groups/splits	Data source and issues
	Prevalence of drug-drive incidents/collisions		Indicator under development
	Percentage of fatalities and KSIs in collisions with excessive speed as a contributory factor		STATS19
	Proportion of vehicles exceeding speed limits	- vehicle type - road type	Vehicle speed data derived from automatic traffic counts
	Percentage of car occupants killed who were not wearing a seat belt		Indicator under development
	Number of motoring offences	- type of offence	Home Office/Ministry of Justice data
Vehicle Safety	Proportion of drivers injured among those involved in collisions by age of car (precise indicator to be developed)		Indicator under development
Perceptions of road safety	Whether people feel safe walking and cycling		Indicator under development; question to be included on attitudinal survey (e.g. Think! tracking)

⁴⁸³ DfT, *Strategic Framework for Road Safety*, p. 73-75, <http://www.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety>

ANNEXE VI : MESURES DÉTAILLÉES DU PLAN D'ACTION DE LA STRATÉGIE TOMORROW'S ROADS: SAFER FOR EVERYONE (2000-2010) ET DE LA STRATEGIC FRAMEWORK FOR ROAD SAFETY (2011)⁴⁸⁴

■ Tomorrow's Roads: Safer for Everyone (2000-2010)

THÈME	SOUS-THÈME	MESURES
Enfants (<i>Safe for children</i>)	Bébés et jeunes enfants	Produire quatre magazines destinés aux parents d'enfants âgés de 3 ans et moins pour les sensibiliser à la sécurité routière à la maison.
	Sièges d'enfants dans les voitures	Promouvoir l'utilisation adéquate des sièges d'auto pour enfants; Promouvoir le système ISOFIX à l'échelle européenne.
	Enfants d'âge primaire	Introduire des notions de sécurité routière dans les programmes de formation personnelle, sociale et en santé pour les enfants de 5 à 11 ans; Offrir de la formation en sécurité routière en bordure de route (<i>Kerbcraft</i> ⁴⁸⁵); Mettre en place une base de données sur les ressources pédagogiques disponibles.
	Enfants plus âgés	Réviser les notions de sécurité routière dans les programmes de formation personnelle, sociale et en santé pour les enfants de 11 à 14 ans.
	Faire de la bicyclette de manière sécuritaire	Soutenir le secteur privé afin de rendre plus accessibles les cours de sécurité à vélo; Produire un code de la route pour les jeunes; Mettre en place un partenariat avec <i>Disney</i> pour promouvoir divers aspects de la sécurité en vélo, et ce, par l'entremise de bandes dessinées, affiches et collants.
	Port du casque en vélo	Promouvoir le port du casque à vélo.
	Se rendre à l'école	Inciter les écoles à développer des plans pour se rendre à l'école de manière sécuritaire; Création en 1998 du <i>School Travel Advisory Group</i> (STAG) pour déterminer les meilleures pratiques à cet égard. Un rapport produit en janvier 2000 précise qu'il faut : - des installations plus adéquates pour se rendre à l'école; - davantage d'éducation auprès des jeunes; - une meilleure formation pour les conducteurs d'autobus; - améliorer l'application de la loi en ce qui a trait aux infractions routières; - augmenter l'attention des conducteurs aux problématiques entourant les déplacements scolaires.

⁴⁸⁴ DfT, *Strategic Framework for Road Safety*, p. 69-71, <http://www.dft.gov.uk/publications/strategic-framework-for-road-safety>

⁴⁸⁵ DfT, *Kerbcraft*, <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/kerb-craft/>

THÈME	SOUS-THÈME	MESURES
Enfants (suite)	Adolescents	Inciter les écoles secondaires à inclure la sécurité routière dans leurs programmes; Dépêcher des professionnels de la <i>Driving Standards Agency</i> dans les écoles pour discuter des cours et examens de conduite, de même que des attitudes responsables au volant; Utiliser davantage Internet pour promouvoir la sécurité routière; Produire des lignes directrices s'adressant aux écoles primaires et secondaires sur la manière d'éduquer les jeunes en sécurité routière.
	Parents et professionnels de la sécurité routière	Développer des outils pour les parents; S'assurer de la qualité élevée des activités de sensibilisation et d'éducation des professionnels en sécurité routière, et ce, en leur fournissant des conseils et ressources; Promouvoir la formation continue (<i>National Vocational Qualifications</i>).
	Recherche et développement	Continuer la recherche et développement pour connaître les groupes à risque, les comportements et aptitudes à adopter, etc.
Cours de conduite et examens (<i>Safer drivers – training and testing</i>)	Un départ plus sécuritaire	Étendre auprès des jeunes de 15 à 17 ans dans les écoles une initiative de promotion de la DSA sur la conduite et la sécurité routière.
	Une approche mieux structurée pour apprendre à conduire	Encourager les jeunes à avoir un maximum d'expérience en conduite automobile supervisée avant de passer leur examen pratique; Établir une approche plus structurée pour l'apprentissage qui précède les examens de conduites; Introduire un journal de bord (<i>logbook</i>) pour les apprentis conducteurs permettant d'y consigner les apprentissages (notamment sur la conduite de nuit).
	Augmenter les standards des enseignements offerts par les instructeurs	Suivant des consultations avec l'industrie des instructeurs de conduite automobile, augmenter les standards de qualification pour devenir instructeur; Produire une étude sur les éléments qui permettent de déterminer que doivent être les compétences d'un bon instructeur.
	Garder à jour les examens de conduite pratique	Mettre à jour l'examen théorique; Introduire dès 2002 un examen de perception des dangers routiers; Moderniser l'examen de conduite pratique; Améliorer certains aspects suivant la passation de l'examen pratique : - Analyser la possibilité d'utiliser des plaques d'immatriculation indiquant que le conducteur est novice; - Observer la possibilité d'introduire des standards pour ceux qui ont besoin d'habiletés avancées de conduite; - Fournir de l'information et des conseils pour les conducteurs qui sont des personnes âgées et encourager la prise de cours pour rafraîchir les connaissances.
	Améliorer les standards pour les camions et les autobus	Lancer un programme pour améliorer les standards de formation pour les conducteurs de camions ou transportant des passagers; Mettre à jour les examens théoriques et pratiques; Améliorer l'encadrement pour la formation des instructeurs de conduite.
	La sécurité routière dans le cadre du travail	Mettre en place un groupe de travail interministériel pour : - Connaître les statistiques en matière d'accidents dans ce domaine; - Établir les principales causes d'accidents et la manière de les prévenir; - Promouvoir le débat public à ce sujet; etc.

THÈME	SOUS-THÈME	MESURES
Cours de conduite et examens (suite)	Nouveau rôle de la <i>Driving Standards Agency</i>	Redéfinir le rôle et les responsabilités de la <i>Driving Standards Agency</i> pour mieux inclure certains aspects de la présente stratégie.
Alcool, drogues et fatigue (<i>Safer drivers – drink, drugs and drowsiness</i>)	Alcool au volant	Examiner l'application de la loi à ce sujet par le <i>Home Office</i> ; Mettre en place de cours de réhabilitation pour les contrevenants; Mettre en place une campagne de sensibilisation; Tenter de donner plus de latitude aux policiers pour leur permettre, en cas de doute raisonnable, de faire passer un test d'haleine pour détecter la consommation excessive d'alcool. Auparavant, les policiers pouvaient faire passer ce type de test seulement en cas d'infraction; Tenter de mettre en place des technologies plus avancées en matière de test d'haleine, de sorte que les tests en bordure de route puissent être utilisés en cour; Explorer la possibilité de réduire la limite du degré d'alcool dans le sang de 80 mg par 100 ml à 50 mg par 100 ml de sang.
	Drogue au volant	Développer de nouvelles méthodes pour détecter la consommation de drogue au volant; Offrir de la formation aux policiers pour les aider à détecter la consommation de drogue au volant; Faire de la recherche pour notamment connaître les drogues les plus courantes et leurs effets; Mettre en place une campagne de sensibilisation; Mieux expliciter les effets de la prise de médicaments sur la conduite.
	Fatigue au volant	Examiner et mettre à jour la réglementation entourant les heures de travail des conducteurs de véhicules lourds; Effectuer une étude pour comprendre le phénomène; Mettre en place une campagne de sensibilisation.
Infrastructure (<i>Safer infrastructure</i>)	Planification de la sécurité	Pour les autorités locales, produire des plans de transport locaux de cinq ans, comprenant une cible de réduction des victimes de la route qui soit cohérente avec les autres objectifs du plan (ex. : encourager la marche et le cyclisme). Le financement du gouvernement était octroyé sur la base de ces plans. Ces derniers devaient permettre de sélectionner des mesures spécifiques selon le contexte de chaque localité Intégrer la sécurité routière à certains programmes en santé (<i>Health Improvement Programmes</i>) développés par les <i>Healths Boards</i> .
	<i>Highways Agency</i>	Publier un plan de sécurité national (<i>Safety Plan</i>) comportant des mesures considérant l'ensemble des usagers des routes nationales et autoroutes; Prendre en compte la sécurité dans l'évaluation des nouveaux plans routiers et travailler à cette fin avec les partenaires; Repérer les sites problématiques où se concentrent les accidents, investiguer les causes des accidents et proposer des mesures correctives au besoin.
	Conception et construction	Publier des normes et avis sur la construction, l'amélioration et l'entretien des routes nationales (responsabilité de la <i>Highways Agency</i>); Publier des solutions possibles en matière de sécurité sur les routes locales; Encourager les autorités locales à adopter le système de vérification routière utilisé à l'échelle nationale.

THÈME	SOUS-THÈME	MESURES
Infrastructure (suite)	Surveillance	Améliorer la collecte de données et évaluer les plans de sécurité routière; Affiner le formulaire rapportant les accidents pour mieux rendre compte des causes; Les autorités locales doivent rapporter chaque année leurs progrès dans la prévention des accidents; Compiler les données sur les plans de sécurité afin de cerner les mesures les plus efficaces; Utiliser l'indicateur de sécurité routière afin de comparer les autorités similaires entre elles.
Vitesse (Safer speeds)	Augmenter la prise de conscience	Publiciser les dangers de la vitesse excessive et inappropriée ainsi que ses effets sur la santé et la qualité de vie des autres. Des recherches sont prévues pour mieux comprendre les motifs et perceptions des conducteurs et améliorer l'approche.
	Vitesse appropriée des véhicules	Réviser les directives aux autorités locales sur la manière de fixer les limites de vitesse locale; Fournir une meilleure information aux conducteurs pour qu'ils choisissent une vitesse appropriée.
	Routes à haute vitesse	Utiliser des caméras et d'autres activités de contrôle (<i>enforcement</i>) ciblées pour encourager le respect des limites et améliorer la sécurité dans les zones à hautes vitesses où il y a des risques d'accidents plus élevés ou lorsque des limites de vitesse réduites sont en vigueur pour cause d'entretien de la route ou de gestion du trafic.
	Route rurale à une voie	Développer une nouvelle hiérarchie des routes, selon leurs fonctions et qualité, tout en accordant de la flexibilité aux autorités locales au sein d'un cadre national; Simplifier la prise de décision entourant la détermination des limites de vitesse par les autorités locales; Continuer à développer des mesures pour la réduction de la vitesse par l'aménagement des routes, en plus des interventions sur les sites où les risques d'accidents causés par la vitesse sont élevés.
	Zones urbaines	Maintenir la limite de vitesse de 50 km/h dans les zones urbaines et réduire la limite de vitesse là où cela serait souhaitable (ex. : secteurs résidentiels, routes principales et commerciales); Poursuivre les recherches sur les solutions pour améliorer la sécurité sur les routes où le trafic et les usages sont mixtes ainsi que développer et tester ces solutions; Encourager les autorités locales à utiliser leurs pouvoirs pour réduire la vitesse dans les secteurs résidentiels, où c'est approprié, particulièrement où les enfants sont nombreux (ex. : à proximité des écoles); Développer une hiérarchie des routes urbaines pour fournir des directives claires sur les limites de vitesse.
	Gestion de la vitesse	S'assurer que des stratégies de gestion de la vitesse sont mises en place pour maintenir des vitesses sécuritaires lorsque la circulation est fluide.
	Routes explicites	Concevoir des routes dont l'apparence indique clairement la vitesse appropriée.
	Signalisation	Considérer comment clarifier le message envoyé aux conducteurs; Examiner des conventions alternatives pour annoncer les limites de vitesse dans les zones rurales et évaluer le besoin d'accompagner ces éventuels changements d'activités éducatives et de publicité.
	Évaluation	Colliger de l'information pour évaluer les politiques et mesures pour réduire la vitesse en accord avec la <i>New Approach To Appraisal</i> des plans routiers, qui prend en compte leurs effets économiques, environnementaux et relatifs à la sécurité.
	Application (<i>enforcement</i>)	Chercher à modifier le comportement des conducteurs récalcitrants par des mesures d'application et des pénalités (ex. : concevoir un nouveau système financier pour utiliser une part des revenus provenant des amendes pour couvrir les coûts associés à l'utilisation des caméras mesurant la vitesse, évaluer les cours de réhabilitation et considérer la création de nouvelles infractions, et ce, pour les conducteurs dépassant de beaucoup la limite de vitesse.

THÈME	SOUS-THÈME	MESURES
Véhicules plus sûrs (<i>Safer vehicles</i>)	Prévention des accidents	Rendre obligatoires les systèmes de freinage antiblocage sur les nouveaux autobus, autocars et poids lourds; Prévenir l'utilisation de systèmes de frein de moindre qualité; Analyser l'utilité des phares allumés en permanence.
	Protection accrue des occupants du véhicule	Examiner comment resserrer les normes du port de la ceinture de sécurité; Rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les nouveaux autobus, autocars et minibus ne transportant pas de passagers debout, et pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.
	Protection en cas de collision latérale ou frontale en voiture	Soutenir la recherche sur la protection en cas de collisions frontales ou latérales; Compléter la recherche sur la protection des occupants des poids lourds et formuler des propositions en conséquence pour établir des normes européennes.
	Protection accrue des autres usagers de la route	Appuyer une proposition de la Commission européenne pour rendre la partie avant des voitures plus sûre; Appuyer une proposition de la Commission européenne pour rendre obligatoire les dispositifs anti-encastrement sur les poids lourds; Soutenir l'élargissement de l' <i>European New Car Assessment Programme</i> pour y tester des attributs susceptibles de prévenir les accidents.
	Contrôle de la qualité et détection des défauts	Considérer ce qui peut être fait pour réduire les taux élevés de rappels des véhicules observés ces dernières années.
	Normes accrues d'entretien des véhicules	Encourager la diffusion d'information sur les aspects de l'entretien qui influencent la sécurité; Faire passer un test annuel aux voitures de plus de trois ans ainsi qu'à tous les autobus, autocars et poids lourds.
	Services conjoints des agences gouvernementales	Réviser l'efficacité du <i>Driver Vehicle Operator</i> , qui devait faciliter l'intégration des services visant à améliorer la sécurité routière, l'environnement et la protection des consommateurs.
	Développements à plus long terme	Pousser la recherche sur les manières de réduire les effets sur les conducteurs et passagers d'une collision entre des véhicules de tailles différentes.
	Limiteurs de vitesse intelligents	Appuyer la recherche sur la technologie et les effets potentiels de l'utilisation de limiteurs de vitesse intelligents.
Motocyclisme plus sécuritaire (<i>Safer motocyling</i>)	Groupe consultatif sur le motocyclisme	Fournir des avis d'experts pour éclairer l'élaboration future des politiques.
	Améliorer la formation de base et les contrôles	Éliminer les restrictions non nécessaires à l'obtention du permis tout en améliorant la formation et le contrôle des compétences; Développer un cours de base obligatoire pour tous les apprentis conducteurs de mobylettes et motocyclettes et offrir différents cours selon les types de motocyclettes; Rendre obligatoire une formation pour les nouveaux conducteurs de mobylettes; Éliminer l'exemption du test théorique sur la conduite des motocyclettes pour les détenteurs d'un permis de conduire de voiture; Établir un registre volontaire des formateurs à la conduite de motocyclettes accrédités. Éventuellement, le registre deviendrait obligatoire, et les formateurs à la conduite de motocyclettes seraient régis de la même manière que ceux

THÈME	SOUS-THÈME	MESURES
Motocyclisme plus sécuritaire (<i>suite</i>)	Améliorer la formation de base et les contrôles (<i>suite</i>)	offrant des cours de conduite automobile; Conscientiser les autres conducteurs à la vulnérabilité des motocyclistes; Considérer la pertinence de développer des mesures additionnelles pour les personnes utilisant des motocyclettes et mobylettes dans le cadre de leur travail.
	Réduire les effets des accidents	Mettre en place une nouvelle norme plus sûre pour les casques protecteurs pour motocyclistes.
Sécurité des piétons, cyclistes et cavaliers (<i>Safety for pedestrians, cyclists and horseriders</i>)		Améliorer les données disponibles sur les accidents impliquant des piétons, cyclistes et cavaliers.
	Piétons	Évaluer les bénéfices des zones d'habitation (<i>home zones</i>), qui combinent des mesures d'apaisement du trafic et d'autres mesures, pour rendre les quartiers plus sûrs et tranquilles.
	Cyclistes	Légiférer pour que les nouveaux vélos pour adultes soient obligatoirement munis de sonnettes, pour la sécurité des piétons; Considérer la mise en place d'une formation nationale pour les cyclistes adultes; Suivre le taux de port du casque protecteur et promouvoir le port du casque.
	Cavaliers	Appuyer une campagne de sensibilisation aux cavaliers utilisant le système routier; Changer les formulaires pour rapporter les accidents, afin d'y inclure une catégorie impliquant les chevaux montés.
Application accrue de la loi (<i>Better enforcement</i>)	Application efficace des lois sur la circulation routière	Développer les mesures de performance pour que la sécurité routière soit une priorité des forces policières.
	Comprendre et respecter les lois sur la circulation routière	Continuer à diffuser les dangers associés à une vitesse excessive et inappropriée, et à investiguer les manières de promouvoir ce message grâce à des partenariats; Considérer comment encourager les publicitaires d'autos et de motocyclettes à promouvoir une vitesse sécuritaire et la sécurité routière; Concevoir une signalisation de la vitesse plus claire; Suivre la manière dont la sécurité routière est prise en compte dans les stratégies conjointes de sécurité routière développées par les corps policiers et les autorités locales.
	Pénalités appropriées	Considérer la possibilité de rendre obligatoires de nouveaux examens de conduite dans certaines situations; Élaborer un système de financement à travers lequel les autorités locales, police, comités judiciaires et autres agences pourront récupérer une partie des coûts d'application des lois utilisant les caméras à même les amendes perçues; Concevoir un plan de réhabilitation pour les récidivistes des excès de vitesse; Évaluer la possibilité d'augmenter les pénalités pour les infractions aux voies réservées aux autobus et améliorer l'application de ces voies réservées; Mener une recherche pour mieux cerner l'étendue du problème impliquant les conducteurs sans permis ou assurances Examiner comment une nouvelle formation ou passer un nouvel examen pourrait faire partie des pénalités, et être une mesure de sécurité supplémentaire; Investiguer comment différents développements technologiques (partage de l'information, permis de conduire intelligent, test d'alcoolémie recevable en cour, caméra numérique mesurant la vitesse, dispositif portable de détection des drogues) pourraient améliorer l'application des lois.

THÈME	SOUS-THÈME	MESURES
Promotion de la sécurité routière (<i>Promoting safer road use</i>)	Ce thème a été présenté en détail dans la section 5 « Stratégie de communication ».	

■ STRATEGIC FRAMEWORK FOR ROAD SAFETY (2011)

MESURE	DESCRIPTION	ACTION	ÉCHÉANCIER FIXÉ
Introduire une <i>fixed penalty notice</i> (FPN) ⁴⁸⁶ pour les infractions liées à une conduite négligente	Cela permettra à la police de lutter plus efficacement contre les infractions pour conduite négligente.	Introduire un instrument légal à cet effet, et ce, conformément à la <i>1988 Road Traffic Offenders Act</i> .	2012
Augmenter le montant des FPN liées à la circulation routière	Augmenter le montant des FPN de 60 £ à 80 £ ou 100 £.	Faire l'examen de la situation et changer la réglementation.	2012
Retirer les options légales pour les conducteurs au-dessus de la limite d'alcool dans le sang	Enlever le droit aux conducteurs ayant échoué au test d'haleine de plus de 40 % de demander un test sanguin ou d'urine.	Amender la Section 8 de la <i>Road Traffic Act 1988</i> .	2013
Nouvelle infraction liée à la consommation de drogue	Création d'une nouvelle infraction pour la conduite sous l'effet de la drogue. Des travaux supplémentaires sont nécessaires pour savoir comment procéder.	Requiert une nouvelle législation.	2015, au plus tôt.
Saisie de voiture	Analyser comment mieux utiliser les pouvoirs existants pour la saisie de voiture. Cela sera effectué par les tribunaux.	Encourager l'utilisation de ces pouvoirs au sein du gouvernement.	2013
Équipement portable pour la détection d'alcool par au moyen de test d'haleine	Ceci évitera aux policiers de devoir se rendre dans les installations se trouvant dans les postes de police.	Homologation effectuée à l'été 2011.	2011
Appareils de dépistage de drogue	Cela permettra à la police de détecter la présence de certaines substances dans avant d'effectuer un test sanguin.	Homologation effectuée	2011
Introduire des messages de sécurité routière dans les tests théoriques	Messages et vidéoclips en sécurité routière dans les centres d'examen	Créer des vidéoclips et les tester dans les centres d'examen.	2011

⁴⁸⁶ Les FPN sont usuellement utilisés dans les cas où il y a des preuves photographiques pour des infractions liées à la vitesse, aux feux de circulation ou aux virages interdits à gauche (Note : la circulation routière au Royaume-Uni est inversée par rapport au Québec). Motor Lawyers, *Fixed Penalty Notice (FPN)*, http://www.motorlawyers.co.uk/procedure/fixed_penalty_notice.htm

MESURE	DESCRIPTION	ACTION	ÉCHÉANCIER FIXÉ
Augmenter l'offre de formations pour les contrevenants	Augmenter le nombre de cours pouvant être offerts aux contrevenants pour améliorer leur comportement routier.	Créer de nouveaux cours en travaillant avec la police et le <i>Driving Standards Agency</i> (DSA).	En cours
	Créer des cours pouvant être offerts aux contrevenants plutôt que perdre leur permis de conduire.	Créer un cours à cet effet.	2013
	Les contrevenants qui ont perdu leur permis de conduire pour une période de 12 mois et plus devront reprendre un cours et passer des tests pour obtenir à nouveau un permis de conduire.	Créer un cours et des tests pour ce type de clientèle.	2013
Nouveau test (<i>post test qualification</i>)	Créer un nouveau programme en remplacement du programme <i>Pass Plus</i> . Ce dernier visait à aider les jeunes conducteurs ayant passé leur test pratique à acquérir de l'expérience.	Travailler avec la DSA et les assureurs privés pour mettre en place ce nouveau cours.	2014
Nouveau site Internet pour comparer l'information sur la performance locale	Cela permettra aux citoyens de comparer la performance en sécurité routière de leur localité avec d'autres régions.	En cours	2012
Créer un portail pour les professionnels de la sécurité routière	Cela permettra de centraliser de l'information pertinente pour ces professionnels, de même que pour le public en général.	En cours	2012

ANNEXE VII : CALENDRIERS DES CAMPAGNES DE PROMOTION ET DE PUBLICITÉ POUR LES PÉRIODES 2000-2002 ET 2011-2013

■ Période 2000-2002⁴⁸⁷

Indicative programme of publicity activity 2000-2002			
Topic		Medium	Timing
Child road safety	new road safety classroom aids	classroom aid	Sep 2000
	promote safer routes to schools.	advice to local ongoing authorities and schools	ongoing
	<i>A Highway Code for Young Road Users</i>	booklet, posters	ongoing
	primary to secondary school transitional material	under review	Sept 2000
	materials for older secondary pupils	under review	Autumn 2000
	cycle helmet promotion	under review	Sep 2000
	advice for parents aimed at different life stages	leaflets, booklets, etc	August and other times
	advertising for children	TV and other media	and ongoing
Young adults/pre-driver	promoting responsible road user and pre-driving attitudes	various	and ongoing

Speed	advertising supporting the speed review measures	TV, radio and other media	Spring and Autumn
Drink-driving	new publicity and information to explain the new measures	TV, radio and other media	all year: especially summer and Xmas
Drugs and driving/driver fatigue	new publicity	radio, leaflets, posters	Year 2000 and ongoing
Motorcycling	promote training and safe riding styles and publicity aimed at drivers new publicity initiatives	advisory films, promotions with the industry	Year 2000 and ongoing
Cycle helmets	promotion to adults as well as children	advisory films, posters	Year 2000 and ongoing
Mobile phones	new publicity initiatives	various	Year 2000 and ongoing
Company car drivers	publicity aimed at employers as well as employees	specialist press, advisory pub'ns	Year 2001 and ongoing
The Scottish Road Safety Campaign will continue to produce annually a report and business plan setting out in detail its forward programme for the development of road safety educational and publicity materials.			

⁴⁸⁷ DfT, *Tomorrow's roads: safer for everyone*, p. 70-71.

<http://collections.europarchive.org/tna/20080305212312/http://www.dft.gov.uk/pdf/pgr/roadsafety/strategytargetperformance/tomorrowsroadssaferforeveryone>

■ Période 2011-2013⁴⁸⁸

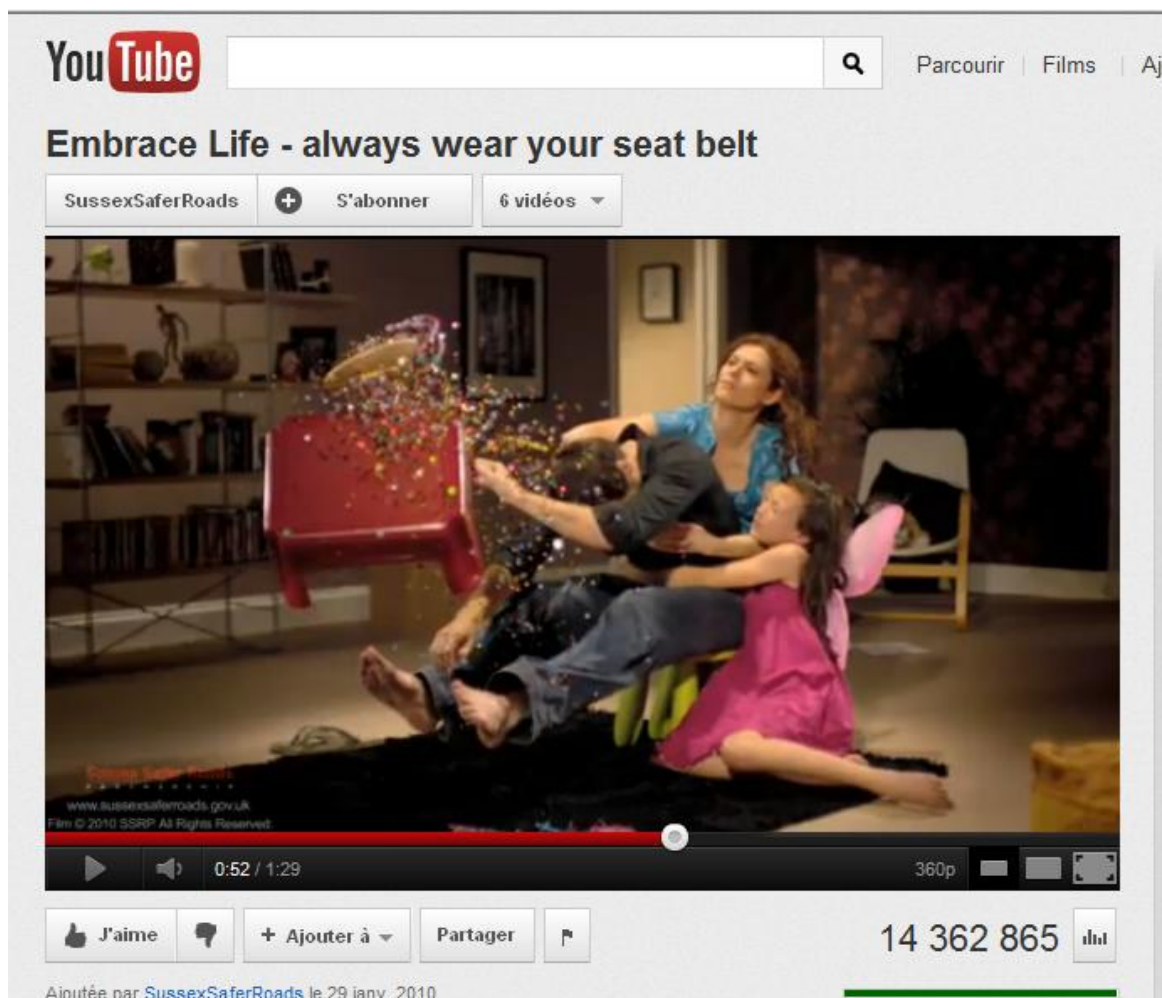
2011/2012	April	May	June	July	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	March
Motorcycles												
Drink Drive												
Drug Driving												
Child Road Safety												
Speed												
Fatigue												
Eyesight												
Young Drivers												
Mobiles												
Seatbelts												
Careless Driving												

2012/2013	April	May	June	July	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	March
Motorcycles												
Drink Drive												
Drug Driving												
Child Road Safety												
Speed												
Fatigue												
Eyesight												
Young Drivers												
Mobiles												
Seatbelts												
Careless Driving												

THINK!	
ACPO	

⁴⁸⁸ DfT, *National road safety communications activity calendar*, <http://www.dft.gov.uk/publications/road-safety-activity-calendar/>

ANNEXE VIII : PUBLICITÉ VIRALE EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE (SUSSEX SAFER ROADS)⁴⁸⁹



⁴⁸⁹ Youtube, *Embrace Life – always wear your seat belt*, http://www.youtube.com/watch?v=h-8PBx7isoM&feature=player_embedded#!

ANNEXE IX : RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION DE LA CAMPAGNE THINK! MOMENT OF DOUBT⁴⁹⁰

1. Tracking of key performance indicators (KPIs) across the 'Moment of Doubt' campaign:

1	To increase the unacceptability of drink driving		July 07	Jan 08	July 08	Jan 09	July 09	Jan 10	Change since 07 (% pts)
A	Unacceptability of driving after drinking 2 pints	Men aged up to 29 Extremely unacceptable	49%	50%	59%	50%	50%	54%	+5% pts
B	It is safe to drive after 2 drinks	Male drivers who drink alcohol (aged up to 29) and 17-year-old male drivers. Strong Disagreement	66%	59%	61%	51%	57%	59%	-7% pts
		Male drivers (aged up to 29) who drink alcohol and 17 year old male drivers. Disagreement	93%	79%	82%	74%	74%	77%	-16% pts
2	To improve perceptions around enforcement of drink driving		July 07	Jan 08	July 08	Jan 09	July 09	Jan 10	Change since 07
A	If I were to drink and drive I would be likely to get caught by the police	Male drivers (aged up to 29) who drink alcohol & 17-year-old male drivers Agreeing	58%	75%	63%	60%	64%	72%	+14% pts
3.	To increase perceptions of likely personal consequences of drink driving		July 07	Jan 08	July 08	Jan 09	July 09	Jan 10	Change since 07
A	Likely that being caught drink driving would change my lifestyle dramatically	Male drivers (aged up to 29) who drink alcohol Agreeing	72%	90%	89%	68%	-	85%	+13% pts
4.	To create impact, reappraisal and recognition		July 07	Jan 08	July 08	Jan 09	July 09	Jan 10	Change since Jan 08
A	Prompted recognition of Moment Of Doubt	Men aged 15-29 Agreeing		85%	83%	89%	87%	81%	-4% pts
B	It sticks in my mind	Men aged 15-29 Agreeing		41%	48%	41%	47%	39%	-2% pts
C	It will make me think twice before I drink and drive	Men aged 15-29 Agreeing		21%	22%	26%	30%	23%	+ 2% pts

⁴⁹⁰ DfT, *Drink Drive, 'Moment of Doubt' post-campaign report, Christmas 2009*, p. 7-12, <http://assets.dft.gov.uk/publications/drink-driving/campaign-case-study.pdf>

2. Media channel performance for December 2009 Drink Drive campaign:

Total campaign:
Prompted awareness (BMRB post-campaign tracking): • Adults: 88% • Young men: 86%
TV
Prompted awareness (BMRB post-campaign tracking): • Adults: 75% • Young men: 90%
Washroom posters/national press
Prompted awareness (BMRB post-campaign tracking): • Adults: 11% • Young men: 20%
Radio
Prompted awareness (BMRB post-campaign tracking): • Adults: 15% • Young men: 43%
Online
<u>Display (interactive game):</u> Prompted awareness of display activity (BMRB post-campaign tracking): • Adults: 5% • Young men: 15% • 392,395 unique users interacted with the game • Average interaction time of 14 seconds, 30% above industry average <u>Search:</u> • 10,755 clicks
Partnership Marketing (launch of Driver Friendly activity)
Prompted awareness of Driver Friendly logo (BMRB post-campaign tracking): • Adults: 15% • Young men: 27%

- Total of 8,351 Driver Friendly venues
- Worked with 13 major pub chains
- Major Driver Friendly partnership with Coca Cola in 8,038 venues, offering designated drivers a buy 1 get 1 free offer on Coca Cola
- Driver Friendly offer in 129 Hungry Horse venues, offering drivers free soft drinks with their meals
- 202 independent pubs ordered Driver Friendly packs
- 85% of venues thought the promotions were a success
- 70% of drivers interviewed thought the offers would improve their night out, and 65% said it would encourage them to stick to soft drinks
- The drink drive partnership marketing activity delivered an overall return on investment (ROI) of 14:1

Public Relations

National activity achieved:

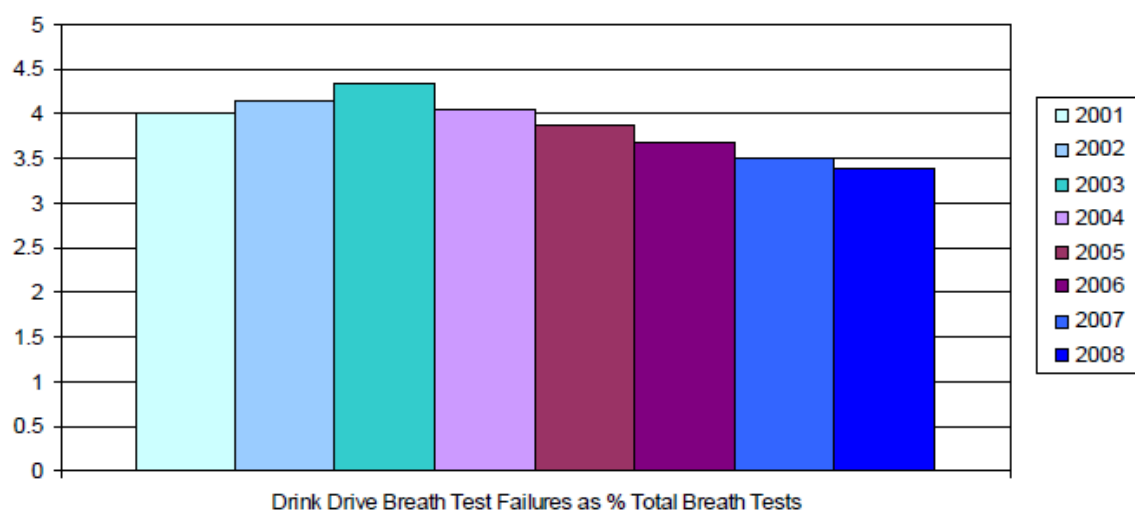
- Editorial and a competition ran on 5 websites, including Nuts.co.uk and maxim.co.uk
- Editorial and a competition ran on 21 nationwide radio stations, including Kerrang and Magic 1161, generating 1hour 45 minutes of coverage and reaching 4,406,000 people.
- 57,726 competition page impressions online, resulting in 2,681 competition entries
- Autotrader advertorial online, which attracted 114,000 impressions.

Regional activity achieved:

- 62 pieces of coverage
- Of the coverage received, 88% had a positive tone; the remainder was neutral in tone
- 4 TV stations
- 19 pieces of print coverage
- 31 radio stations, including LBC, Heart and Capital FM in London
- 12 pieces of online coverage, a key environment for communicating with young men

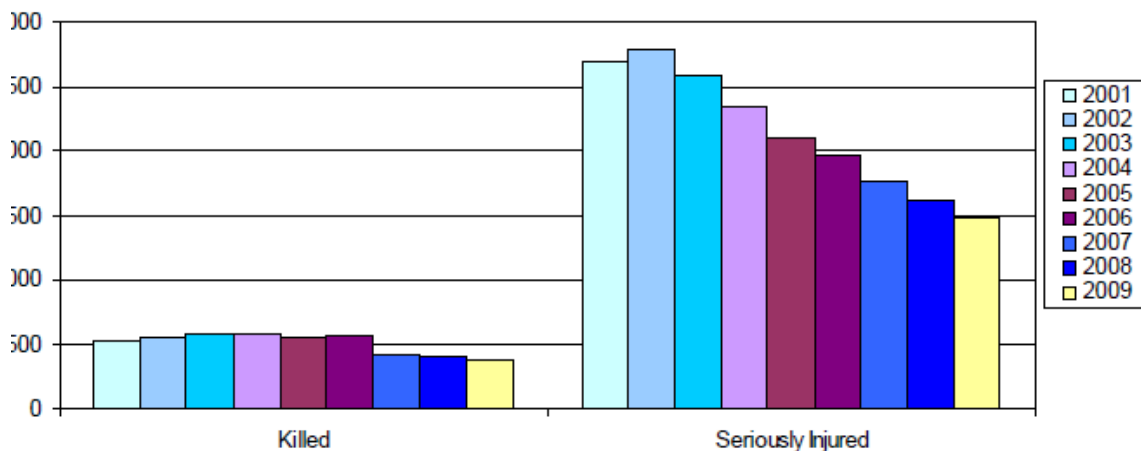
1. The rate of positive breath tests (source: RCGB):

Activity is supported by police enforcement activity and over the lifespan of the 'Moment of Doubt' campaign the rate of breath alcohol test failures reduced from 3.68% in 2006 (before the 'Moment of Doubt' campaign launched) to 3.39% in 2008 (18 months into the campaign).



2. The incidence of drink drive related casualties (source: RCGB):

In 2006 (prior to the launch of 'Moment of Doubt'), there were 2,530 drink drive related KSIs. The provisional figure for 2009 (two-and-a-half years into the campaign) is 1,860, a fall of 26%. The number of drink drive related fatalities has fallen by 32% over this same period, from 560 in 2006 to 380 in 2009.



Principales données 2008

Superficie⁴⁹¹ : 449 964 km²

Population⁴⁹² : 9,22 millions

Kilomètres de routes ⁴⁹³ : 572 900 km de routes dont 215 700 ouverts à la circulation publique

Nombre de véhicules enregistrés⁴⁹⁴ : 5 264 213

Nombre de décès⁴⁹⁵ : 397

Nombre de décès par million d'habitants (comptabilisés à 30 jours)⁴⁹⁶ : 43

Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres⁴⁹⁷ : 5,1

1. PORTRAIT D'ENSEMBLE

1.1. MISE EN CONTEXTE

La Suède a toujours été à l'avant-garde en matière de sécurité routière : c'est le premier pays européen qui a établi des limites de vitesse (1967), qui a rendu obligatoire le port de la ceinture de sécurité ainsi que l'utilisation du siège pour enfant positionné dos à la route.

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

La stratégie repose sur l'idée que l'erreur étant humaine, les accidents sont inévitables. Il s'agit d'en limiter autant que possible les conséquences par divers moyens : 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 technologiques⁴⁹⁸.

Selon *Vision zéro*, les divers éléments du système de transport routier – routes, véhicules et usagers – forment un tout et doivent coopérer pour garantir la sécurité. Inexistante auparavant, cette vision globale a modifié la conception de la responsabilité. Les concepteurs du système de transport routier, à savoir les constructeurs routiers, les constructeurs automobiles, les entreprises de transport, les hommes politiques, les fonctionnaires, les administrations et la police sont les ultimes responsables de la sécurité routière. L'individu, lui, est tenu de se conformer aux lois et

⁴⁹¹ UNECE, *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America*, p. 10, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdffdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf

⁴⁹² *Ibid.*

⁴⁹³ Trafikverket, *Pocket Facts 2010*, p. 45, http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem___4760.aspx. Seulement 215,700 km sont ouvertes à la circulation publique. Ceci inclut : 98 400 km de routes et autoroutes nationales, 46 500 km de routes régionales et municipales et 75 900 km de routes privées subventionnées par le gouvernement (principalement des routes forestières).

⁴⁹⁴ UNECE, *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America*, p. 125, http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdffdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf

⁴⁹⁵ International Transport Forum (OECD), *IRTAD Road Safety 2010*, p. 271, http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/10IrtadReport.pdf

⁴⁹⁶ *Ibid.*

⁴⁹⁷ *Ibid.*

⁴⁹⁸ 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/>

aux règlements⁴⁹⁹. L'approche suédoise a inspiré de nombreux pays, parmi les plus performants, ainsi que l'Union européenne et les Nations Unies⁵⁰⁰.

L'objectif à long terme de la stratégie suédoise est de faire en sorte qu'il n'y ait plus aucun tué ni blessé grave dans les accidents de la route. Des objectifs intermédiaires, quantifiables ont été adoptés en 1998, mais ces derniers n'ont pas été atteints, essentiellement parce qu'ils 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.

La section suivante présente l'organisation politique et administrative de la Suède ainsi qu'une évolution du bilan routier depuis 1997, année de la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière actuellement déployée.

1.2. ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE

■ Organisation politique

La Suède est une monarchie constitutionnelle à régime parlementaire. Elle est représentée par un Roi, dont la fonction est purement honorifique. Le pouvoir législatif est exercé par un Parlement monocaméral dont les 349 membres sont élus tous les quatre ans au suffrage proportionnel. Le premier ministre, nommé par le Parlement, est le chef du gouvernement. Il est assisté dans son travail par le Cabinet (*Government Offices*) et par quelque 400 agences gouvernementales. Le nombre de ministères ou de ministres n'est pas soumis à une régulation. Il revient donc au gouvernement de décider de la répartition des tâches. Les décisions gouvernementales sont prises collectivement lors des réunions du Cabinet⁵⁰¹.

■ Système administratif

Depuis la fin des années 1970, la Suède est passée d'un système centralisé à une organisation largement allégée et décentralisée : de nombreuses compétences et responsabilités ont été transférées vers des agences et les collectivités locales (conseils régionaux et municipalités).

Le secteur public suédois comporte trois paliers administratifs : national, régional et local. À cela s'ajoute le palier européen dont l'importance ne cesse de croître depuis que la Suède a rejoint les rangs de l'Union européenne en 1995.

À l'échelon national, les ministères suédois sont de taille réduite et l'essentiel des activités opérationnelles et des effectifs sont concentrés dans les agences, qui reçoivent du ministère concerné leurs objectifs dans une « lettre de cadrage » annuelle. Les agences disposent ainsi d'une large autonomie pour ce qui concerne la prise de décision, d'action et de gestion des ressources humaines et budgétaires. Pour toutes les agences, un directeur général est nommé par le gouvernement pour un mandat de six ans renouvelable. Le conseil d'administration est composé de membres nommés pour un à trois ans par le gouvernement⁵⁰².

⁴⁹⁹ Vagverket, *Vision Zero on the Move*, p. 6-7,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6627/100506_vision_zero_on_the_move.pdf

⁵⁰⁰ Voir notamment : OCDE – Forum international des transports, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>

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

⁵⁰¹ Regeringskansliet, *About the Government Offices*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/3145>

⁵⁰² Regeringskansliet, *Le système de gouvernance suédois*, <http://www.regeringen.se/sb/d/9407>

À l'échelon régional, le territoire est divisé en 21 comtés, chacun possédant sa propre assemblée élue (*county councils*). Des conseils d'administration de comtés (*county administrative boards*) représentent également le gouvernement national dans chaque région⁵⁰³.

Au plan local, le pouvoir décisionnel est exercé par les municipalités. La Suède compte 290 communes, chacune dotée d'une assemblée élue : le Conseil municipal qui prend des décisions sur les questions propres à la municipalité⁵⁰⁴.

1.3. PARTAGE DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les compétences en matière de sécurité routière se répartissent comme suit⁵⁰⁵ :

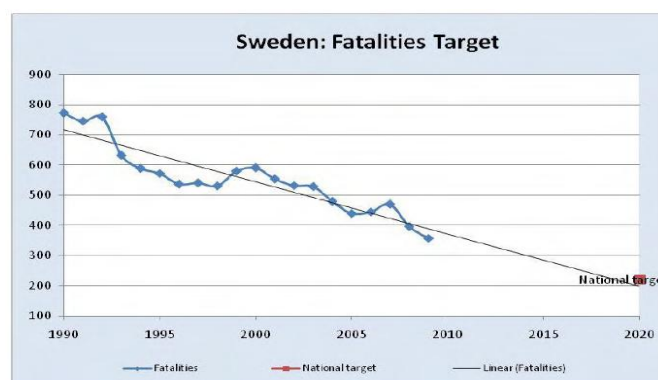
- Le gouvernement central a une responsabilité stratégique générale en matière de sécurité routière, et ce, à l'échelon national. À ce titre, il est responsable de l'élaboration de la stratégie nationale de sécurité routière, de la définition des objectifs et des actions, ainsi que de la coordination des activités liées à la sécurité routière. La *Swedish Transport Administration* (STA) est responsable de la mise en œuvre des activités de sécurité routière sur les routes et autoroutes nationales;
- Les conseils régionaux sont chargés de la mise en œuvre des activités de sécurité routière sur les routes régionales, sur la base des lignes stratégiques définies par la STA;
- Les municipalités sont responsables de la planification, de la construction et de l'entretien des routes municipales. Elles exécutent les plans de sécurité routière nationaux (*Vision Zéro*) dans le cadre de leurs propres plans de sécurité routière.

1.4. ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

Depuis la mise en œuvre de la stratégie *Vision Zéro* en 1997, le bilan routier de la Suède ne cesse de s'améliorer. En effet, de 1997 à 2010, le nombre de décès annuels est passé de 541 à 266, soit 275 décès de moins⁵⁰⁶.

Ainsi, au vu de l'évolution positive du bilan routier, tout laisse croire que la cible intermédiaire de 220 décès pour 2020 sera atteinte⁵⁰⁷. Les figures suivantes illustrent cette évolution⁵⁰⁸.

FIGURE 1 : VISION ZÉRO : CIBLES ET NOMBRE DE DÉCÈS DE 1990 À 2020



⁵⁰³ Regeringskansliet, *The Swedish model of government administration – three levels*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/2858/a/16191>

⁵⁰⁴ *Ibid.*

⁵⁰⁵ Hans-Yngve Berg (6 mars 2012). *Information*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵⁰⁶ Trafikanalys, *Road traffic injuries 2010*, p. 92, <http://www.trafa.se/document/V%C3%A4gtrafikskador%202010.pdf>

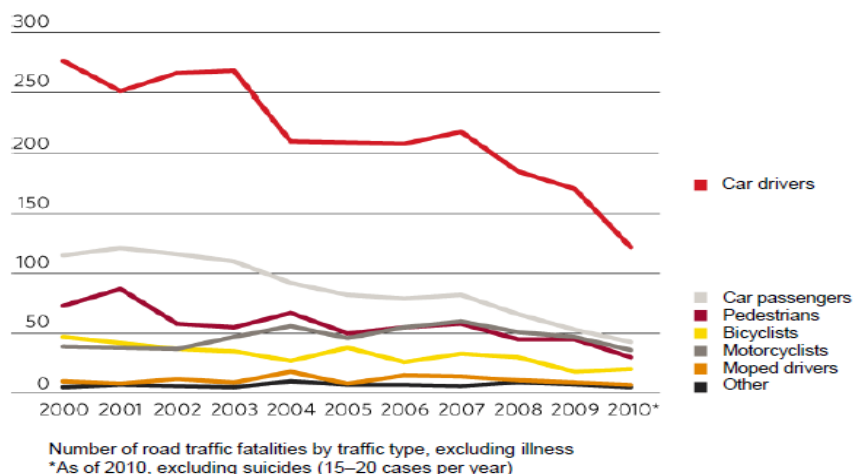
⁵⁰⁷ Cette cible a été adoptée par le Parlement en 2009. NHTSA, *Government Status Report, Sweden*, p. 1, <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/esv/esv21/09-0595.pdf>

⁵⁰⁸ International Transport Forum (OECD), *IRTAD Road Safety 2010*, p. 277, http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/10IrtadReport.pdf

Pour ce qui est des blessés, la diminution pour la même période – soit de 1997 à 2010 – est moins importante puisque le nombre de blessés graves est passé de 3 917 à 2 888, tandis que le nombre de blessés légers est en hausse, passant de 17 636 à 20 417⁵⁰⁹. Cette augmentation des blessés légers s'explique par l'introduction de véhicules plus sécuritaires par les constructeurs automobiles et par la construction d'infrastructures routières basée sur le système sûr. Ainsi, les accidents provoquent moins de décès et de blessés graves et par conséquent plus de blessés légers.

La figure suivante présente le nombre de décès par catégories d'usager de la route.

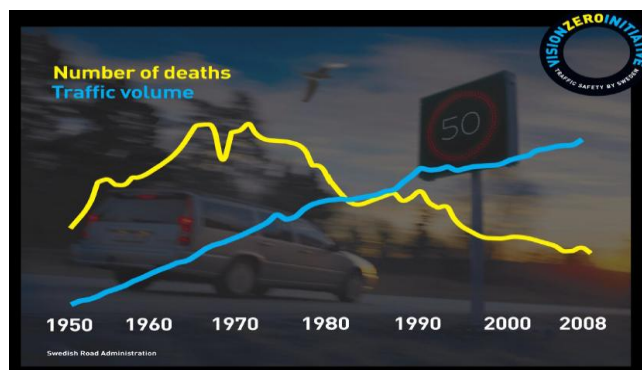
FIGURE 2 : DECES SELON LA CATEGORIE D'USAGERS DE LA ROUTE



La figure 2 illustre la baisse marquée des décès de conducteurs et de passagers d'un véhicule automobile par rapport aux autres catégories d'usager de la route⁵¹⁰.

La figure suivante présente le nombre de décès par rapport à l'évolution du parc routier⁵¹¹.

FIGURE 3 : NOMBRE DE DECES ET VOLUME DU TRAFIC ROUTIER



La figure 3 démontre que l'adoption de mesures en sécurité routière permet de réduire le nombre de décès malgré l'augmentation du volume du trafic routier.

Le tableau suivant présente l'évolution du nombre de victimes de la route depuis l'adoption de la stratégie *Vision Zéro* par le Parlement suédois en 1997 jusqu'en 2009⁵¹².

⁵⁰⁹ Trafikanalys, *Road traffic injuries 2010*, p. 92, <http://www.trafa.se/document/V%C3%A4gtrafikskador%202010.pdf>

⁵¹⁰ Roger Johansson (7 mars 2012). *Trafikverket*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵¹¹ SRA, *Sweden's Approach to Road Safety*, p. 7, <http://www.swedishtrade.se/PageFiles/173674/Swedish%20Road%20Safety%20Patrick%20Magnusson%20Swedish%20Transport%20Administration.pdf>

⁵¹² Trafikanalys, *Road traffic injuries 2010*, p. 92, <http://www.trafa.se/document/V%C3%A4gtrafikskador%202010.pdf>

TABLEAU 1 : DECES, BLESSES GRAVES ET LEGERS DE 1997 A 2009

ANNÉE	DÉCÈS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL (DÉCÈS ET BLESSÉS)
1997	541	3 917	17 363	21 821
1998	531	3 883	17 473	21 887
1999	580	4 043	17 921	22 544
2000	591	4 103	17 929	22 623
2001	583	4 058	18 272	22 913
2002	560	4 592	20 155	25 307
2003	529	4 664	22 439	27 632
2004	480	4 022	22 560	27 062
2005	440	3 915	22 544	26 899
2006	445	3 959	22 677	27 081
2007	471	3 824	22 925	27 220
2008	397	3 657	22 591	26 645
2009	358	3 460	21 821	25 639
2010	266	2 888	20 417	23 571

Il est à noter que les données relatives aux décès dans le tableau 1 incluent les décès involontaires, les suicides et les décès pour cause de maladie comme les crises cardiaques par exemple (voir le bilan des victimes de route de 1960 à 2010 à l'annexe I)⁵¹³.

La section suivante présente de façon succincte la structure de gouvernance en matière de sécurité routière en Suède ainsi que les principaux acteurs impliqués.

2. GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE

La gouvernance de la sécurité routière en Suède a subi de nombreux changements au cours des dernières années. En effet, de 1993 à 2010, la *Swedish Road Administration* était l'agence principalement responsable de l'ensemble du système routier. Elle jouait, notamment, le rôle de chef de file en matière sécurité routière⁵¹⁴. L'agence relevait du *Ministry of Enterprise, Energy and Communications*. La *Swedish Road Administration* a été dissoute en 2010 et ses fonctions ont été partagées entre deux nouvelles agences relevant, elles aussi, du *Ministry of Enterprise, Energy and Communications* :

- la *Sweedish Transport Agency*, créée en 2009⁵¹⁵;
- la *Sweedish Transport Administration* (STA), créée en 2010 à la suite de la fusion entre la *Swedish Road Administration*, la *Swedish Rail Administration* et le *Swedish Institute for Transport and Communications*. La nouvelle agence a hérité de la plupart des responsabilités de l'ancienne *Swedish Road Administration*, faisant d'elle la nouvelle agence chef de file en matière de sécurité routière⁵¹⁶.

⁵¹³ *Ibid.*, p. 61.

⁵¹⁴ Tony Bliss et Jeanne Breen (2009), *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*, World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC, p. 229, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁵¹⁵ Transportstyrelsen, *About Us*, <http://www.transportstyrelsen.se/en/About-us/>

⁵¹⁶ Trafikverket, *The Swedish Transport Administration Annual Report 2010*, p. 4, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf

La nouvelle gouvernance en matière de sécurité routière se présente donc comme suit :

- À l'échelon national, la *Swedish Transport Administration* est l'institution chef de file en matière de sécurité routière en plus d'être responsable de la planification, de la construction et de l'entretien du réseau routier national. Elle est secondée par la *Swedish Transport Agency*, chargée notamment de l'immatriculation des véhicules et de la délivrance des permis de conduire⁵¹⁷;
- À l'échelon régional, les 21 conseils régionaux sont des entités déconcentrées du gouvernement central et interviennent essentiellement dans le secteur de la santé (gestion des établissements de la santé et des services sociaux) et sur le plan du développement économique. Ces conseils sont responsables de la commutation de leur réseau routier avec le réseau national ainsi que de la gestion du réseau de transport en commun couvrant leur territoire⁵¹⁸;
- À l'échelon local, les 290 gouvernements municipaux sont responsables des services de proximité et doivent donc s'assurer que les travaux routiers en zone urbaine respectent les normes émises par les autorités nationales et qu'ils répondent à la stratégie *Vision Zéro*.

Il est à noter qu'il n'existe pas de hiérarchie entre les gouvernements régionaux et locaux, chacun assumant des responsabilités administratives différentes comme stipulé dans la *Swedish Local Government Act*⁵¹⁹. D'ailleurs, gouvernements locaux et régionaux font partie d'une seule et même association : la *Swedish Association of Local Authorities and Regions*. Ainsi, ils sont responsables d'appliquer les normes, les politiques et les programmes en matière de sécurité routière élaborés par la STA sur les routes desservant leurs territoires, excluant les autoroutes nationales qui sont sous la responsabilité de la STA⁵²⁰.

2.1. INSTITUTION CHEF DE FILE : LA SWEDISH TRANSPORT ADMINISTRATION

La *Swedish Transport Administration* (STA) est une agence relevant du *Ministry of Enterprise, Energy and Communications*⁵²¹. Elle a été créée le 1^{er} avril 2010 à la suite de la dissolution de la *Swedish Road Administration* (fondée en 1841), de la *Swedish Rail Administration* et du *Swedish Institute for Transport and Communications*⁵²². La STA est dirigée par un directeur général relevant d'un conseil d'administration. Elle est divisée en 5 secteurs d'activités (*Market and Planning, Operations, Investments, Major Projects* et *Profit Centres*⁵²³) et compte 6 707 employés⁵²⁴. La STA est présente sur le territoire suédois par l'intermédiaire de 6 directions régionales qui ont pour tâche de coordonner les actions en sécurité routière mises de l'avant par les comités régionaux et les municipalités⁵²⁵.

⁵¹⁷ Transportstyrelsen, *Road*, <http://www.transportstyrelsen.se/en/road/>

⁵¹⁸ Regeringskansliet, *The Swedish Local Government Act*, p. 3, http://english.skl.se/MediaBinaryLoader.axd?MediaArchive_FileID=68d4d284-4437-4505-9166-98280b5efdf9&MediaArchive_ForceDownload=true

⁵¹⁹ SALAR, *Municipalities, county councils and regions*, http://english.skl.se/municipalities_county_councils_and_regions

⁵²⁰ Hans-Yngve Berg (6 février 2012). *Information*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵²¹ Ministry of Enterprise, Energy and Communications, *Government agencies*, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/3486>

⁵²² Trafikverket, *The Swedish Transport Administration Annual Report 2010*, p. 4, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf

⁵²³ Trafikverket, *The Swedish Transport Administration Annual Report 2010*, p. 8, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf Voir l'organigramme de la STA à l'annexe I.

⁵²⁴ Roger Johansson (8 mars 2012). *Information*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵²⁵ Hans-Yngve Berg (6 février 2012). *Information*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

La STA est responsable de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des réseaux de transports (routiers, ferroviaires, maritimes et aériens)⁵²⁶. En matière de sécurité routière, elle est chargée de l'élaboration des politiques, de la coordination et de la mise en œuvre de la stratégie *Vision Zéro* instaurée en 1997. Elle établit – de concert avec ses partenaires – les objectifs intermédiaires à atteindre dans le cadre de *Vision Zéro*⁵²⁷.

Au sein de la STA, les responsabilités liées à la sécurité routière incombent à un département à l'intérieur du secteur d'activité *Market & Planning* : le *Joint tasks*. Ce dernier est responsable des activités en sécurité routière et de la stratégie *Vision Zéro*⁵²⁸. Enfin, le budget annuel de la STA est de 61,67 G\$ CA (417 GKr) dont 20,11 G\$ CA (136 GKr) sont consacrés à la gestion et à l'entretien du réseau routier (*voir la structure organisationnelle de la STA à l'annexe II*)⁵²⁹.

2.2. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET AUTRES ACTEURS

2.2.1. Swedish Transport Agency

La STA⁵³⁰ a été créée le 1^{er} janvier 2009. Elle relève du *Ministry of Enterprise, Energy and Communications*. La nouvelle agence assume une partie des responsabilités autrefois exercées par la *Swedish Road Administration* en matière de sécurité routière. Plus précisément, deux départements de l'agence interviennent directement dans ce domaine (*la structure organisationnelle de la Swedish Transport Agency est présentée à l'annexe III*) :

■ *Traffic Registry Department*

Le *Traffic Registry Department* administre et gère le registre sur la sécurité routière qui est une banque de données publiques sur les véhicules, les permis de conduire et le transport commercial. Ce département est aussi responsable des opérations du système de péage.

■ *Road And Rail Department*

Le *Road and Rail Department* :

- formule les règlements liés au transport routier et ferroviaire et procède à la délivrance des permis de conduire;
- supervise la gestion du réseau routier et du réseau ferroviaire (circulation routière, véhicules, etc.);
- réalise des analyses sur la circulation routière et fournit de l'information et des statistiques sur les accidents.

⁵²⁶ Trafikverket, *English (Engelska)*, <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Andra-sprak/English-Engelska/>

⁵²⁷ Trafikverket, *Road Safety*, <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Andra-sprak/English-Engelska/Road-Safety/>

Voir aussi 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. 232, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁵²⁸ Roger Johansson (8 mars 2012). *Information*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵²⁹ Roger Johansson (7 mars 2012). *Trafikverket*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵³⁰ Transportstyrelsen, *Congestion Tax*, <http://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-tax/>

2.2.2. Trafikanalys

La *Trafikanalys* est une agence exécutive créée en 2010. Elle relève du *Ministry of Enterprise, Energy and Communications* et est responsable de l'évaluation des politiques mises en œuvre dans le secteur du transport. À ce titre, elle évalue et analyse les résultats intermédiaires et recommande les mesures à prendre afin d'atteindre les cibles édictées par le gouvernement dans le cadre de la stratégie *Vision Zéro*⁵³¹.

2.2.3. Autres acteurs intervenant en sécurité routière

La stratégie *Vision Zéro* demande une implication de tous les acteurs concernés par la sécurité routière⁵³². À cet effet, divers organismes ont été mis en place tant par le gouvernement, le secteur privé que le milieu communautaire⁵³³. Nous présenterons ici les organismes les plus impliqués selon un rapport de la *Vagverket* (Swedish Road Administration)⁵³⁴.

■ *Swedish National Road and Transport Research Institute*

Le *Swedish National Road and Transport Research Institute* est une agence exécutive relevant du *Ministry of Enterprise, Energy and Communications*. Cet institut mène des recherches dans le domaine des transports, entre autres, sur :

- la technologie des chaussées;
- l'entretien des infrastructures;
- la technologie des véhicules;
- la sécurité routière;
- l'analyse du trafic;
- l'environnement;
- la planification et les processus décisionnels;
- l'économie des transports et du système de transport.

Cette connaissance acquise par l'institut lui permet de soutenir les acteurs du secteur des transports dans leurs décisions et permet également des applications directes à la fois dans les politiques nationales et internationales des transports. L'institut joue un rôle de conseiller et de consultant en sécurité routière auprès des autres agences et ministères gouvernementaux⁵³⁵.

■ *National Society for Road Safety*

La *National Society for Road Safety* est une organisation non gouvernementale qui regroupe 24 fédérations régionales en sécurité routière, 70 organismes nationaux, dont plusieurs professionnels, ainsi que de nombreux volontaires intéressés par la sécurité routière⁵³⁶.

⁵³¹ Trafikanalys, *Welcome to Transport Analysis*, <http://www.trafa.se/In-English/>

⁵³² Trafikverket, *Management by objectives for road safety work*, p. 14, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4253/89217_management_by_objectives_for_road_safety_work_stakeholder_collaboration_towards_new_interim_targets_2020_summary.pdf

⁵³³ Hans-Yngve Berg (26 janvier 2012). *Study*, [courrier électronique à Mathieu Tremblay], [en ligne], mathieu.tremblay@enap.ca

⁵³⁴ Trafikverket, *Management by objectives for road safety work*, p. 5, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4253/89217_management_by_objectives_for_road_safety_work_stakeholder_collaboration_towards_new_interim_targets_2020_summary.pdf

⁵³⁵ Statens väg- och transportforskningsinstitut, *About VTI*, <http://www.vti.se/sv/om-vti/om-vti/>

⁵³⁶ National Society for Road Safety, *The National Society for Road Safety*, <http://www.ntf.se/english/>

■ *Swedish Association of Local Authorities and Regions*

La *Swedish Association of Local Authorities and Regions* regroupe tous les gouvernements régionaux et locaux. En matière de sécurité routière, cette association s'assure que tous ses membres prennent les mesures nécessaires pour atteindre les cibles intermédiaires de la stratégie *Vision Zéro* dans le cadre de leurs activités respectives⁵³⁷.

■ *Swedish Police*

La *Swedish Police* participe à l'atteinte des objectifs de la stratégie *Vision Zéro* par l'adoption d'une approche préventive et par la mise en place de diverses opérations pour renforcer le respect du Code de la route (campagne de sensibilisation pour la vitesse, l'alcool au volant, le port de la ceinture de sécurité, etc.) de concert avec des organismes régionaux et locaux⁵³⁸.

2.3. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA COMMUNICATION

2.3.1. Swedish Transport Administration

La STA possède une Direction des communications. Cependant, la STA ne met pas en œuvre de grandes campagnes nationales de sensibilisation. Elle coordonne plutôt les actions mises en œuvre par ses partenaires (ministères et agences gouvernementales, gouvernements régionaux et locaux, associations civiles, etc.)⁵³⁹.

2.3.2. Autres acteurs intervenant en matière de communication

Sur le plan de la communication, chacun des acteurs impliqués dans la sécurité routière met en place ses propres activités⁵⁴⁰.

2.4. INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS

Puisque les rôles ne sont pas encore clairement définis entre la STA et ses partenaires, il est impossible dans l'immédiat de présenter un schéma définitif et réaliste des interactions entre les acteurs. Toutefois, il existe des mécanismes de coopération et de collaboration entre les acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux, tels que les conférences annuelles tenues sous l'égide de la STA. Ces conférences annuelles rassemblent des experts venus du monde entier et des acteurs du milieu des transports suédois. La coordination de la mise en œuvre de *Vision Zéro* est assurée par le *Joint Task* de la division *Market and Planning* de la STA⁵⁴¹.

3. APERÇU DU CADRE NORMATIF EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cette section présente l'évolution de l'approche normative suédoise ainsi que les instruments juridiques relatifs à la sécurité routière depuis 1972.

⁵³⁷ Trafikverket, *Management by objectives for road safety work*, p. 8-9, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4253/89217_management_by_objectives_for_road_safety_work_stakeholder_collaboration_towards_new_interim_targets_2020_summary.pdf

⁵³⁸ Swedish Police, *Road Safety Policy*, p. 6-7, http://www.polisen.se/Global/www%20och%20Intrapolis/Informationsmaterial/01%20Polisen%20nationellt/Engelskt%20informationsmaterial/Road_Safety_Policy_eng070831_webb.pdf

⁵³⁹ Hans-Yngve Berg (26 janvier 2012). *Study*, [courrier électronique à Mathieu Tremblay], [en ligne], mathieu.tremblay@enap.ca

⁵⁴⁰ *Ibid.*

⁵⁴¹ Roger Johansson (8 mars 2012). *Information*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

3.1. DESCRIPTION DE L'APPROCHE NORMATIVE

3.1.1. Évolution de l'approche normative en sécurité routière

En 1972, afin de réduire le nombre de victimes de la route qui, annuellement, avoisine les 1 200 morts, le *Swedish Road Safety Office*, organisme responsable de la sécurité routière à cette époque, propose une stratégie comportant des cibles quantifiables à atteindre selon un calendrier échelonné sur 5 ans. Bien que cette stratégie n'ait jamais été adoptée par le Parlement suédois, un débat public a débouché sur l'adoption de cibles qualitatives par le gouvernement en 1982 (voir l'évolution du cadre normatif de 1972 à 1997 à l'annexe IV).

Au milieu des années 1980, le gouvernement crée le *Swedish National Road Safety Council* afin de réunir tous les acteurs en sécurité routière. Ce comité est chargé d'élaborer un programme en sécurité routière et d'établir des cibles quantifiables.

Le premier programme en sécurité routière est adopté en 1986, mais il faudra attendre 1989 pour l'introduction d'une cible quantifiable. Celle-ci est fixée à 600 décès pour l'année 2000. Cette cible représente une diminution annuelle des décès de 25 %, ce qui paraît réaliste pour le gouvernement de l'époque.

En 1992, le *Swedish Road Safety Office* et le *Swedish National Road Safety Council* sont fusionnés pour former une nouvelle agence : la *Swedish Road Administration*. En 1994, cette dernière met fin au programme de sécurité routière puisque l'objectif a été atteint avec 589 décès cette année-là.

En 1996, une nouvelle cible est établie par cette agence qui propose de descendre à 400 décès pour l'année 2000, ce qui représente une diminution annuelle de 35 %. Afin d'atteindre cette cible, la *Swedish Road Administration* élabore une stratégie qui combine la gestion du risque et la gestion par résultats. Il s'agit de la stratégie *Vision Zéro* qui inaugure le concept de système sûr. L'objectif de cette stratégie consiste à concevoir le réseau routier de telle sorte que personne n'y trouve la mort ou n'y soit grièvement blessé.

Le Parlement adopte cette stratégie en 1997 par l'entremise d'une loi désignant la *Swedish Road Administration* comme responsable de l'élaboration et de la coordination de la stratégie nationale et d'en assurer sa mise en œuvre à tous les paliers de gouvernance. En 1998, il fixe la cible à 250 décès pour 2007, ce qui représente une diminution annuelle de 50 %. Cet objectif n'est pas atteint puisque le bilan routier en 2007 est de 471 décès. Par conséquent, le Parlement adoptera une nouvelle loi en 2009 fixant les cibles à 220 décès et à 4 125 blessés graves pour 2020, ce qui revient à une diminution de 50 % du nombre de décès et de 25 % du nombre de blessés graves, entre 2007 et 2020⁵⁴².

3.1.2. Approche normative

Sur la base de ce qui précède, il s'ensuit que l'approche normative suédoise actuelle se présente comme suit :

- La stratégie *Vision Zéro* a fixé l'objectif ambitieux à long terme (sans aucune échéance) de réduire à zéro le nombre de décès et de blessés graves sur les routes suédoises. Cet objectif est fixe et immuable;
- Des objectifs intermédiaires sont adoptés par le Parlement (et sont donc inscrits dans une loi) pour permettre l'atteinte de la cible ultime. Les objectifs en vigueur ont été fixés en 2009 pour l'horizon 2020;

⁵⁴² Trafikverket, *Analysis Road Safety Trends 2010*, p. 11-13,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6340/2011_118_analysis_of_road_safety_trends_2010.pdf

Matts-Ake Belin, Per Tillgren et Evert Vedung (2010). « Setting Quantified Road Safty Targets: Theory and Practice in Sweden », <http://www.omicsonline.org/2157-7420/2157-7420-1-101.pdf>

- Un suivi continu et des évaluations annuelles permettent d'ajuster les mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés pour 2020 (*voir la section 4.1.1*).

3.2. APPROCHE DE COMMUNICATION

Le gouvernement suédois ne mène pas de campagne nationale de sensibilisation en sécurité routière⁵⁴³; il s'agit plutôt de campagnes ciblées mises en place selon les besoins. Ainsi, lorsque les autorités notent une hausse des arrestations pour facultés affaiblies dans une région donnée, des mesures (campagnes de sensibilisation, barrages routiers, etc.) sont instaurées par l'autorité compétente selon le niveau de gouvernance : national, régional ou local⁵⁴⁴. Il s'agit généralement pour les autorités nationales de participer à des campagnes lancées par d'autres organismes, tant des secteurs publics, privés que communautaires.

Les campagnes de sécurité routière auxquelles les autorités nationales (STA, police, etc.) ont pris part en 2007 concernent les thèmes suivants⁵⁴⁵ :

- Contrôles des autobus;
- Opération européenne de la circulation lourde;
- Semaine nordique de la ceinture de sécurité et des dispositifs de sécurité;
- Semaine de la motocyclette;
- Surveillance de la conduite en état d'ivresse (bals de fin d'année scolaire);
- Surveillance pendant le début de l'année scolaire (transport scolaire);
- Semaine des animaux sauvages;
- Journée nationale contre la conduite en état d'ivresse;
- Semaine de la vitesse dans les pays européens;
- Semaine contre les activités criminelles dans les transports (contrebande, etc.);
- Opération européenne en sécurité routière.

3.3. PRINCIPAUX TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES RELATIFS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'approche normative se fonde sur des textes législatifs adoptés par le Parlement suédois. En effet, les lois régissant la stratégie *Vision Zéro* contiennent les mesures, les cibles intermédiaires et celles à long terme devant être mises en œuvre.

Les principales lois relatives à la sécurité routière sont :

- *Regeringens proposition 1971:948* – Loi adoptant le plan d'aménagement du réseau des transports routiers et ferroviaires⁵⁴⁶;
- *Regeringens proposition 1997/98:117* – Loi adoptant des mesures pour la construction d'infrastructures routières en conformité avec les principes du système sûr⁵⁴⁷;
- *Regeringens proposition 1998/1276* – Loi établissant les normes pour les poids lourds (longueur, largeur et charge maximales⁵⁴⁸;

⁵⁴³ TISPOL, *Integrated publicity campaign program*, <https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/sweden/general/publicity-campaigns/integrated-publicity-campaign-program/integrated-public>

⁵⁴⁴ Hans-Yngve Berg (15 février 2012). *Road Safety Study*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵⁴⁵ TISPOL, *Annual publicity campaign*, <https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/sweden/general/publicity-campaigns/annual-publicity-campaign/annual-publicity-campaign>

⁵⁴⁶ Emma Fritzell et Maria Lindelöf, *Increased Efficiency in the Planning Process of Roads and Railroads*, <http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/141904.pdf>

⁵⁴⁷ Publikationer, *Regeringens proposition 1997/98:117* <http://www.regeringen.se/content/1/c4/25/65/e36cce6d.pdf>

⁵⁴⁸ Vagverket, *Transport Exemptions*, p. 3, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/3199/88896_Transport_exemptions_heavy_wide_and_long_transports.pdf

- *Regeringens proposition 2003/04:160* – Loi qui reconduit la stratégie *Vision Zéro* adoptée en 1997 avec l'ajout d'objectifs intermédiaires (en suédois seulement)⁵⁴⁹;
- *Regeringens proposition 2004/05:87* – Loi instaurant la mise en place d'une base de données nationale pour les statistiques en sécurité routière⁵⁵⁰;
- *Regeringens proposition 2008/09:93* – Loi établissant les nouveaux et derniers objectifs intermédiaires en sécurité routière (principalement le nombre de décès) à atteindre à la suite de l'échec de ceux fixés en 2004 par la précédente loi. Adoptée en 2009, cette loi est la dernière dans le cadre de la stratégie *Vision Zéro* (en suédois seulement – voir les cibles intermédiaires de la stratégie *Vision Zéro* à l'annexe V)⁵⁵¹;
- *Regeringens proposition 2009/10:59* – Loi constitutive de la *Swedish Transport Administration*⁵⁵².

De plus, ces lois stipulent que la STA est l'organisme responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures et des mécanismes d'application de la législation. Une liste des principales mesures adoptées en sécurité routière, de 1967 à 2009, est présentée à l'annexe IV.

3.4. DOCUMENTS D'ENCADREMENT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les principaux documents d'encadrement de la stratégie *Vision Zéro* sont constitués de guides de mises en œuvre et de documents administratifs, tels que :

- *Management by Objectives for Road Safety Work Stakeholder Collaboration Toward New Interim Targets 2020* – Ce document est un résumé en anglais des principaux objectifs constituant la stratégie *Vision Zéro*. Il s'agit d'un document général destiné aux partenaires de la STA;
- *An Independent Review of Road Safety in Sweden* – Ce rapport présente les résultats obtenus depuis la mise en œuvre de la stratégie *Vision Zéro* de 1997 à 2007. Le rapport formule des recommandations sur les mesures à prendre afin d'atteindre les cibles de 2020. Plusieurs de ces recommandations ont été incorporées à la loi de 2008 reconduisant la stratégie *Vision Zéro*;
- *The Swedish Road Administration's Focus* – Publié par l'ancienne *Swedish Road Administration*, ce document présente les grandes orientations en matière de sécurité routière pour un échéancier de 10 ans, soit de 2008 à 2017. Ce document ne présente aucune cible ni mesure précise. Cependant, il présente les axes d'intervention privilégiés par la stratégie *Vision Zéro*.

La prochaine section expose la stratégie *Vision Zéro* et, par la suite, le plan d'action en sécurité routière de la ville de Stockholm. En effet, le principe de gouvernance décentralisée à la suédoise fait en sorte qu'il incombe aux niveaux inférieurs de gouvernance (régions et municipalités) de mettre en place des mesures ou des initiatives permettant d'atteindre les cibles nationales en matière de sécurité routière.

⁵⁴⁹ Publikationer, *Regeringens proposition 2003/04:160*, <http://www.regeringen.se/content/1/c6/02/42/37/0e9d625a.pdf>

⁵⁵⁰ Publikationer, *Regeringens proposition 2004/05:87*, <http://www.regeringen.se/content/1/c6/04/06/26/059c01db.pdf>

⁵⁵¹ Publikationer, *Regeringens proposition 2008/09:93*, <http://data.riksdagen.se/fil/D139D0E8-6831-4E2E-8453-F6CAB53D86B4>

⁵⁵² Publikationer, *Regeringens proposition 2009/10:59*, <http://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=regeringens%20proposition%201971%2F948&source=web&cd=6&ved=0CE4QFjAF&url=http%3A%2F%2Fdata.riksdagen.se%2Ffil%2Fb5cfd23-1442-4db9-bc25-0867dfeba07&ei=fDdrT6S7KsSQgwfc2dnLBg&usq=AFQjCNGPtRc05Qkr4VLStMxzj-kfFCdGgA&cad=rja>

4. VISION ZERO ET LE PLAN D'ACTION EN SECURITE ROUTIERE DE LA VILLE DE STOCKHOLM

4.1. VISION ZÉRO

L'approche *Vision Zéro* a été lancée en 1995 par l'ancienne *Swedish Road Administration* et officiellement adoptée comme stratégie nationale en sécurité routière par le Parlement suédois en 1997. Il s'agit d'un concept selon lequel la responsabilité de la sécurité routière repose sur le système de transport routier en totalité, incluant tous les acteurs. En effet, ne pouvant se soustraire à l'erreur humaine, le système de transport routier doit être conçu de façon à éviter que les erreurs soient la cause de blessures graves ou mortelles. Cette manière de voir transfère la majeure partie de la responsabilité de la sécurité routière de l'utilisateur aux concepteurs du système, dont font essentiellement partie les constructeurs routiers, l'industrie automobile, la police, les hommes politiques et les organes législatifs. Il leur est demandé d'élaborer un système palliant les erreurs possibles des usagers. Pour sa part, l'individu est tenu de se conformer aux lois et aux règlements en général et plus spécifiquement au Code de la route et de la sécurité routière⁵⁵³ (*voir le schéma illustrant l'interaction des acteurs à l'annexe VI*).

■ Établissement des objectifs

En 2008, le *Ministry of Enterprise, Energy and Communications* et la *Swedish Road Administration* ont révisé le processus d'établissement des objectifs à la suite de l'échec d'atteindre celles fixées précédemment. En effet, les objectifs précédents avaient été fixés par ces deux entités sans consultation auprès des autres acteurs en sécurité routière.

À cet effet, les nouveaux objectifs ont été fondés sur la stratégie en sécurité routière de l'Union européenne, qui vise une réduction de 50 % du nombre de décès pour 2020. De cette façon, il est possible de synchroniser les objectifs intermédiaires avec ceux de l'Union européenne et de définir des indicateurs plus fiables⁵⁵⁴. Par ailleurs, rappelons que les objectifs intermédiaires sont établis selon le principe de la gestion par résultats (*system of management of objectives*). Une liste d'indicateurs (*safety performance indexes*) permet d'évaluer les résultats⁵⁵⁵.

⁵⁵³ Vagverket, *Vision Zero on the Move*, p. 6-7,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6627/100506_vision_zero_on_the_move.pdf

⁵⁵⁴ SRA, *Government Status Report, Sweden*, <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/esv/esv21/09-0595.pdf>

⁵⁵⁵ *Ibid.* Rune Elvik (24 février 2012). *Monitoring progress in improving road safety in Sweden*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

Le tableau suivant présente les axes d'action, les indicateurs ainsi que les objectifs intermédiaires de *Vision Zéro*⁵⁵⁶.

TABLEAU 2 : AXES D'ACTION DE LA STRATEGIE *VISION ZERO*

AXES D'ACTION	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

Rappelons aussi que pour atteindre les cibles nationales la *Swedish Road Administration* préconisait en 2009 de définir des cibles intermédiaires régionales, municipales ou les deux. Les mesures mises en action pour atteindre ces cibles intermédiaires reposent sur les autorités compétentes, soit les comités régionaux ou les municipalités comme le montre la section 4.2 *Plan d'action en sécurité routière de la ville de Stockholm*.

4.1.1. Gestion de Vision Zéro

Les mécanismes composant le processus de gestion décrit ci-dessous ont été mis en place par la *Swedish Road Administration* en 2008 lors de la révision du processus d'établissement et de suivi des objectifs intermédiaires de *Vision Zéro*. Ils ont été maintenus par la STA lors de la création de cette agence en 2010.

⁵⁵⁶ TRAFIKERKET, *Analysis Road Safety Trends 2010*, p. 5, 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&usg=AFQjCNG1uiE5TRf64nEk6eBERLN8oxkujQ&sig2=maHEVff_M1tLPIGfkokxJw

■ Mécanismes de suivi et d'évaluation

Jusqu'en 2010, le suivi était la responsabilité de la *Road Traffic Inspectorate*, une unité au sein de la *Swedish Road Administration*⁵⁵⁷. Cette responsabilité a été transférée à la STA lors de sa création. Dans les faits, l'analyse des résultats est réalisée annuellement par un groupe d'analystes provenant de la STA, de *Transport Analysis*, du *Swedish National Road and Transport Research Institute* et de la *Swedish Transport Agency*. Les résultats sont étudiés sur la base des statistiques sur les décès et les accidents et de 13 d'indicateurs de performance en sécurité routière (*voir le tableau 2 : Axes d'action de la stratégie Vision Zéro*)⁵⁵⁸. Cette analyse est ensuite utilisée comme base de discussion lors de la conférence annuelle (*result conference*) suivante. La conférence annuelle réunit des experts en sécurité routière provenant du monde entier. Ils forment un comité d'évaluation et sont appelés à se prononcer sur les mesures prises dans le cadre de la stratégie *Vision Zéro* et à émettre des recommandations afin que les objectifs de cette stratégie soient atteints⁵⁵⁹. Parmi les acteurs suédois du milieu des transports participant à la conférence annuelle figurent⁵⁶⁰ :

- *Folksam* (compagnie d'assurance);
- *Toyota Sweden AB*;
- *Swedish Association of Road Haulage Companies*;
- *Swedish Taxi Association*;
- *Swedish Bus & Coach Federation*;
- *Ministry of Enterprise, Energy and Communications*;
- *Swedish Work Environment Authority*.

■ Mécanismes de coordination

La coordination de la mise en œuvre de *Vision Zéro* est assurée par le *Joint Task* de la division *Market and Planning* de la STA⁵⁶¹.

■ Mécanismes de financement

Le financement est assuré par les subventions gouvernementales octroyées aux agences lors du dépôt du budget chaque année. Par ailleurs, la STA cofinance divers projets d'infrastructures routières avec les autorités régionales et locales selon une analyse coût-bénéfice⁵⁶². Près de 33 % du budget total de la STA, soit 20,11 G\$ CA (136 GKr), sont consacrés à la gestion et à l'entretien du réseau routier⁵⁶³.

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

⁵⁵⁸ Trafikverket, *Annual Report 2010*, p. 57, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf

⁵⁵⁹ Rune Elvik (24 février 2012). *Monitoring progress in improving road safety in Sweden*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵⁶⁰ Trafikverket, *Management by objectives for road safety work*, p. 5-6, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4253/89217_management_by_objectives_for_road_safety_work_stakeholder_collaboration_towards_new_interim_targets_2020_summary.pdf

⁵⁶¹ Roger Johansson (8 mars 2012). *Information*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

⁵⁶² Trafikverket, *Annual Report 2010*, p. 25, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf

Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 239, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁵⁶³ Roger Johansson (7 mars 2012). *Trafikverket*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

4.1.2. Facteurs de succès et d'échec de Vision Zéro

■ Facteurs de succès

Le succès de la stratégie *Vision Zéro* repose sur trois éléments :

- Le concept de gestion des risques : le réseau routier est conçu de façon à réduire la gravité des accidents et donc de diminuer le nombre de décès et de blessés graves;
- L'implication de tous les acteurs du réseau routier : législateur, constructeurs, usagers, etc.;
- Le concept de gestion par résultats implique l'établissement de cibles selon le principe SMART préconisant l'utilisation d'indicateurs qui répondent aux cinq caractéristiques suivantes⁵⁶⁴ :
 - **Specific** (précis);
 - **Measurable** (mesurable);
 - **Attainable** (atteignable);
 - **Realistic or Relevant** (réaliste ou pertinent);
 - **Time-bound or Timely or Trackable** (limité dans le temps ou assujéti à un échéancier).

Cette combinaison d'approche fait en sorte que les résultats se trouvent dans un cycle d'analyse et d'amélioration continues.

■ Facteurs d'échec

Dans une approche de type « système sûr » où tous les acteurs sont responsables, il existe un risque de relâchement pouvant entraîner qu'aucun ne se sente responsable (laissant aux autres le soin d'assurer la bonne marche de la stratégie). Ainsi, dans le but de contrer ce type de dérive, les auteurs Belin, Tillgren et Vedung soulignent qu'il est nécessaire de disposer d'un organisme central de coordination fort, telle la STA⁵⁶⁵.

Par ailleurs, lors de la conférence annuelle évaluant la stratégie *Vision Zéro*, les experts y participant ont souligné que les indicateurs ne peuvent pas servir pour des analyses prospectives, c'est-à-dire pour établir des objectifs éloignés dans le temps. En effet, ils soutiennent qu'il faut prendre en compte de nombreuses variables qui peuvent influencer les résultats et prévoir des mesures en conséquence. Ainsi, ils indiquent que⁵⁶⁶ :

- la tendance démographique démontre que les personnes vivent plus longtemps et vont donc continuer à conduire à un âge avancé;
- la tendance environnementale fera en sorte que le nombre de personnes se déplaçant à pied ou à bicyclette augmentera dans les prochaines années;
- la tendance à la commercialisation de véhicules électriques posera de nombreux problèmes de sécurité : moindre performance aux tests d'impact; dégivrage peu efficace en période hivernale, etc.;
- la tendance de l'industrie à utiliser des véhicules de transport ayant des capacités de charge de plus en plus élevées créera un problème sur le plan du partage de la route et des infrastructures routières.

⁵⁶⁴ ILO, *Results-based management in ILO – A Guidebook*, p. 8, <http://www.ilo.org/public/english/bureau/program/dwcp/download/rbm2.pdf>

⁵⁶⁵ Matts-Ake Belin, P. Tillgren et E Vedung (2010). « Setting Quantified Road Safety Targets: Theory and Practice in Sweden », p. 4.

⁵⁶⁶ Rune Elvik (24 février 2012). *Monitoring progress in improving road safety in Sweden*, [courrier électronique à Marc Demers], [en ligne], marc.demers@enap.ca

Pour ces chercheurs, ces quatre tendances auront une incidence directe sur la gestion du réseau routier puisqu'elles présentent des facteurs de risque importants. À cet effet, ils recommandent l'élaboration d'indicateurs permettant de suivre l'évolution de ces quatre tendances.

4.2. PLAN D'ACTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE LA VILLE DE STOCKHOLM

Le mode de gouvernance décentralisée de la Suède implique une responsabilité des paliers inférieurs de gouvernement. Ainsi, dans le cadre de la stratégie *Vision Zéro*, la Ville de Stockholm a adopté un plan d'action en sécurité routière qui s'aligne sur celle-ci.

Capitale de la Suède, Stockholm compte près de 852 000 habitants tandis que sa grande région métropolitaine regroupe plus de 2,1 millions de personnes (22 % de la population de la Suède) sur un territoire de 6 519 km², ce qui en fait l'agglomération urbaine la plus densément peuplée de toute la Scandinavie. Cette densité fait en sorte que Stockholm présente de nombreux défis en matière de sécurité routière⁵⁶⁷. L'organisme responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan d'action au sein de la Ville de Stockholm est le *Traffic Office*.

Le plan d'action de Stockholm contient certains des axes d'action de la stratégie nationale – illustrés dans le tableau 2 – tout en incorporant des axes d'action propres à sa situation particulière. Il est à noter que la description du plan d'action en sécurité routière de la Ville de Stockholm provient d'un rapport de l'*Institute of Transport Economics* d'Oslo⁵⁶⁸.

Le tableau suivant présente les mesures pour chacun des axes d'action privilégiés⁵⁶⁹.

TABLEAU 3 : MESURES DU PLAN D'ACTION EN SECURITE ROUTIERE DE STOCKHOLM

AXES D'ACTION	MESURES
Respect des limites de vitesse en zone urbaine	Faire respecter les lois et règlements avec plus de vigueur Installer des ralentisseurs de vitesse (ex. : « dos-d'âne ») Réduire les limites de vitesse Informers le public avec des campagnes de sensibilisation
Sobriété au volant	Augmenter le nombre de contrôles routiers Rendre obligatoires les systèmes d'antidémarrage (ex. : Alco-lock) Informers le public avec des campagnes de sensibilisation
Ceinture de sécurité	Faire respecter les lois et règlements avec plus de vigueur Rendre obligatoires les systèmes d'avertissement Informers le public avec des campagnes de sensibilisation
Casque de sécurité	Rendre obligatoire le port du casque de sécurité en bicyclette Informers le public avec des campagnes de sensibilisation
Véhicules lourds	Adapter le réseau routier aux poids lourds Mettre en place un système de gestion automatisé du trafic Définir un plan d'action sur la vitesse Lancer une campagne de sensibilisation pour l'industrie du transport Mener des études sur les zones problématiques (<i>Black-spot</i>) Adopter des standards en matière de réseau routier Encourager l'utilisation de véhicules plus respectueux de l'environnement

⁵⁶⁷ Statistics Sweden, *Tätorter 2010*,
http://www.scb.se/Statistik/MI/MI0810/2010A01/MI0810_2010A01_SM_MI38SM1101.pdf

⁵⁶⁸ M. Wøhlk, J. Sørensen, A.H. Amundsen et R. Elvik, *Trafikksikkerhetsprogram for Stockholm*,
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%20d81%20rapporter/2009/1044-2009/1044-2009-nett.pdf>

⁵⁶⁹ TØI, *Road Safety Programme for Stockholm*, p. iv,
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%20D8I%20rapporter/2009/1044-2009/1044-2009-Sum.pdf>

AXES D'ACTION	MESURES	
Gestion et entretien du réseau routier	Augmenter les standards en matière d'entretien hivernal Améliorer l'entretien du réseau routier Perfectionner les systèmes d'éclairage du réseau routier	
Routes sûres	Zone périurbaine	Abaissier les limites de vitesse Améliorer les rampes d'accès et de sorties Construire des voies d'évitement Séparer les rampes d'accès des rampes de sorties Séparer les voies de circulation Améliorer les passages piétonniers Aménager des voies piétonnières et cyclables Séparer les différents types de voies (automobile, cyclable, piétonnière)
	Zone urbaine	Améliorer les points de jonction des routes et des rues Séparer les différents types de voies (automobile, cyclable, piétonnière) Aménager des voies piétonnières et cyclables Abaissier les limites de vitesse Aménager des voies de croisement souterraines ou surélevées (route / voie ferrée) Installer des passerelles piétonnières (au-dessus des rues principales)

Le choix de ces axes d'action et des mesures qui les accompagnent repose sur le même processus que celui de la stratégie *Vision Zéro* : la gestion des risques combinée à la gestion par résultats⁵⁷⁰.

Il est à noter une particularité de la Ville de Stockholm en matière de sécurité routière : la taxe sur la congestion. Il s'agit d'un péage urbain destiné à limiter la pollution et la congestion automobiles en rendant l'accès au centre-ville payant en semaine. On incite ainsi les automobilistes ainsi que les habitants des banlieues à laisser leur véhicule dans les stationnements relais situés en périphérie et à emprunter les transports en commun⁵⁷¹.

5. PRATIQUES EXEMPLAIRES

5.1. ROUTES EN 2+1

Une des pratiques exemplaires répertoriées en Suède est la construction de routes « en 2+1 ». En effet, la STA a entamé en 1998 la construction de routes à trois voies d'un type novateur : une route en 2+1 est une catégorie spéciale de route à trois voies qui consiste en deux voies dans un sens et une dans l'autre, avec une alternance régulière des sections. Les sens de circulation sont séparés par une glissière de sécurité ou une barrière câblée. De plus, la limite de vitesse sur ces routes est fixée à 90 ou 100 km/h, selon le cas.

En Suède, les routes secondaires à deux voies ont une largeur minimale de 13 mètres et peuvent ainsi être facilement transformées en 2+1, ce qui permet d'augmenter la sécurité du tronçon à moindre coût par rapport à la transformation en autoroute ou en voie rapide. Ces routes secondaires se trouvent habituellement en région rurale ainsi qu'au pourtour des zones urbaines.

⁵⁷⁰ M. Wøhlk et autres, *Trafikksikkerhetsprogram for Stockholm*, p. 11-12, <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%20rapporter/2009/1044-2009/1044-2009-nett.pdf>

⁵⁷¹ Transportstyrelsen, *Congestion Tax*, <http://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-tax/>

On compte 4 450 km de ces routes, dont plus de la moitié avait été convertie en 2+1 à la fin de l'année 2010⁵⁷².

5.2. SWEDISH ROAD WEATHER INFORMATION SYSTEM

Instauré en 1992, le *Swedish Road Weather Information System* (RWiS) permet aux gestionnaires du réseau routier, ainsi qu'aux entrepreneurs privés qui assurent l'entretien des routes en période hivernale, d'avoir accès en temps réel aux conditions climatiques pour l'ensemble du réseau routier du pays. Ces derniers peuvent obtenir⁵⁷³ :

- de l'information générale sur la température ambiante, la température au sol, l'humidité relative, la pression barométrique, les précipitations (type et accumulation), la vitesse du vent, etc.;
- des prévisions météorologiques par région, par route, etc.;
- une cartographie thermique du réseau routier qui donne la température à la surface du revêtement, ce qui assure l'utilisation de fondants ou d'abrasifs en temps opportun;
- de l'imagerie satellite permettant de suivre la trajectoire des précipitations et ainsi d'anticiper les mesures à prendre lors de tempêtes soudaines, par exemple;
- des images et du son en temps réel afin de voir et d'entendre ce qui se passe sur des portions de routes, notamment certains tronçons isolés.

Ces informations permettent de mieux gérer l'entretien des routes et de rendre ces dernières plus sécuritaires, surtout en hiver. En effet, en connaissant précisément les conditions climatiques selon la zone géographique, il est possible de réduire le nombre d'accidents par des interventions d'entretien adaptées.

Le réseau de captation de données météorologiques est constitué de 720 stations météorologiques et de 200 caméras équipées de microphones. De plus, il est relié au système satellite du *Swedish Meteorological and Hydrological Institute*. La mise en place du RWiS est le résultat d'un partenariat entre la STA, deux entreprises privées spécialisées dans le matériel météorologique (*Klimator* et *Combitech AB*) et le *Swedish Meteorological and Hydrological Institute*.

Il est à noter que les particuliers ont un accès restreint à ce système qui leur permet d'obtenir certaines informations en ligne ou au moyen d'une application mobile, telles que⁵⁷⁴ :

- la température;
- la vitesse du vent;
- les précipitations (type et accumulation);
- le visionnement de l'état des routes grâce à l'une des 200 caméras du réseau.

Par ailleurs, le RWiS est utilisé dans le cadre de différents projets de sécurité routière. Ainsi, en 2007 et en 2008, le centre de recherche *Intelligent Vehicle Safety Systems* (IVSS) a mis en place un système permettant d'évaluer le taux de dangerosité d'une route en hiver (*Slippery Road Information System* – SRIS). À cet effet, 100 voitures et 80 stations du réseau RWiS ont été interconnectées par WiFi afin de partager des données.

Le système mis en place par IVSS utilise les capteurs pour freins antiblocages, dispositifs de stabilité, lecture de la température extérieure, enclenchement automatique des essuie-glaces, etc. que l'on retrouve sur la plupart des automobiles. La technologie SRIS, fixée à ces capteurs, collige des données qui une fois traitées sont exploitables par le système RWiS. Les véhicules équipés de

⁵⁷² Trafikverket, *Annual Report 2010*, p. 57,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf

⁵⁷³ Vagverket, *Road Weather Information System*,

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4213/89052_road_weather_information_system.pdf

⁵⁷⁴ Trafikverket, *Trafikverkets mobila startsida*, <http://www.trafikverket.se/mobil>

cette technologie deviennent ainsi des stations mobiles du RWiS et permettent d'étendre la couverture du système en transmettant des données sur les conditions météorologiques ainsi que sur les conditions de la route en temps réel tout au long de leurs déplacements, même sur les portions du réseau routier non équipé de stations météorologiques ou de caméras fixes.

Les résultats de cette étude ont démontré qu'il est possible d'évaluer de façon précise les risques de dérapage en fonction des conditions climatiques. Dans cette optique, et afin d'accroître la sécurité routière lors de déplacements en période hivernale, l'IVSS a recommandé la mise en place de ce système à l'ensemble du parc routier suédois et à l'échelon européen⁵⁷⁵.

⁵⁷⁵ IVSS, *Slippery Road Information System (SRIS)*, <http://www.ivss.se/templates/ProjectPage.aspx?id=206>

BIBLIOGRAPHIE

Les documents de cette bibliographie ont été consultés au cours des mois de janvier à mars 2012.

- BANQUE DU CANADA, *Convertisseur de devises – taux du jour*, [en ligne],
<http://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/convertisseur-de-devises-taux-du-jour/>
- BELIN Matts-Ake, Per TILLGREN et Evert VEDUNG (2010). « Setting Quantified Road Safty Targets: Theory and Practice in Sweden », *Journal of Health & Medical Informatics*, vol. 1 n° 1, [en ligne],
<http://www.omicsonline.org/2157-7420/2157-7420-1-101.pdf>
- BLISS, Tony et Jeanne BREEN (2009). *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*, World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC, [en ligne],
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROADSAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf
- ELVIK, Rune et autres (2010). *Monitoring Progress in Improving Road Safety in Sweden. Report of the International Panel of Experts*.
- FRITZELL, Emma et Maria LINDELÖF (2011). *Increased Efficiency in the Planning Process of Roads and Railroads*, Chalmers University of Technology, Göteborg,
<http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/141904.pdf>
- GROUPE DES NATIONS UNIES POUR LA COLLABORATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE. *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*, [en ligne],
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/fr/index.html
- INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION, *Results-Based Management in ILO – A Guidebook*, [en ligne],
<http://www.ilo.org/public/english/bureau/program/dwcp/download/rbm2.pdf>
- INTELLIGENT VEHICLE SAFETY SYSTEMS, *Slippery Road Information System (SRIS)*, [en ligne],
<http://www.ivss.se/templates/ProjectPage.aspx?id=206>
- MINISTRY OF ENTERPRISE, ENERGY AND COMMUNICATIONS, *Government agencies*, [en ligne],
<http://www.sweden.gov.se/sb/d/3486>
- NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION, *Government Status Report, Sweden*,
<http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/esv/esv21/09-0595.pdf>
- NATIONAL SOCIETY FOR ROAD SAFETY, *The National Society for Road Safety*, [en ligne],
<http://ntf.se/english/default.asp>
- ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES – FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS, *Zéro tué sur la route. Un système sûr, des objectifs ambitieux*, [en ligne],
<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08TowardsZeroF.pdf>
- PUBLIKATIONER, *Regeringens Proposition 1997/98:117*, [en ligne],
<http://www.regeringen.se/content/1/c4/25/65/e36cce6d.pdf>
- PUBLIKATIONER, *Regeringens Proposition 2003/04:160*, [en ligne],
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/02/42/37/0e9d625a.pdf>
- PUBLIKATIONER, *Regeringens Proposition 2004/05:87*, [en ligne],
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/04/06/26/059c01db.pdf>
- PUBLIKATIONER, *Regeringens Proposition 2008/09:93*, [en ligne],
<http://data.riksdagen.se/fil/D139D0E8-6831-4E2E-8453-F6CAB53D86B4>

- PUBLIKATIONER, *Regeringens Proposition 2009/10:59*, [en ligne],
<http://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=regeringens%20proposition%201971%2F948&source=web&cd=6&ved=0CE4QFjAF&url=http%3A%2F%2Fdata.riksdagen.se%2Ffil%2Fb5cfda23-1442-4db9-bc25-0867dfeeba07&ei=fDdrT6S7KsSQgwfc2dnLBg&usg=AFQjCNGPtRc05Qkr4VLStMxzj-kfFCdGgA&cad=rja kffCdGgA&cad=rja>
- REGERINGSKANSLIET, *How the Government and Government Offices Function*, [en ligne],
<http://www.sweden.gov.se/sb/d/2856>
- REGERINGSKANSLIET, *Le système de gouvernance suédois*, [en ligne],
<http://www.regeringen.se/sb/d/9407>
- REGERINGSKANSLIET, *The Swedish Local Government Act*, [en ligne],
http://english.skl.se/MediaBinaryLoader.axd?MediaArchive_FileID=68d4d284-4437-4505-9166-98280b5efdf9&MediaArchive_ForceDownload=true
- REGERINGSKANSLIET, *The Swedish Model of Government Administration - three levels*, [en ligne],
<http://www.sweden.gov.se/sb/d/2858/a/16191>
- STATENS VÄG- OCH TRANSPORTFORSKNINGSINSTITUT, *About VTI*, [en ligne], <http://www.vti.se/sv/om-vti/om-vti/>
- STATISTICS SWEDEN, *Statistical Yearbook of Sweden 2012*, [en ligne],
http://www.scb.se/statistik/_publikationer/OV0904_2012A01_BR_00_A01BR1201.pdf
- STATISTICS SWEDEN, *Tätorter 2010*,
http://www.scb.se/Statistik/MI/MI0810/2010A01/MI0810_2010A01_SM_MI38SM1101.pdf
- SUNFLOWER PROJECTS, *Road Safety in Sweden*, [en ligne],
http://sunflower.swov.nl/inhoud/road_safety_activities_in_sweden.htm
- SWEDISH ASSOCIATION OF LOCAL AUTHORITIES AND REGIONS, *Municipalities, County Councils and Regions*, [en ligne], http://english.skl.se/municipalities_county_councils_and_regions
- SWEDISH ENVIRONMENT INSTITUTE, *Vision Zero: Adopting a Target of Zero for Road Traffic Fatalities and Serious Injuries*, [en ligne], http://www.sei-international.org/mediamanager/documents/Publications/Future/vision_zero_FinalReportMarch06.pdf
- SWEDISH POLICE, *Road Safety Policy*, [en ligne],
http://www.polisen.se/Global/www%20och%20Intrapolis/Informationsmaterial/01%20Polisen%20nationellt/Engelskt%20informationsmaterial/Road_Safety_Policy_eng070831_webb.pdf
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION, *Government Status Report, Sweden*, [en ligne], <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/esv/esv21/09-0595.pdf>
- SWEDISH ROAD ADMINISTRATION, *Sweden's Approach to Road Safety*, [en ligne],
<http://www.swedishtrade.se/PageFiles/173674/Swedish%20Road%20Safety%20Patrick%20Magnusson%20Swedish%20Transport%20Administration.pdf>
- TISPOL/EUROPEAN TRAFFIC POLICE NETWORK, *Annual Publicity Campaign*, [en ligne],
<https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/sweden/general/publicity-campaigns/annual-publicity-campaign/annual-publicity-campaign>
- TISPOL/EUROPEAN TRAFFIC POLICE NETWORK, *Integrated Publicity Campaign Program*, [en ligne],
<https://cleopatra.tispol.org/cleopatra/sweden/general/publicity-campaigns/integrated-publicity-campaign-program/integrated-public>

- TØI/ TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT, *Road Safety Programme for Stockholm*, [en ligne], <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1044-2009/1044-2009-Sum.pdf>
- TRAFIKANALYS, *Road Traffic Injuries 2010*, [en ligne], <http://www.trafa.se/document/V%C3%A4gtrafikskador%202010.pdf>
- TRAFIKANALYS, *Welcome to Transport Analysis*, [en ligne], <http://www.trafa.se/In-English/>
- TRAFIKVERKET, *Analysis Road Safety Trends 2010*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6340/2011_118_analysis_of_road_safety_trends_2010.pdf
- TRAFIKVERKET, *English (Engelska)*, [en ligne], <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Andrasprak/English-Engelska/>
- TRAFIKVERKET, *Management by objectives for road safety work*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4253/89217_management_by_objectives_for_road_safety_work_stakeholder_collaboration_towards_new_interim_targets_2020_summary.pdf
- TRAFIKVERKET, *Pocket Facts 2010*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem___4760.aspx
- TRAFIKVERKET, *Road Safety*, [en ligne], <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Andrasprak/English-Engelska/Road-Safety/>
- TRAFIKVERKET, *The Swedish Transport Administration Annual Report 2010*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf
- TRAFIKVERKET, *Trafikverkets mobila startsida*, [en ligne], <http://www.trafikverket.se/mobil>
- TRANSPORTSTYRELSEN, *About Us*, [en ligne], <http://www.transportstyrelsen.se/en/About-us/>
- TRANSPORTSTYRELSEN, *Congestion Tax*, [en ligne], <http://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-tax/>
- TRANSPORTSTYRELSEN, *Road*, [en ligne], <http://www.transportstyrelsen.se/en/road/>
- UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (2011). *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America*, [en ligne], http://www.unece.org/trans/main/wp6/publications/stat_accidents2011.html
- VAGVERKET, *Management by Objectives for Road Safety Work – Analysis of the Road Safety Development*, [en ligne], 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=AFQjCNG1uiE5TRf64nEk6eBERLN8oxkujQ&sig2=maHEVff_M1tLPIGfkokxJw
- VAGVERKET, *Road Weather Information System*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4213/89052_road_weather_information_system.pdf
- VAGVERKET, *Vision Zero on the Move*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6627/100506_vision_zero_on_the_move.pdf
- VAGVERKET, *Transport Exemptions*, [en ligne], http://publikationswebbutik.vv.se/upload/3199/88896_Transport_exemptions_heavy_wide_and_long_transports.pdf

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

WØHLK, Michael et autres, *Trafikksikkerhetsprogram for Stockholm*, [en ligne],
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%d8I%20rapporter/2009/1044-2009/1044-2009-nett.pdf>

PERSONNES-RESSOURCES

Nils Peter Gregesen

Senior Research Director
Swedish National Road and Transport Research Institute
Téléphone : +46 709 430111
nils.petter.gregersen@vti.se

Roger Johansson

National Coordinator, Safe Infrastructure
Market and Planning
Swedish Transport Administration
Téléphone : +46 10 123 59 12 / +46 771 921 921
Cellulaire : +46 70 632 73 73
roger.johansson@trafikverket.se

Patrick Magnusson

Swedish Transport Administration
Téléphone : +46 243 75 275 / +46 702 54 0235
patrick.magnusson@trafikverket.se

Jan-Eric Nilsson

Swedish National Road and Transport Research Institute
Professor of Transport Economics
Téléphone : 08-555 770 33
Page Internet : <http://www.vti.se/jen>
jan-eric.nilsson@vti.se

Erik Norrgard

Swedish Transport Administration
erik.norrgard@trafikverket.se

Berg Hans Yngve

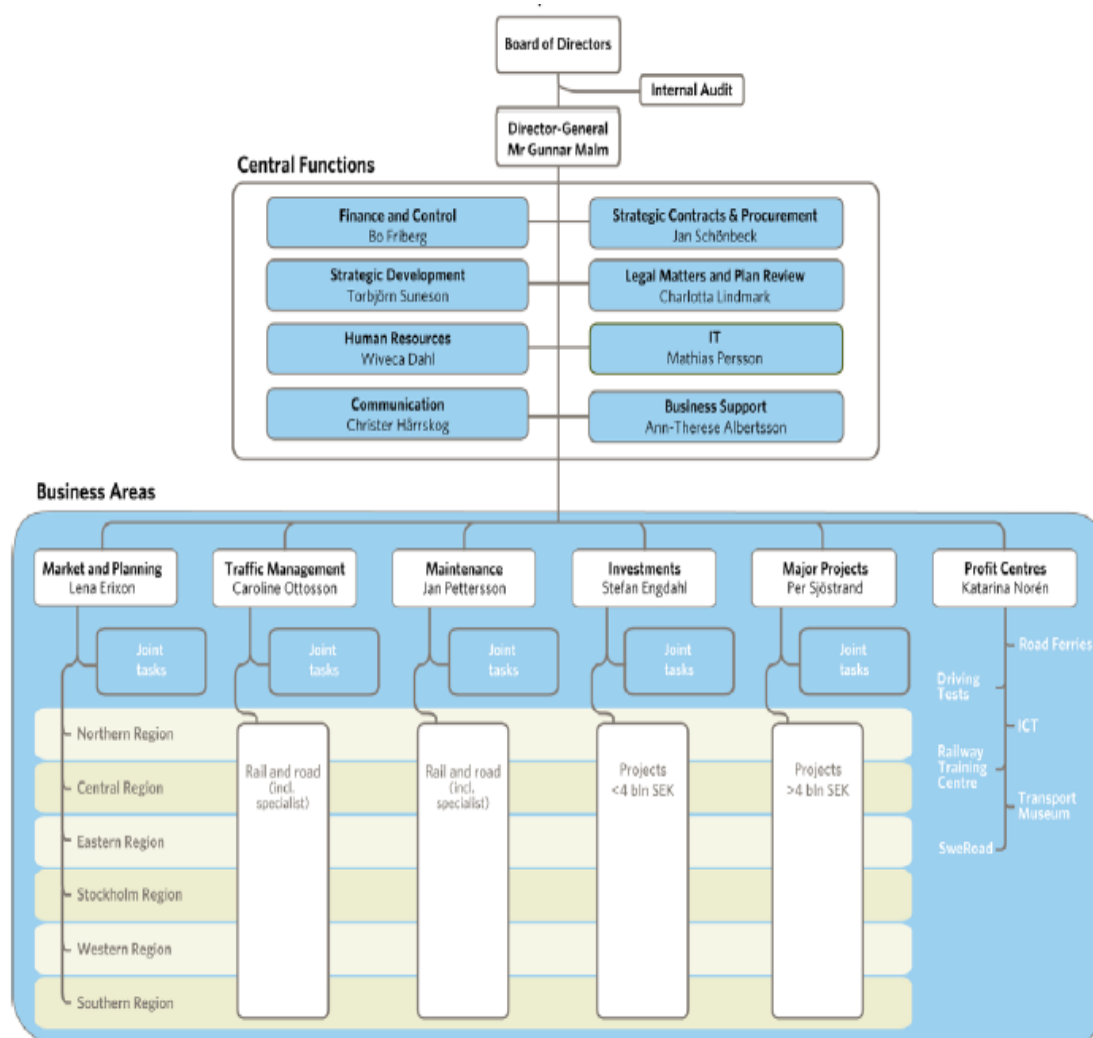
Swedish Transport Agency
hans-yngve.berg@transportstyrelsen.se

ANNEXE I : BILAN DES VICTIMES DE LA ROUTE EN SUÈDE (1960-2010)⁵⁷⁶

År Year	Vägfrikolyckor Road traffic accidents				Skadade personer Injured persons			
	Med dödlig utgång With fatalities	Med annan personskada Other personal injuries		Summa Total	Dödade Killed	Svårt skadade Severely injured	Lindrigt skadade Slightly injured	Summa Total
		Svår Severe	Lindrig Light					
1960	970	2 514	13 739	17 223	1 036	2 983	18 553	22 572
1961	1 020	2 548	14 490	18 058	1 083	3 031	19 867	23 981
1962	1 022	2 454	14 042	17 518	1 123	2 942	19 496	23 561
1963	1 126	2 555	14 549	18 230	1 217	3 068	20 332	24 617
1964	1 202	2 739	15 397	19 338	1 308	3 370	21 565	26 243
1965	1 204	2 517	14 423	18 144	1 313	3 158	20 460	24 931
1966	1 168	3 645	11 397	16 210	1 313	4 700	16 730	22 743
1967	968	4 011	10 429	15 408	1 077	5 304	15 697	22 078
1968	1 133	4 607	11 077	16 817	1 262	6 117	16 917	24 296
1969	1 158	5 085	11 094	17 337	1 275	5 989	16 670	23 934
1970	1 158	5 124	10 354	16 636	1 307	6 614	15 616	23 537
1971	1 093	5 460	9 869	16 422	1 213	7 031	14 841	23 085
1972	1 053	5 154	9 806	16 013	1 194	6 657	14 599	22 450
1973	1 076	5 632	10 194	16 902	1 177	7 264	15 287	23 728
1974	1 089	5 494	9 460	16 043	1 197	6 982	13 920	22 099
1975	1 046	5 284	9 717	16 047	1 172	6 728	14 081	21 981
1976	1 035	5 186	10 822	17 043	1 168	6 679	15 164	23 011
1977	922	5 017	10 290	16 229	1 031	6 529	14 387	21 947
1978	934	4 969	10 125	16 028	1 034	6 431	14 142	21 607
1979	820	4 638	9 966	15 424	926	6 036	13 516	20 478
1980	755	4 656	9 820	15 231	848	6 064	13 182	20 094
1981	693	4 761	9 347	14 801	784	5 984	12 570	19 338
1982	681	4 706	9 901	15 288	758	5 950	13 327	20 035
1983	706	4 840	10 302	15 848	779	6 063	13 740	20 582
1984	717	4 842	10 972	16 531	801	6 068	14 567	21 436
1985	695	4 504	10 730	15 929	808	5 814	14 857	21 479
1986	748	4 535	11 394	16 677	844	5 804	15 810	22 458
1987	717	4 203	10 732	15 652	787	5 423	15 044	21 254
1988	722	4 584	11 901	17 207	813	5 869	16 969	23 651
1989	790	4 545	12 634	17 969	904	5 790	17 741	24 435
1990	704	4 340	11 931	16 975	772	5 501	16 996	23 269
1991	667	3 814	11 522	16 003	745	4 832	16 225	21 802
1992	667	3 722	11 210	15 599	759	4 705	16 022	21 486
1993	573	3 479	10 907	14 959	632	4 334	15 407	20 373
1994	528	3 355	12 005	15 888	589	4 221	16 862	21 672
1995	519	3 137	11 970	15 626	572	3 965	17 208	21 745
1996	488	3 048	11 785	15 321	537	3 837	16 973	21 347
1997	493	3 067	12 192	15 752	541	3 917	17 363	21 821
1998	490	3 004	12 020	15 514	531	3 883	17 473	21 887
1999	516	3 113	12 205	15 834	580	4 043	17 921	22 544
2000	535	3 104	12 131	15 770	591	4 103	17 929	22 623
2001	511	3 100	12 185	15 796	583	4 058	18 272	22 913
2002	490	3 420	13 037	16 947	560	4 592	20 155	25 307
2003	460	3 446	14 459	18 365	529	4 664	22 439	27 632
2004	430	3 082	14 517	18 029	480	4 022	22 560	27 062
2005	406	3 004	14 684	18 094	440	3 915	22 544	26 899
2006	404	3 002	14 807	18 213	445	3 959	22 677	27 081
2007	426	2 979	15 143	18 548	471	3 824	22 925	27 220
2008	355	2 868	15 239	18 462	397	3 657	22 591	26 645
2009	336	2 729	14 793	17 858	358	3 460	21 821	25 639
2010	249	2 325	13 930	16 500	266	2 888	20 417	23 571

⁵⁷⁶ Trafikanalys, Road traffic injuries 2010, p. 92, <http://www.trafa.se/document/V%C3%A4gtrafikskador%202010.pdf>

ANNEXE II : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE LA SWEDISH TRANSPORT ADMINISTRATION (TRAFIKVERKET)⁵⁷⁷



⁵⁷⁷ Trafikverket, *The Swedish Transport Administration Annual Report 2010*, p. 8, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6305/2011_055_the_swedish_transport_administration_annual_report_2010.pdf

ANNEXE III : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE LA SWEDISH TRANSPORT AGENCY (TRANSPORTSTYRELSEN)⁵⁷⁸



⁵⁷⁸ Transportstyrelsen, *About Us*, <http://www.transportstyrelsen.se/en/About-us/>

ANNEXE IV : CADRE NORMATIF DE 1967 À 2010⁵⁷⁹

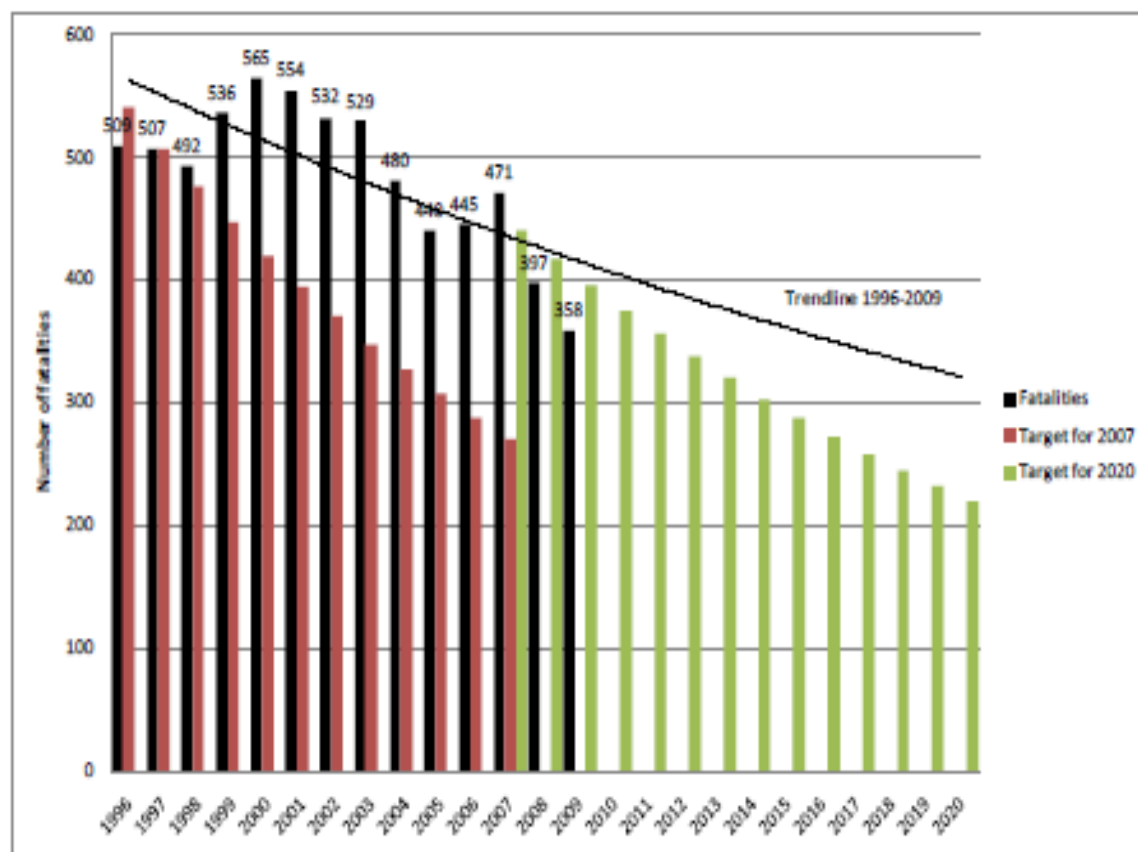
ANNÉE	MESURES	
1967	Établissement des premières limites de vitesse par un pays européen.	
1972	Établissement de limites de vitesse selon les types de routes et les zones d’habitation (50 km/h en zone urbaine, 70 km/h en zone rurale, etc.)	
	Le <i>Swedish Road Safety Office</i> propose une stratégie comportant des cibles quantifiables à atteindre selon un calendrier échelonné sur cinq ans	
1975	Adoption de la législation rendant le port de la ceinture de sécurité obligatoire pour les passagers installés à l’avant d’un véhicule automobile.	
	Adoption de la réglementation sur le port obligatoire du casque de sécurité pour les motocyclistes (conducteur et passager).	
1976	Examen de conduire obligatoire pour l’obtention d’un permis de conduire.	
	Introduction des panneaux indiquant la limite de vitesse en zone scolaire.	
1977	Obligation d’avoir des phares de jour allumés.	
	Instauration des tests d’haleine aléatoires pour mesurer le taux d’alcoolémie des conducteurs.	
1978	Casque de sécurité obligatoire pour les conducteurs et passagers de mobylettes.	
1979	Lumière de nuit (phare avant et arrière) obligatoire sur les bicyclettes.	
1980	Établissement de la largeur maximale d’un véhicule routier à 2,6 mètres.	
	Campagne de sensibilisation sur les dangers de conduire sur les chemins et routes de campagnes non pavés <i>The accident risk is highest in x-county</i> .	
1981	Permission de conduire avec un permis d’apprenti sur les autoroutes.	
	Abaissement de la limite de vitesse de 50 km/h à 30 km/h et introduction de ralentisseurs de type dos d’âne dans certaines zones (scolaires, parcs publics, etc.).	
	Campagne de sensibilisation concernant les enfants <i>Children in traffic</i> .	
1982	Obligation pour tous les véhicules qui se déplacent lentement (véhicules-outils, tracteurs, etc.) d’être munis d’un dispositif d’avertissement (réflecteurs, clignotants, etc.)	
	Dépôt du <i>Traffic Safety Official Report 1982</i> fixant des cibles qualitatives.	
	Campagne de sensibilisation concernant les enfants <i>Soft Children / Hard Car</i> .	
	Instauration d’un nouveau système d’obtention et de délivrance du permis de conduire.	
	Refus du Parlement d’adopter des cibles quantitatives.	
1983	Adoption de la législation rendant le port de la ceinture de sécurité obligatoire pour les passagers avant d’un taxi.	
1984	Mise en place d’un nouveau permis de conduire pour les poids lourds.	
	Campagne contre l’alcool au volant <i>Alcohol and traffic</i> .	
1985	Campagne de sensibilisation pour les zones scolaires <i>School and traffic</i> .	
1986	Nouvelles réglementations en sécurité routière	Permission de rouler dans les zones de sécurité (accotement) en cas de besoin.
		Priorisation du raccordement des routes secondaires au réseau national.
		Réflecteurs obligatoires pour les bicyclettes (avant, de côté et arrière).
	Campagne sur le port de la sécurité pour les passagers arrière d’un véhicule (adultes seulement).	
Adoption de la législation rendant le port de la ceinture de sécurité obligatoire pour les passagers installés à l’arrière d’un véhicule automobile (adultes seulement).		

⁵⁷⁹ SUNflower projects, *Road Safety in Sweden*, http://sunflower.swov.nl/inhoud/road_safety_activities_in_sweden.htm

ANNÉE	MESURES
1987	Adoption du premier programme national en sécurité routière (programme sur trois ans).
	Campagne sur la vitesse <i>Slow down</i> et augmentation des pénalités et amendes pour excès de vitesse.
1988	Adoption de la législation rendant obligatoires les systèmes de retenue pour les enfants (ceintures de sécurité, sièges adaptés, etc.).
	Interdiction de fabriquer, de détenir, de donner ou d'utiliser un détecteur de radar.
1989	Abaissment de la limite de vitesse de 110 km/h à 90 km/h en été sur le réseau national et toute l'année près des agglomérations urbaines.
	Cible fixée à 600 décès pour l'année 2000.
1990	Instauration d'un nouveau système d'obtention et de délivrance de permis de conduire, obligation de passer un examen théorique avant les tests pratiques. Le premier permis de conduire devient provisoire pendant les deux premières années.
	Abaissment de la limite du taux d'alcoolémie de 0,5 à 0,2 g/l.
	Essais des premiers systèmes automatiques de limitation de vitesse (cinémomètre).
	Adoption du règlement fixant la limite d'usure d'un pneu à 1,6 mm.
	Augmentation de la taxe sur les carburants.
1991	Introduction du certificat d'aptitude à la conduite sécuritaire pour les conducteurs reconnus coupables d'avoir conduit avec un taux d'alcoolémie de 0,15 g/l ou plus.
1992	Établissement de la limite de vitesse à 110 km/h sur les autoroutes nationales et arrêt des essais des systèmes automatiques de limitation de vitesse.
1993	Création de la <i>Swedish Road Administration</i> et abolition du <i>Road Safety Office</i> .
	La conduite accompagnée est obligatoire à compter de 16 ans (cours de conduite ou conduite sous la supervision d'un adulte titulaire d'un permis de conduire).
	Nouvelle législation en matière de conduite en état d'ébriété et établissement de la limite d'alcoolémie à 0,10 g/l.
	Augmentation des tests d'haleine aléatoires pour mesurer le taux d'alcoolémie des conducteurs.
	Introduction des premiers systèmes laser pour mesurer la vitesse des véhicules (radar mobile).
	Adoption du <i>National Traffic Safety Programme 1995-2000</i> .
1994	Établissement de la nouvelle cible de la <i>Swedish Road Administration</i> : 400 décès pour l'année 2000.
1995	Limitation de la vitesse à 80 km/h pour les véhicules de promenade tirant une remorque ainsi que pour les camions lourds (sur routes et autoroutes).
	Augmentation du prix de l'essence.
	Mise en place des premières barrières mitoyennes séparant les voies sur les autoroutes.
1996	Présentation de la stratégie <i>Vision Zéro</i> par la <i>Swedish Road Administration</i> au gouvernement.
	Installation systématique de coussins gonflables de série pour tous les nouveaux véhicules de promenade.
	Longueur des remorques passe de 24 à 25,25 mètres.
	Cible fixée à 400 décès pour l'année 2000.
1997	Abaissment de la limite de vitesse de 110 à 90 km/h sur certaines routes.
	Stratégie <i>Vision Zéro</i> adoptée par le Parlement.
1998	Introduction des premières barrières de sécurité munies de câbles en bordure des routes.
	Nouvelle législation permettant aux municipalités de fixer la limite de vitesse à 30 km/h sur leur territoire.
	Construction des premiers tronçons de route de type « en 2+1 ».
	Cible fixée à 250 décès pour l'année 2007.

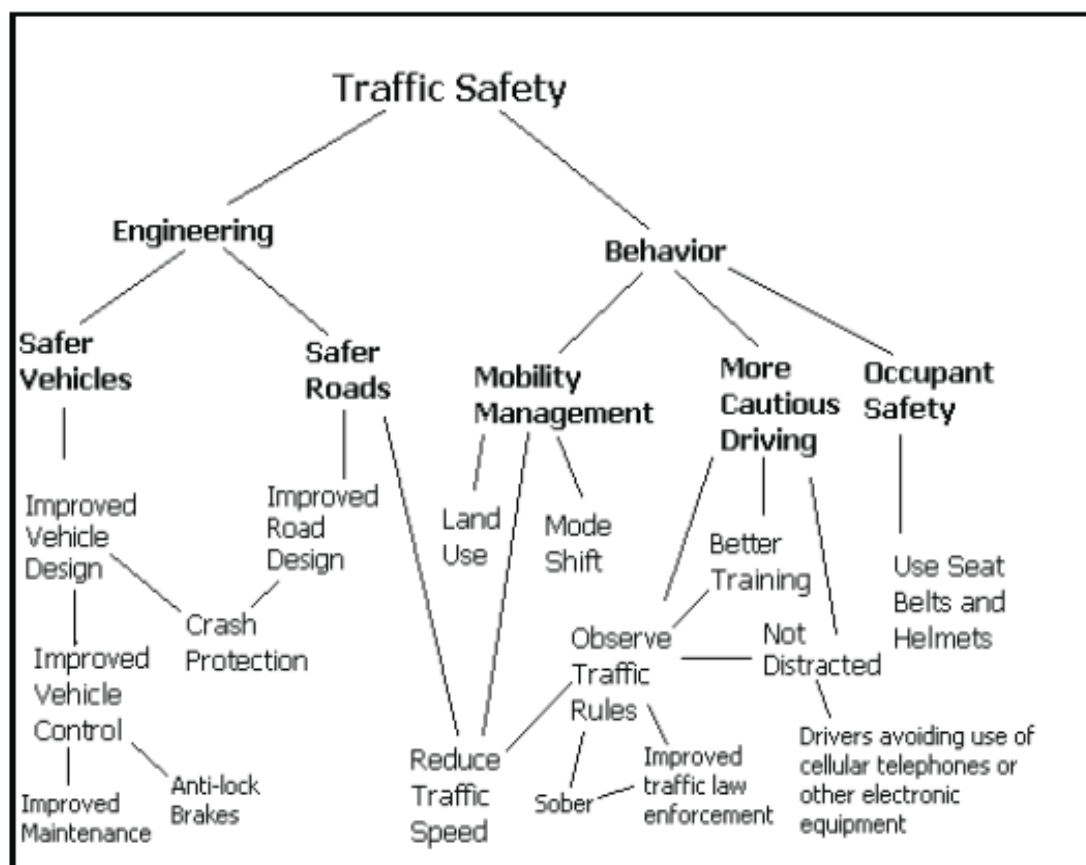
ANNÉE	MESURES
1999	Port de la ceinture de sécurité obligatoire pour tous les types de véhicules si celles-ci sont installées de série.
	Pneus d'hiver obligatoires en saison hivernale (de décembre à mars).
	Abaissement des limites de vitesse en saison hivernale : de 110 à 90 km/h sur autoroute, de 90 à 70 km/h sur les routes principales.
2000	Conservation de certaines limites de vitesse hivernales au-delà de la saison hivernale.
	Prix de l'essence atteint des sommets à la fin de l'année.
	Nouvelle réglementation qui donne priorité aux piétons aux passages piétonniers (diminution et réaménagement des passages piétonniers).
2001	Introduction des cinémomètres sur une base permanente.
	Construction de routes « en 2+1 » et installation de barrières mitoyennes en forte croissance.
2002	Généralisation de l'installation de barrières mitoyennes et de cinémomètres.
	Adoption de la norme européenne limitant la vitesse des mobylettes (et autres véhicules de même type) à 45 km/h.
2003	Adoption de la <i>Regeringens proposition 2003/04:160</i> . Loi relative à la mise en œuvre de la stratégie <i>Vision Zéro</i> (cibles, mesures, etc.).
	Conversion de 1 000 km de routes à deux voies en routes de type « en 2+1 ».
	Installation de cinémomètres sur 500 km de routes et autoroutes.
2004	Création de la base de données nationale en sécurité routière.
2007	Bilan routier : 471 décès, alors que la cible était fixée à 250 en 1998.
2008	Adoption de la <i>Regeringens proposition 2008/09:93</i> . Loi fixant les nouvelles cibles de la stratégie <i>Vision Zéro</i> (ex. : 220 décès en 2020).
2009	Effet de la crise économique sur le bilan routier (diminution du nombre de décès et de blessés selon R. Elvik).
2010	Création de la <i>Swedish Road Administration</i> .
	3 000 km d'autoroutes et de routes nationales (53 % du réseau national) sont contrôlés par des cinémomètres.

ANNEXE V : CIBLES INTERMÉDIAIRES DE LA STRATÉGIE VISION ZÉRO (2008 À 2020)⁵⁸⁰



⁵⁸⁰ R. Elvik et autres (2010). *Monitoring progress in improving road safety in Sweden. Report of the international panel of experts*, p. 4. Rapport fourni par l'auteur.

ANNEXE VI : INTERACTIONS DES ACTEURS DANS LA STRATÉGIE VISION ZÉRO⁵⁸¹



⁵⁸¹ SEI, *Vision Zero : Adopting a Target of Zero for Road Traffic Fatalities and Serious Injuries*, p. 82, http://www.sei-international.org/mediamanager/documents/Publications/Future/vision_zero_FinalReportMarch06.pdf

ANNEXE VII : INDICATEURS, RÉSULTATS EN 2008 ET CIBLES POUR 2020 DE LA STRATÉGIE NATIONALE⁵⁸²

Indicator	Starting point	2008	Target 2020
Share of vehicle kilometrage within the speed restrictions	43 %	-	80 %
Share of vehicle kilometrage within the speed restrictions	52 %	-	Increase of 86 %
Share of vehicle kilometrage with sober drivers	99.76 %	-	99.9 %
Share of passengers using seat belts in the front seat of a passenger car	96 %	95 %	99 %
Share of cyclists wearing a helmet	27 %	28 %	70 %
Share of new passenger cars sales with the highest EuroNCAP score	66 %	71 %	100 %
Share of new heavy vehicles with automatic braking system	0 %	0 %	100 %
Share of vehicle kilometrage on roads with speed limits over 80km/h of dual-carriageway roads	50 %	52 %	75 %
Share of safe pedestrian, cycle and moped passages for the main municipal street network	Approx 25 %	-	Not defined
Percentage of safe junctions on the main municipal street network	Approx 50 %	-	Not defined
Average time from injury to adequate rescue/medical care	-	12.3 min	Not defined
Share of drivers who stated that they have fallen asleep or nearly fallen asleep while driving	11.9 %	12.7 %	6 %
Prioritisation of road safety	-	-	Not defined

⁵⁸² Trafikverket, *Management by objectives for road safety work*, p. 4, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4253/89217_management_by_objectives_for_road_safety_work_stakeholder_collaboration_towards_new_interim_targets_2020_summary.pdf

VICTORIA (AUSTRALIE)

Principales données 2010

Les données de l'État de Victoria et de l'État australien sont présentées simultanément (Victoria / Australie)

Superficie⁵⁸³ : 227 416 km² / 7 692 024 km²

Population⁵⁸⁴ : 5 548 000 habitants / 22 340 000 habitants

Kilomètres de routes : 200 000⁵⁸⁵ / 913 000⁵⁸⁶

Nombre de véhicules enregistrés⁵⁸⁷ : 4 112 908 / 16 061 098

Nombre de décès (comptabilisés à 30 jours)⁵⁸⁸ : 288 / 1 367

Nombre de décès par million d'habitants⁵⁸⁹ : 51,91 / 61,19

Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres⁵⁹⁰ : 6,0 / 5,0

1. PORTRAIT D'ENSEMBLE

1.1. MISE EN CONTEXTE

En matière de sécurité routière, l'État de Victoria a toujours fait preuve d'innovation et est perçu comme l'une des administrations les plus avant-gardistes. En effet, cet État australien a été le premier au monde à⁵⁹¹ :

- rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité (1970);
- instaurer des tests d'haleine aléatoires pour mesurer le taux d'alcoolémie des automobilistes (1989);
- instaurer des tests de salive aléatoires pour détecter la présence de drogue chez les automobilistes (2005)⁵⁹².

⁵⁸³ ABS, *2009-10 Year Book Australia*, p. 54,

[http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/AC72C92B23B6DF6DCA257737001B2BAB/\\$File/13010_2009_10.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/AC72C92B23B6DF6DCA257737001B2BAB/$File/13010_2009_10.pdf)

⁵⁸⁴ DoT, *2010 Annual Road Deaths*, p. 49, http://www.transport.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0005/44276/DOT-Annual-Report-2010-11.pdf

⁵⁸⁵ OECD/ITF, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, p. 3, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

⁵⁸⁶ De ce nombre, seuls 353 331 km sont revêtus incluant l'autoroute nationale qui fait 14 500 km.

⁵⁸⁷ ABS, *Motor Vehicles Census*, p. 4,

[http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA2578DA0013F656/\\$File/93090_31%20jan%202011.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA2578DA0013F656/$File/93090_31%20jan%202011.pdf)

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

⁵⁸⁸ DoT, *2010 Annual Road Deaths*, p. 2, http://www.transport.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0005/44276/DOT-Annual-Report-2010-11.pdf

⁵⁸⁹ BITRE, *Road deaths Australia 2010 statistical summary*, p. 20,

http://www.bitre.gov.au/publications/05/Files/2010_Annual_road_deathsR.pdf

⁵⁹⁰ BITRE, *Road deaths Australia 2010 statistical summary*, p. 23,

http://www.bitre.gov.au/publications/05/Files/2010_Annual_road_deathsR.pdf

⁵⁹¹ OECD/ITF, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, p. 3, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

Voir l'annexe VIII pour la liste exhaustive des mesures mises en place par VicRoads depuis 1970.

⁵⁹² Dans le cas des contrôles routiers, il s'agit de contrôles aléatoires qui ont lieu de façon récurrente tout au long de l'année.

De plus, l'État de Victoria est reconnu, au plan international, pour ses campagnes de sensibilisation concernant l'alcool au volant et la vitesse ainsi que pour le succès de son programme sur la sécurité des infrastructures routières (*Blackspot Program*). Ses forces de police bien équipées font également partie de ses atouts pour améliorer la sécurité routière⁵⁹³.

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

- Un soutien politique de la part des membres du Parlement et de la part du premier ministre et de son Cabinet;
- Le partenariat et la collaboration entre les trois principaux ministres responsables de la sécurité routière (*Minister for Roads; Minister for Police and Emergency Services; Minister responsible for the Transport Accident Commission*);
- Une structure de gouvernance favorisant la coordination de l'action aux niveaux central et local;
- Une série de facteurs facilitateurs, ainsi :
 - une étroite relation existe depuis de longues années entre la communauté de recherche en sécurité routière et chaque institution responsable, ce qui facilite la planification et la définition d'objectifs à l'aide de données probantes;
 - cette relation favorise la mise en place d'une base de données fiable et surtout, rend acceptable l'évaluation scientifique des interventions politiques;
 - les médias ont toujours apporté leur soutien aux interventions en sécurité routière, ce qui encourage les décideurs politiques à agir⁵⁹⁴.

Par ailleurs, à la fin des années 1990, Claes Tingvall, l'un des concepteurs de la stratégie suédoise *Vision Zero* a été nommé directeur du *Monash University Accident Research Centre*⁵⁹⁵, l'un des plus grands centres de recherche en sécurité routière de l'État de Victoria. Il a, dès lors, introduit les concepts de « vision zéro » et de « système sûr » dans les travaux de ce centre⁵⁹⁶. Étant donné la relation de partenariat qui existe entre le centre et les institutions gouvernementales, ces deux concepts ont progressivement été intégrés dans diverses pratiques en matière de sécurité routière de l'État. En novembre 2001, la stratégie sur la sécurité routière *arrive alive 2002-2007* a officiellement adopté 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 d'emphasis sur cette approche et en fait la base de son action pour améliorer la sécurité routière⁵⁹⁷. C'est sur cette stratégie 2008-2017 que porte la présente étude.

La prochaine section présente l'organisation politique et administrative de l'État de Victoria ainsi que le partage des compétences entre les divers paliers de gouvernement. La dernière partie de cette section décrit l'évolution du bilan routier et présente des statistiques en matière de sécurité routière.

⁵⁹³ OECD/ITF, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, p. 3, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

⁵⁹⁴ DoT, *The Power of Evidence-Based Strategies and Plans*, http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/t1_p07.cfm

⁵⁹⁵ MUARC, *Monash University Accident Research Centre*, <http://www.monash.edu.au/miri/research/research-areas/transport-safety>

⁵⁹⁶ MUARC, *Safe system strategies and road infrastructure*, <http://www.monash.edu.au/miri/research/research-areas/transport-safety/safe-system-strategies-and-infrastructure/index.html>

⁵⁹⁷ 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». DoIT, *National Road Safety Strategy 2011-2020*, http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/national_road_safety_strategy/index.aspx

1.2. ORGANISATION POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE

Victoria est le plus petit État australien par sa superficie, mais le plus urbanisé ainsi que le plus densément peuplé (22 hab/km²). Il est le deuxième État australien par le nombre d'habitants et sa capitale, Melbourne, abrite près des ¾ de la population de l'État de Victoria, soit un peu plus de 4 millions de personnes.

Le système politique repose sur un régime parlementaire de type Westminster, analogue aux systèmes australien, canadien et québécois. Le rôle du chef de l'État est exercé par un gouverneur représentant la Reine d'Australie, Elizabeth II. Le pouvoir exécutif est assuré par le gouvernement formé d'un premier ministre et de ses ministres qui forment ensemble le Cabinet. Le pouvoir législatif est exercé par le Parlement composé de deux chambres (l'Assemblée législative et le conseil législatif). Il compte 128 membres qui sont élus tous les 4 ans.

1.3. PARTAGE DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE⁵⁹⁸

Les responsabilités en matière de sécurité routière sont réparties entre le gouvernement fédéral, les États et Territoires et les gouvernements locaux.

Le gouvernement fédéral assume le leadership en matière de sécurité au plan national. À ce titre, il élabore la stratégie fédérale qui reflète les aspirations des cinq États et des Territoires. La collaboration entre les différents paliers de gouvernement est assurée par l'*Australian Transport Council*⁵⁹⁹, un forum interministériel composé des ministres responsables des transports du gouvernement fédéral, des États et Territoires et de la Nouvelle-Zélande. Les gouvernements locaux ainsi que celui de la Papouasie-Nouvelle-Guinée y participent en tant qu'observateurs. Le gouvernement fédéral est aussi responsable de l'élaboration des normes de sécurité pour les véhicules ainsi que du financement pour la construction et le développement du réseau routier national.

Les États et Territoires sont principalement responsables de l'adoption et de la mise en œuvre de toutes les mesures en matière de sécurité routière. Cependant, ils tiennent compte de la stratégie fédérale dans l'élaboration de leurs stratégies de sécurité routière. Ils tiennent aussi compte des normes établies au niveau fédéral (ex. : normes de conception des routes). Il revient donc au gouvernement central de l'État de Victoria :

- d'établir les normes en matière de planification, de conception et d'opération du réseau routier relevant de sa compétence;
- de définir les règles régissant la délivrance des permis, les soins médicaux d'urgence;
- d'élaborer sa propre vision et sa stratégie de sécurité routière ainsi que ses objectifs;
- d'assurer la mise en œuvre et le respect des règles établies.

Les gouvernements locaux jouent un rôle croissant, notamment en matière d'ingénierie et autres activités liées à la sécurité routière sur les routes locales. La décentralisation des activités de la police centrale vers les polices locales est également à noter.

⁵⁹⁸ NRSC, *Road safety overview*, http://www.nrsc.gov.au/current_projects/files/NRSC1_Road_Safety_Overview.pdf
 Tony Bliss et Jeanne Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 248,
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOROASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁵⁹⁹ ATC, *About the Australian Transport Council*, http://www.atcouncil.gov.au/about_us/index.aspx
 Voir l'organigramme de l'ATC à l'annexe VI.

1.4. ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

Le gouvernement australien comptabilise les données sur les accidents de la route depuis 1925 pour l'ensemble du territoire australien, et depuis 1950 pour les États et Territoires. Les tableaux suivants présentent divers indicateurs permettant de suivre l'évolution de la situation de la sécurité routière dans l'État de Victoria.

TABLEAU 1 : NOMBRE ANNUEL DE DÉCÈS

NOMBRE ANNUEL DE DÉCÈS ⁶⁰⁰									
1970	<u>1 061</u>	1980	<u>657</u>	1990	<u>548</u>	2000	<u>407</u>	2010	<u>288</u>
1971	923	1981	766	1991	503	2001	444	2011	289
1972	915	1982	n. d.	1992	396	2002	397		
1973	935	1983	n. d.	1993	435	2003	330		
1974	806	1984	657	1994	377	2004	343		
1975	910	1985	683	1995	418	2005	346		
1976	938	1986	668	1996	417	2006	337		
1977	954	1987	705	1997	377	2007	332		
1978	869	1988	701	1998	390	2008	303		
1979	846	1989	776	1999	383	2009	290		

Le tableau 1 illustre – dans une certaine mesure – les effets positifs des politiques mises en œuvre en matière de sécurité routière. En effet, le nombre de décès est passé de 1 061 en 1970 à 675 en 1980, soit une baisse de 36,4 %. Cette diminution est attribuable à l'entrée en vigueur du port obligatoire de la ceinture de sécurité en 1970. De 1980 à 1990, le taux de décès a diminué de 16,6 %. Il est possible de constater que les mesures liées à l'alcool au volant, instaurées au début des années 1990, ont fait chuter le nombre de décès de 548 à 407, 10 ans plus tard, ce qui représente une diminution de 25,8 % des décès liés à la route. Lorsque les mesures contre la drogue au volant sont venues renforcer celles contrant la conduite en état d'ébriété au milieu des années 2000, le nombre de décès à la fin de cette décennie était de 288, soit une baisse de 29,3 %. Ainsi, en l'espace de 40 ans, les diverses mesures mises en place ont fait en sorte que le taux de décès sur les routes a chuté de 72,9 %, passant de 1 061 à 288 décès. Ce nombre est demeuré inchangé pour l'année 2011.

⁶⁰⁰ DoT, *Road Traffic Accident Data and Rates: Australia, States and Territories 1925 to 1981*, p. 14, http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1984/pdf/Stats_Aust_1.pdf Pour les années 1970 à 1981.
DoIT, *Road Deaths Australia 2008 Statistical Summary*, p. 39, http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2009/pdf/rsr_04.pdf Pour les années 1984 à 2008.
TAC, *Annual Road Toll*, <http://www.tacsafety.com.au/jsp/statistics/roadtollannual.do?areaID=12&tierID=1&navID=17> Pour les années 2009 à 2011.

TABLEAU 2 : TAUX DE DÉCÈS PAR 100 000 HABITANTS

TAUX DE DÉCÈS PAR 100 000 HABITANTS						
Sources	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics</i> ⁶⁰¹	6,57	6,36	5,69	5,32	5,19	n. d.
<i>Australian Transport Council</i> ⁶⁰²	n. d.	6,38	5,72	5,34	5,17	4,76 ⁶⁰³ (en date du 31 octobre 2011)

TABLEAU 3 : TAUX DE DÉCÈS PAR 10 000 VÉHICULES

TAUX DE DÉCÈS PAR 10 000 VÉHICULES						
Sources	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics</i> ⁶⁰⁴	0,60	0,65	0,51	0,51	0,49	n. d.
<i>Australian Transport Council</i> ⁶⁰⁵	n. d.	0,86	0,77	0,72	0,70	0,64 ⁶⁰⁶ (en date du 31 octobre 2011)

Comme il est possible de le constater, les données des tableaux 2 et 3 présentent de légères différences selon que l'organisme est fédéral (*Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics* – BITRE) ou de l'État de Victoria (*Australian Transport Council*). Cette différence est attribuable aux données retenues pour les calculs statistiques. Le BITRE utilise les données de l'*Australian Bureau of Statistics* qui ne tient compte que des véhicules passagers (voitures, motocyclettes, autobus, etc.) et des poids lourds en excluant tous les véhicules outils et hors route, alors que l'*Australian Transport Council* comptabilise tous les types de véhicules (incluant les véhicules hors route).

TABLEAU 4 : PROPORTION D'AUTOMOBILISTES DÉCÉDÉS AVEC UNE ALCOOLÉMIE SUPÉRIEURE À 50 MG D'ALCOOL PAR 100 ML DE SANG

PROPORTION D'AUTOMOBILISTES DÉCÉDÉS AVEC UNE ALCOOLÉMIE SUPÉRIEURE À 50 MG D'ALCOOL PAR 100 ML DE SANG ⁶⁰⁷						
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
63	38	61	50	42	n. d.	n. d.

⁶⁰¹ BITRE, *Road deaths Australia 2010 statistical summary*, p. 23,

http://www.bitre.gov.au/publications/05/Files/2010_Annual_road_deathsR.pdf

⁶⁰² TAC, *Road Safety Statistical Summary December 2010*, p. 3, <http://www.tacsafety.com.au/upload/rss-dec-2010.pdf>

⁶⁰³ TAC, *Road Safety Statistical Summary October 2011*, p. 3, <http://www.tacsafety.com.au/upload/rss-oct-2011.pdf>

⁶⁰⁴ BITRE, *Road deaths Australia 2010 statistical summary*, p. 23,

http://www.bitre.gov.au/publications/05/Files/2010_Annual_road_deathsR.pdf

⁶⁰⁵ TAC, *Road Safety Statistical Summary December 2010*, p. 3, <http://www.tacsafety.com.au/upload/rss-dec-2010.pdf>

⁶⁰⁶ TAC, *Road Safety Statistical Summary October 2011*, p. 3, <http://www.tacsafety.com.au/upload/rss-oct-2011.pdf>

⁶⁰⁷ TAC, *Drink driving statistics*,

<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=12&tierID=1&navID=A9348A54&navLink=null&pageID=164>

Dans l'État de Victoria, à l'instar de l'ensemble de l'Australie, la limite légale est de 50 mg d'alcool par 100 ml de sang (0,05 %). Les automobilistes présentant un taux d'alcoolémie de 0,15 % et plus voient leur permis de conduire confisqué et suspendu immédiatement lors de leur interception en attendant de passer devant les tribunaux⁶⁰⁸.

2. GOUVERNANCE DE LA SECURITE ROUTIERE

La structure de gouvernance de la sécurité routière⁶⁰⁹ se caractérise par une bonne coordination horizontale (entre les institutions du gouvernement central) et verticale (du gouvernement central vers les gouvernements régionaux et locaux). Elle repose essentiellement sur le partenariat entre les quatre institutions suivantes :

- *VicRoads*, agence gouvernementale assumant le rôle d'institution-chef de file;
- La TAC, principalement responsable de la communication en sécurité routière;
- La police de Victoria (*Victoria Police*), responsable du contrôle de l'application des mesures;
- Le *Department of Justice*, responsable entre autres de la gestion des cinémomètres photographiques.

Plusieurs autres institutions, notamment les autorités locales et les centres de recherche, jouent un rôle important dans la conception, la mise en œuvre et la coordination des règles et de l'action publique en matière de sécurité routière.

Cette section décrit sommairement le rôle et les responsabilités des institutions principalement responsables de la sécurité routière dans l'État de Victoria. Il s'ensuit une description de l'interaction entre ces acteurs.

2.1. INSTITUTION CHEF DE FILE : VICROADS

2.1.1. Organisation de VicRoads

VicRoads est le nom d'affaire de l'agence gouvernementale *Road Corporation* créée en 1989 par la *Transport Act 1983*⁶¹⁰. Elle relève du ministre responsable des routes (*Minister for Roads*) qui est, avec le *Minister for Port*, à la tête du ministère des Transports (*Department of Transport – DoT*). Il est à noter que plusieurs autres agences et organismes statutaires relèvent du DoT. Elles sont responsables des divers modes de transport, y compris des transports ferroviaire, maritime et routier, ainsi que du transport public. Le DoT est généralement responsable de l'intégration de toutes les politiques de transport à l'échelle gouvernementale (*l'organigramme du DoT est présenté à l'annexe I*).

⁶⁰⁸ TAC, *Drink Driving campaign*, <http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=12&tierID=2&navID=055BD4897F000001014AB6B5DEF0A334&navLink=null&pageID=145>

⁶⁰⁹ Arrive Alive, *Managing the strategy*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/about/managing_the_strategy/managing_the_strategy.html

⁶¹⁰ Depuis 2010, *VicRoads* est régie par la *Transport Integration Act 2010*. En vertu de la loi, *VicRoads* est une personne morale, donc une entité dotée de la personnalité juridique, capable, à l'instar d'une personne physique, d'être titulaire de droits et d'obligations. *Transport Integration Act 2010*, Section 80. *VicRoads* est le nom d'affaires de la *Roads Corporation* en vertu de la *Transport Integration Act 2010*, Section 82. Par ailleurs, la loi sur les noms d'affaires, *Business Names Act 1962 – Section 4* prévoit les conditions sous lesquelles une entité gouvernementale peut être considérée comme faisant des affaires pour l'État.

La sécurité routière est l'un des quatre domaines d'action de *VicRoads* qui détient également une responsabilité opérationnelle en matière de gestion et de développement du système routier⁶¹¹, de gestion des routes et de la circulation ainsi que d'immatriculation et de délivrance de permis⁶¹².

VicRoads est dirigée par un directeur général qui rend compte *Minister for Roads* par l'entremise du *Secretary for Department of Transport*⁶¹³. L'agence travaille en étroite collaboration avec le DoT afin d'assurer la mise en œuvre d'une politique de transport intégrée à l'échelle de l'État⁶¹⁴. À cet effet, le directeur général de *VicRoads* assiste aux réunions hebdomadaires de l'équipe de direction du DoT.

La structure organisationnelle de *VicRoads* est composée de neuf divisions et de deux secteurs d'activités (*business areas*) ayant chacun à sa tête un directeur responsable devant le directeur général. L'une des divisions, la *Road Safety & Network Access*⁶¹⁵, est vouée à la sécurité routière. Elle est présentée à la section 2.1.2.

VicRoads est financée par l'État de Victoria, le gouvernement fédéral, la TAC, le fonds *Better Road Victoria*⁶¹⁶ et les revenus générés par les activités de contrôle et autres activités. Pour l'année financière 2010-2011, le budget total de l'agence s'élevait à environ 2 G\$ A, soit une réduction de 101 G\$ par rapport aux années précédentes⁶¹⁷. Au cours de cette année, les dépenses de fonctionnement en sécurité routière ont représenté environ 13 % des dépenses de fonctionnement totales de *VicRoads*, soit un montant de 187 M\$ A⁶¹⁸. Des graphiques représentant la répartition des sources de financement ainsi que la répartition des dépenses au cours de l'année 2010-2011 sont inclus dans l'annexe III du présent document.

VicRoads fournit ses services par l'entremise de quelque 50 bureaux ou centres de services (*VicRoads Customer Service Centre*) répartis sur l'ensemble du territoire de l'État du Victoria⁶¹⁹. En 2010-2011, l'agence employait 3 180 personnes⁶²⁰.

⁶¹¹ *VicRoads* gère 52 000 kilomètres de routes et 3 000 ponts.

⁶¹² *VicRoads* délivre près de 20 millions de documents annuellement.

⁶¹³ Le *Department of Transport* est sous l'autorité de deux ministres, soit le *Minister for Roads and for Public Transport* et le *Minister for Ports*. Voir l'Annexe I pour la structure organisationnelle du *Department of Transport*. Sur le plan de la reddition de comptes, *VicRoads* publie un rapport annuel incluant des données sur la gestion financière de l'organisme, des résultats en matière de performance, etc. ainsi qu'un plan stratégique bisannuel. Voir *VicRoads, Strategic direction*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OverviewOfVicRoads/StrategicDirections.htm>

⁶¹⁴ *VicRoads, VicRoads strategic directions 2010-2012*, p. 4, <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/BD5C0406-A9A5-4CEF-9B76-CB1B32834C1A/0/StrategicDirections.pdf>
VicRoads, Overview of VicRoads, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OverviewOfVicRoads/>

⁶¹⁵ *VicRoads, Road Safety & Network Access*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OrganisationalStructure/RoadSafetyAndNetworkAccess.htm>

⁶¹⁶ *VicRoads, Better Roads Victoria*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/Moreinfoandservices/RoadManagementAndDesign/StrategyAndPrograms/BetterRoadsVictoria.htm>

⁶¹⁷ *VicRoads, VicRoads 2010-11 Annual Report*, p. 64, http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/BF9CEE73-0E5E-4629-8C02-A868C6DFD0FD/0/AR2011_FULL.pdf. La réduction du financement résulte simplement de la diminution des dépenses prévues. Par exemple, le financement en provenance du gouvernement a diminué de 51 millions de dollars australiens par rapport aux années précédentes, parce qu'une partie des projets *Blackspots*, prévus pour l'année 2010-2011, avaient été réalisés l'année d'avant et que les projets de construction approuvés pour cette année avaient un coût moindre que ceux des années précédentes.

⁶¹⁸ *VicRoads, Annual Report 2010-11 – Financial management – 5 year financial summary*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/AnnualReports/VicRoads201011AnnualReport/201011AnnualReportFinMgmt5YrSummary.htm>

⁶¹⁹ *VicRoads, Overview of VicRoads*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OverviewOfVicRoads/>
Voir aussi *VicRoads, Strategic Directions 2010-2012*, p. 6, <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/BD5C0406-A9A5-4CEF-9B76-CB1B32834C1A/0/StrategicDirections.pdf>

⁶²⁰ *VicRoads, VicRoads 2010-11 Annual Report*, p. 60, http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/BF9CEE73-0E5E-4629-8C02-A868C6DFD0FD/0/AR2011_FULL.pdf

2.1.2. Road Safety & Network Access⁶²¹

La *Road Safety & Network Access* est la division principalement responsable de la sécurité routière, au sein de *VicRoads*. Elle est divisée en trois secteurs d'activités correspondant aux principaux axes de l'approche pour un système sûr, soit des routes et des véhicules plus sûrs et des usagers plus en sécurité.

■ *Safer roads*

Entre autres responsabilités, le secteur d'activités *Safer Roads* :

- coordonne l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière;
- gère, coordonne, évalue les programmes de sécurité des infrastructures routières et en assure le suivi;
- gère les initiatives liées au contrôle de la vitesse;
- gère l'information sur les accidents;
- collabore avec les gouvernements locaux et les communautés et les aide à améliorer leurs capacités en matière de sécurité routière.

■ *Road User Safety*

Le secteur d'activités *Road User Safety* réalise des projets visant à changer ou à influencer le comportement des usagers. Ses principaux domaines d'action sont :

- le comportement des usagers de la route;
- les groupes vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes);
- l'alcool, les drogues et la fatigue au volant;
- la politique de délivrance des permis de conduire.

■ *Vehicle Management and Safety*

Entre autres responsabilités, le secteur d'activités *Vehicle Management and Safety* :

- conçoit et met en œuvre des projets liés à la sécurité des véhicules;
- élabore les politiques relatives aux véhicules commerciaux;
- mène la réforme législative sur les véhicules lourds.

2.2. INSTITUTIONS RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET AUTRES ACTEURS

2.2.1. Victoria Police

La police de Victoria (*Victoria Police*) est l'institution principalement responsable d'assurer le respect des lois en sécurité routière. Elle le fait grâce à des activités de contrôle (*enforcement*) et des activités de sensibilisation, d'éducation et d'information. L'action de *Victoria Police* repose essentiellement sur le partenariat avec les ministères et organismes, les autorités locales, les entreprises privées, et les organisations non gouvernementales.

⁶²¹ VicRoads, *Road Safety & Network Access*,
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OrganisationalStructure/RoadSafetyAndNetworkAccess.htm>

■ Responsabilités en matière de sécurité routière

Les responsabilités de *Victoria Police* en matière de sécurité routière sont les suivantes :

► Assurer le respect des lois et des règlements sur la circulation routière

Victoria Police doit :

- surveiller les intersections et la vitesse au moyen de cinémomètres photographiques et de caméras (*Safety Camera Program*⁶²²);
- faire subir des tests de dépistage d'alcool et de drogue dans le cadre du programme *Booze Buses*⁶²³;
- etc.

► Sensibiliser et éduquer en matière de sécurité routière

Les activités de sensibilisation de *Victoria Police* sont déterminées annuellement par le *Chief Commissioner* et les chefs de directions sur la base de la stratégie de sécurité routière. Elles font l'objet d'un protocole, puis sont incluses dans un calendrier sur la sécurité routière⁶²⁴ qui est ensuite publié et envoyé aux autres parties prenantes. Ce calendrier est mis à jour tous les six mois et est envoyé à toutes les unités de police locale. Il définit l'échéancier et les types d'activités de publicité et de contrôle (*enforcement*) pour l'année en cours. Ce calendrier est toutefois assez flexible pour permettre son adaptation aux réalités locales⁶²⁵.

De plus, la police de Victoria (*Victoria Police*) participe à la mise en œuvre de la stratégie en gérant un site Internet sur lequel les usagers de la route peuvent trouver de l'information sur divers aspects de la conduite automobile, tels que la fatigue au volant, l'alcool et la drogue au volant et l'utilisation d'appareils (portable, cellulaire, *iPod*, etc.)⁶²⁶.

Par ailleurs, l'une des responsabilités de *Victoria Police* consiste à mener des enquêtes sur les accidents routiers. Elle établit aussi des statistiques et publie des rapports sur les accidents de circulation⁶²⁷.

■ Priorités et objectifs en sécurité routière

Les priorités et les objectifs de *Victoria Police* en matière de sécurité routière sont alignés sur ceux de la stratégie routière *arrive alive 2008-2013*. Ils sont définis annuellement dans différents documents stratégiques tels que le plan stratégique, le document *Victoria Police Priorities and Standards* et le plan d'affaires :

- Le plan stratégique de *Victoria Police* intitulé *The Way Ahead 2008-2013*, désigne la sécurité routière comme l'une de ses priorités. L'objectif général est de réduire le nombre de décès et de blessés conformément à la stratégie *arrive alive 2008-2013*⁶²⁸;

⁶²² Victoria Police, *Safety Camera Program*, http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=280
Cameras Save Lives, *About us*, <http://www.camerassavelives.vic.gov.au/utility/about+us/>

⁶²³ BIC, *Victoria Police « Booze Bus » mapping program*, <http://www.bic.asn.au/ozebus/VICAlcoholRelatedAccidentsStudy.pdf> Les *Booze Buses* sont des autobus spécialement équipés pour mesurer le taux d'alcoolémie des conducteurs et la présence de certaines drogues.

⁶²⁴ Arrive Alive, *Road safety priorities program january – june 2010*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/pdf/Priorities_cal_JanJune_2010.pdf et Arrive Alive, *Calendar of Activities – January-June 2010*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/pdf/Wallplanner%20JAN-JUN_WP10.pdf

⁶²⁵ Bliss T. et J. Breen, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, p. 256, http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁶²⁶ Victoria Police, *Road Safety*, http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=9540

⁶²⁷ Victoria Police, *About Victoria Police*, http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=781

- Le document *Victoria Police Priorities and Standards*⁶²⁹ détermine les priorités opérationnelles annuelles de la police, entre autres en sécurité routière, sur la base des orientations fournies par le plan stratégique et la stratégie *arrive alive*. Il assigne des tâches opérationnelles précises aux départements et unités responsables de la sécurité routière sur le plan local et au palier central⁶³⁰;
- Le plan d'affaires précise les objectifs spécifiques annuels pour certains thèmes. Ainsi, pour l'année 2011-2012, les objectifs spécifiques sont les suivants :
 - 99,5 % d'automobilistes dont les résultats aux tests d'alcool sont conformes à la limite légale;
 - 99,5 % d'automobilistes qui se conforment aux limites de vitesse;
 - 99,8 % d'automobilistes dont les résultats aux tests de drogues sont normaux⁶³¹.

■ Structure organisationnelle

Victoria Police relève du ministère de la Justice. Elle est dirigée par un *Chief Commissioner*, assisté d'un groupe de direction (*Victoria Police Executive*)⁶³².

Le *Traffic and Transit Safety Department* est l'un des principaux départements responsables de la sécurité routière au sein de *Victoria Police*. Il comprend plusieurs unités, entre autres :

▶ *Road Safety Awareness and Information Unit*⁶³³

La *Road Safety Awareness and Information Unit* élabore, planifie et évalue les règles, les politiques et les programmes en matière de sécurité routière, et ce, conformément à la stratégie de sécurité routière *arrive alive 2008-2017*.

De plus, elle fournit les services suivants :

- conseils en matière de sécurité routière;
- assistance en éducation;
- mise en œuvre de projets visant à réduire le nombre de décès et de blessés;
- enregistrement et publication d'information et de statistiques sur les accidents de la route.

▶ *The Road Safety Task Force*⁶³⁴

La *Road and Safety Task Force* est spécialisée dans la détection et l'arrestation des automobilistes contrevenants. Elle comprend :

- la *highway section* qui surveille la circulation des véhicules lourds;
- la *special solo unit* qui surveille la circulation des motocycles et réalise des campagnes de sensibilisation auprès des motocyclistes;
- la *traffic alcohol section* qui gère le programme des *booze buses* et procède aux tests de dépistage d'alcool et de drogue. De plus, elle réalise des campagnes de sensibilisation sur les problématiques de l'alcool et de la drogue au volant.

⁶²⁸ Victoria Police, *The Way Ahead Strategic Plan 2008-13*,

http://www.police.vic.gov.au/content.asp?a=internetBridgingPage&Media_ID=25244

⁶²⁹ Victoria Police, *Victoria Police Priorities and Service Standards 2011*,

http://www.police.vic.gov.au/content.asp?a=internetBridgingPage&Media_ID=67159

⁶³⁰ Pour plus de détails, voir Victoria Police, *Victoria Police Priorities and Standards*,

http://www.police.vic.gov.au/content.asp?a=internetBridgingPage&Media_ID=67159

⁶³¹ Victoria Police, *Victoria Police Business Plan 2011-12*, p. 6,

http://www.police.vic.gov.au/content.asp?a=internetBridgingPage&Media_ID=70017

⁶³² Victoria Police, *About Victoria Police*, http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=50

⁶³³ Victoria Police, *Road Safety Awareness and Information Unit*,

http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=281

⁶³⁴ Victoria Police, *Road Safety Task Force*, http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=282

► *Highway Patrol*⁶³⁵

La *Highway Patrol* est un groupe spécialisé de *Victoria Police*. Cette unité intervient notamment dans les cas :

- de poursuite de véhicules;
- d'alcool au volant : la *highway patrol* participe aux opérations des *booze bus*;
- de conduite dangereuse;
- de collisions entre des véhicules.

Les patrouilles de la *Highway Patrol* sont présentes dans la plupart des divisions de police et opèrent généralement dans les zones proches des frontières municipales.

2.2.2. Transport Accident Commission

La *Transport Accident Commission* (TAC) est une société d'État créée en 1986 par la *Transport Accident Act 1986*. Son rôle consiste à dédommager les victimes de la route⁶³⁶, à leur fournir des services postaccidents et à promouvoir la sécurité routière⁶³⁷.

Les principales responsabilités de la TAC sont les suivantes⁶³⁸ :

- Prévention des accidents : avec ses partenaires, réduire la gravité des blessures causées par les accidents de la route;
- Réhabilitation : améliorer les services aux accidentés de la route afin que ceux-ci puissent reprendre une vie active le plus rapidement possible;
- Gestion des réclamations : s'assurer de traiter toutes les demandes équitablement et dans les meilleurs délais afin de ne pas pénaliser les accidentés de la route;
- Gestion financière : s'assurer de mettre en œuvre des programmes efficaces et efficients;
- Collecter et analyser les données et les statistiques sur les accidents de transport.

Étant donné que la TAC est l'organisation principalement responsable de la communication en matière de sécurité routière, elle sera présentée avec plus de détails dans la section 2.3.1.

2.2.3. Department of Justice

Le *Department of Justice* :

- administre le programme de cinémomètres photographiques et de caméras aux feux rouges⁶³⁹;
- administre les tribunaux et applique les lois en matière de sécurité routière;
- élabore des normes sur le comportement routier;
- fait la promotion d'une conduite responsable⁶⁴⁰.

2.2.4. Institutions régionales et locales

L'action des institutions locales repose sur un fort partenariat entre les acteurs concernés.

⁶³⁵ Victoria Police, *Highway Patrol*, http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=25035

⁶³⁶ La TAC administre un programme d'assurance sans égard à la responsabilité ou sans égard à la faute (*no fault*), ce qui signifie que les indemnités médicales sont versées à la personne qui a subi des blessures, quel que soit le responsable de l'accident.

⁶³⁷ TAC, *About Us*, <http://www.tac.vic.gov.au/jsp/content/NavigationController.do;jsessionid=FGDJLJILNOC?areaID=25>

⁶³⁸ TAC, *Annual Report 2011*, p. 4, <http://www.tac.vic.gov.au/upload/tac-annual-report-2011.pdf>

⁶³⁹ Department of Justice, *Road Safety*, <http://www.justice.vic.gov.au/home/safety+and+emergency+management/road+safety/>

⁶⁴⁰ Victoria Police, *Building cooperative partnerships to enhance program delivery*, p. 10, http://www.interlocksymposium.com/site/ywd_acs_corporation/assets/pdf/Kevin_Casey.pdf

■ Municipalités

Chaque municipalité détermine les problématiques qui lui sont propres et conçoit une stratégie et un plan d'action municipal de sécurité routière qu'elle met en œuvre avec la collaboration des *Community Roads Safety Councils* et autres groupes intervenant à l'échelon local.

■ *Community Roads Safety Councils*

Les *Community Roads Safety Councils* sont composés de représentants d'organisations gouvernementales et non gouvernementales ainsi que de membres agissant à titre individuel. Leur rôle est d'élaborer et d'implanter des programmes de sécurité routière dans les communautés locales. Ils fournissent également un soutien aux municipalités pour les aider à mettre en œuvre leurs stratégies et plans d'action. De plus, les *Community Roads Safety Councils* jouent un rôle important en matière de sensibilisation au niveau local. Ils sont financés par *VicRoads*, les entreprises locales et les groupes communautaires.

■ Groupes de la sécurité routière⁶⁴¹

Les groupes de la sécurité routière (*Local and Statewide Community Road Safety Groups*) interviennent dans le cadre du nouveau programme de partenariat *Victorian Community Road Safety Partnership Program*, créé en juillet 2011. Ce programme remplace le *Saferoads and Roadsafes Partnership* mis en place en 1999. Il consiste à financer les groupes de sécurité routière afin de les aider à réaliser des projets locaux visant à améliorer la sécurité des usagers. Le programme est supervisé par *VicRoads*.

Les groupes de sécurité routière peuvent être composés de :

- groupes d'usagers;
- conseils locaux (*Local Councils*);
- divers segments de la population – ex. : jeunes, personnes âgées, personnes ayant des déficiences;
- ministères et organismes gouvernementaux;
- organisations communautaires locales et entreprises;
- membres de la communauté locale;
- *Community Roads Safety Councils*.

■ Autres acteurs intervenant en sécurité routière

En plus des institutions mentionnées dans les sections 2.2.1 à 2.2.4, il existe de nombreuses autres organisations impliquées dans la sécurité routière dans l'État de Victoria. Il s'agit essentiellement d'autres ministères ou organismes (ex. : ministère de l'Éducation et ministère des Services sociaux), d'institutions de recherche (ex. : *Monash University Accident Research Centre*⁶⁴²), d'ONG et d'associations représentant des usagers (ex. : *Royal Automobile Club of Victoria*⁶⁴³).

2.3. ORGANISATIONS RESPONSABLES DE LA COMMUNICATION

Dans le cadre de l'étude comparative des stratégies, L'Observatoire aborde la question de la communication en sécurité routière selon trois angles : l'éducation, l'information et la sensibilisation.

⁶⁴¹ VicRoads, *The Victorian Community Road Safety Partnership Program*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/VictoriaCommunityRoadSafetyPartnershipProgram/>

⁶⁴² MUARC, *Monash University Accident Research Centre*, <http://www.monash.edu.au/miri/research/research-areas/transport-safety/>

⁶⁴³ RACV, *Road safety*, <http://www.racv.com.au/wps/wcm/connect/internet/primary/road+safety>

Si dans certaines administrations comme la Finlande, ces trois aspects sont tous sous la responsabilité d'une organisation (en collaboration avec de nombreux partenaires), il n'en est pas de même dans l'État de Victoria. En effet, deux organisations se démarquent :

- la TAC, principalement responsable des activités d'information et de sensibilisation;
- *VicRoads*, principalement responsable de l'éducation en sécurité routière.

Soulignons que la TAC intervient également en éducation en finançant des programmes d'éducation scolaire. De même, *VicRoads* organise des campagnes d'information et d'éducation, notamment des activités de promotion de la stratégie *arrive alive* et des mesures adoptées dans le cadre de cette stratégie. Les deux organisations travaillent en collaboration avec une grande diversité d'acteurs des gouvernements central et locaux (notamment, *Victoria Police* et les *Community Road Safety Councils*)⁶⁴⁴ et des d'organisations non gouvernementales.

2.3.1. Information et sensibilisation : Transport Accident Commission

■ Organisation de la *Transport Accident Commission*

Comme mentionné précédemment, la TAC est l'un des quatre principaux responsables de la sécurité routière dans l'État de Victoria, les trois autres étant *VicRoads*, *Victoria Police* et le *Department of Justice*. La TAC est dirigée par un conseil d'administration composé de neuf membres incluant le président⁶⁴⁵. Ces membres sont nommés par le sous-ministre des Finances, ministre responsable de la TAC à qui ils rendent compte. Les activités de la TAC sont sous la responsabilité d'un chef de direction qui dirige huit divisions (ou services)⁶⁴⁶, chacune sous l'autorité d'un chef de division. Bien que plusieurs divisions jouent un rôle plus ou moins direct en matière de sécurité routière, c'est la *Community Relations*, et plus précisément son unité *Road Safety & Marketing*, qui est principalement responsable de la sécurité routière au sein de TAC.

Le financement de la TAC provient des paiements annuellement versés pour l'immatriculation des véhicules⁶⁴⁷. La TAC investit annuellement environ 97 M\$ CA (100 M\$ A⁶⁴⁸) dans ses activités de sécurité routière⁶⁴⁹.

■ Rôle de la *Transport Accident Commission* en communication

► Rôle de la *Transport Accident Commission* avant l'adoption de la stratégie *arrive alive*

La promotion de la sécurité routière fait partie des obligations statutaires de la TAC⁶⁵⁰. Toutefois, conformément à la loi, la TAC a la latitude de concentrer ses efforts sur les questions dont la résolution pourrait permettre de réduire de manière significative le nombre de blessés et de décès (et donc de réclamations) et sur les questions qui entrent dans son programme d'action⁶⁵¹.

⁶⁴⁴ Voir les sections 2.2.1 et 2.2.4.

⁶⁴⁵ TAC, *Annual Report 2011*, p. 12, <http://www.tac.vic.gov.au/upload/tac-annual-report-2011.pdf>

⁶⁴⁶ *Ibid.*

⁶⁴⁷ TAC, *About us*, <http://www.tac.vic.gov.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=25>

⁶⁴⁸ Banque du Canada, *Convertisseur de devises – taux du jour*, <http://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/convertisseur-de-devises-taux-du-jour/> Le 16 décembre 2011, 1,00 dollar canadien = 0,97 dollar australien, selon un taux de change de 0,9663 (taux nominal).

⁶⁴⁹ OECD/ITF, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, p. 5, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

⁶⁵⁰ Victoria Consolidated Legislation, *Transport Accident Act 1986*, section 8, http://www.austlii.edu.au/au/legis/vic/consol_act/taa1986204/

⁶⁵¹ International Transport Forum, *Road Safety – the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria, Australia*, p. 8, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

Les principales interventions en matière de sécurité routière remontent à 1987 (l'année suivant sa création) par le financement d'activités menées par d'autres organisations, principalement, *VicRoads*.

Ce n'est qu'en 1989 que la TAC a élaboré sa première stratégie de communication, le *Strategic Plan for Accident Prevention*. Cette stratégie visait principalement à sensibiliser les conducteurs sur l'importance d'adopter une conduite préventive. Dans cette optique, et pendant plusieurs années, les thèmes privilégiés par la TAC étaient relatifs au comportement des usagers :

- Alcool au volant;
- Vitesse;
- Utilisation des ceintures de sécurité;
- Fatigue au volant;
- Amélioration des infrastructures routières;
- Sécurité des véhicules.

Deux techniques ont été conjointement employées par la TAC pour mettre en œuvre sa stratégie :

- Le soutien au renforcement du contrôle policier – ex. : en 1990, achat de treize *Booze Buses* pour la police afin de réaliser des tests d'alcool aléatoires; en 1991, achat de 54 cinémomètres mobiles pour la police;
- La réalisation de campagnes publicitaires de grande envergure afin de soutenir les initiatives de contrôle policier – ex. : en 1989 et 1990, campagne publicitaire à l'échelle de l'État, sur le thème de l'alcool au volant *If you drink then drive you're a bloody idiot* et sur les nouveaux *Booze Buses*; en 1990, campagne publicitaire multimédia sur la vitesse *Don't fool yourself- speed kills*⁶⁵².

► *Rôle de la Transport Accident Commission depuis l'adoption de la stratégie arrive alive*

Bien avant que la stratégie *arrive alive 2002-2007* adopte l'approche pour un système sûr, la TAC avait déjà perçu les avantages (sur le plan des coûts sociaux et financiers) qu'elle pourrait retirer en investissant dans l'amélioration de l'infrastructure routière et la sécurité des véhicules. Ses premières initiatives en la matière datent des années 1990, notamment, par le financement du *Blackspot Program* mené par *VicRoads* et l'investissement dans des activités de recherche et d'information telles que l'*Australian New Car Assessment Program*⁶⁵³, le *Used Car Safety Ratings*⁶⁵⁴ et la mise à niveau des installations de l'*Australian Automotive Research Center* afin de réaliser des tests d'électrostabilisateurs programmés (ESP)⁶⁵⁵.

Toutefois, la TAC a systématiquement incorporé l'approche pour un système sûr dans ses plans d'action depuis l'adoption de la stratégie *arrive alive*, en tant qu'organisation principalement responsable des activités de sensibilisation et de communication de cette stratégie. Elle ajoute

⁶⁵² International Transport Forum, *Road Safety – the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria, Australia*, p. 6-7, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

⁶⁵³ L'*Australian New Car Assessment Program* est mené conjointement par *VicRoads*, des associations australiennes et néo-zélandaises d'automobiles, le gouvernement de la Nouvelle-Zélande et d'autres États australiens. Il fournit de l'information aux consommateurs sur les niveaux de sécurité offerts par les véhicules en cas de collisions latérale ou frontale.

Pour plus de détails, voir *VicRoads, Australasian New Car Assessment Program (ANCAP)*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/SaferVehicles/BuyingASafeCar/AustralianNewCarAssessmentProgram.htm>

⁶⁵⁴ Le *Used Car Safety Ratings* est mené par le Monash University Accident Research Centre. Il consiste à collecter et diffuser annuellement l'information sur les performances en matière de sécurité des véhicules usagés. Pour plus de détails, voir RACV, *Used car safety ratings*, <http://www.racv.com.au/wps/wcm/connect/Internet/Primary/my+car/car+safety/used+car+safety+ratings>

⁶⁵⁵ Les tests ESP étaient auparavant réalisés en Europe ou aux États-Unis. La réalisation de ces tests en Australie a permis de mettre sur le marché des véhicules répondant aux normes de sécurité australiennes.

ainsi à ses actions visant le comportement, un investissement considérable dans la conception et la promotion de l'utilisation de véhicules sûrs et dans l'implantation de programmes d'infrastructures routières sûres⁶⁵⁶.

Le rôle premier de la TAC dans la stratégie *arrive alive 2008-2017* consiste à mener des campagnes publicitaires selon les thèmes retenus par la stratégie. Elle réalise sa mission seule ou en partenariat avec d'autres organisations. Elle organise également des initiatives spéciales en vue de renforcer la promotion de la sécurité routière. Ces activités d'information et de sensibilisation sont décrites dans la section 5.1.1 « Stratégie de communication de la Transport Accident Commission (sensibilisation et information) » de la présente étude.

2.3.2. Éducation : VicRoads et le Road Safety Education Reference Group

VicRoads travaille en collaboration avec d'autres partenaires pour offrir une série de ressources et de programmes éducatifs à l'intention des enfants de la prématernelle au secondaire. Les partenaires sont représentés au sein du *Road Safety Education Reference Group*, l'entité de coordination en matière d'éducation sur la sécurité routière (voir la structure de gouvernance de la stratégie *arrive alive*). Le *Road Safety Education Reference Group* a élaboré le *Traffic Safety Education: Directions and Action Plan 2008-2010*, un plan d'action en matière d'éducation sur la sécurité routière qui recommande notamment l'adoption d'un programme de base qui serait enseigné aux enfants et aux jeunes gens⁶⁵⁷.

2.3.3. Autres acteurs intervenant en matière de communication

Les principaux intervenants en matière de communication sont les partenaires de la TAC⁶⁵⁸, les organisations membres du *Road Safety Education Reference Group* et les organisations locales et régionales :

- *Department of Education and Early Childhood Development*;
- *Department of Transport*;
- *Department of Justice*;
- *Metlink*;
- *Royal Automobile Club of Victoria*;
- Associations régionales et locales (*Community Road Safety Councils*);
- MO (tel le *Department of Innovation, Industry and Regional Development* pour un programme de réduction des traumatismes neurologiques);
- Particuliers (programme MAFMAD – *Make A Film. Make A Difference*⁶⁵⁹);
- Autres.

2.4. INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS

Il ressort des sous-sections 2.1 à 2.3 que de nombreux acteurs interviennent dans l'élaboration, la mise en œuvre et le contrôle de l'application des stratégies de sécurité routière. La structure de gouvernance adoptée par la stratégie sur la sécurité routière favorise l'interaction entre ces acteurs. Il s'agit d'un dispositif à trois niveaux dont la supervision est assurée par un organe politique, le *Ministerial Council for Road Safety*, composé des ministres responsables des

⁶⁵⁶ *Ibid.*, p.8-22.

⁶⁵⁷ VicRoads, *Road safety education*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/RoadSafetyEducation/>

⁶⁵⁸ TAC, *Grants and partnerships*, <http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?sessionId=MNPDAPIICOOOC?areaID=13&tierID=1&navID=82D9227B7F00000100669C842A82B99B&navLink=null&pageID=1890>

⁶⁵⁹ TAC, *MAFMAD - Make A Film. Make A Difference*, <http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=13&tierID=1&navID=E0FC3CB37F000001008FA0D1C9A514A4&navLink=null&pageID=335>

principales entités gouvernementales intervenant en sécurité routière. Ce dispositif se décrit comme suit :

■ *Ministerial Council for Road Safety*

Le *Ministerial Council for Road Safety* supervise la structure de gouvernance de la sécurité routière. Son rôle est de s'assurer de la cohérence des approches en matière de sécurité routière. Il regroupe⁶⁶⁰ :

- Le *Minister for Roads* qui est l'un des deux ministres responsables du ministère des Transports. C'est également le ministre dont relève *VicRoads*;
- le ministre responsable de la police et de la sécurité;
- le ministre responsable de la TAC.

Le *Ministerial Council for Road Safety* est à la tête d'un dispositif à trois niveaux : stratégique, tactique et opérationnel.

■ Niveau stratégique : *Road Safety Executive Group*

Le *Road Safety Executive Group* fixe les grandes orientations stratégiques qui s'inscrivent dans le cadre de la stratégie *arrive alive 2008-2017*. Il est également responsable du suivi de la stratégie et rend compte de son évolution au gouvernement central.

Le *Road Safety Executive Group* est formé des hauts dirigeants de *VicRoads*, de la TAC, du *Department of Justice* et de *Victoria Police*.

■ Niveau tactique : *Road Safety Management Group*

Le *Road Safety Management Group* coordonne, à un niveau tactique, la mise en œuvre de la stratégie. À ce titre, il est responsable :

- De développer et d'implanter des programmes et des contre-mesures;
- d'évaluer des programmes;
- de cibler des priorités pour la recherche en sécurité routière;
- de maintenir une cohérence avec la stratégie fédérale de sécurité routière;
- de promouvoir la coordination des programmes et des activités de sécurité routière;
- de soutenir le développement et la mise en œuvre d'initiatives éducationnelles en sécurité routière, dont le (*Traffic Safety Education Plan*).

Le *Road Safety Management Group* est composé de représentants de *VicRoads*, de la TAC, du *Department of Justice*, de *Victoria Police*, du ministère de l'Éducation et du ministère des Services sociaux.

■ Niveau opérationnel : regroupement d'organisations gouvernementales et locales agissant sous la coordination de *VicRoads*

Quatre entités coordonnent et facilitent la mise en œuvre de la stratégie par leurs organisations membres. L'action de ces entités est coordonnée par *VicRoads*. Il s'agit des groupes suivants :

- *Road Safety Reference Group* : il est composé de représentants et de professionnels des ministères et organismes intervenant dans la mise en œuvre de la stratégie en sécurité routière. Il propose des solutions et des pistes de recherche en sécurité routière. Il met aussi en œuvre certaines initiatives et coordonne les activités de ses membres;

⁶⁶⁰ OECD/ITF, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, p. 9, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

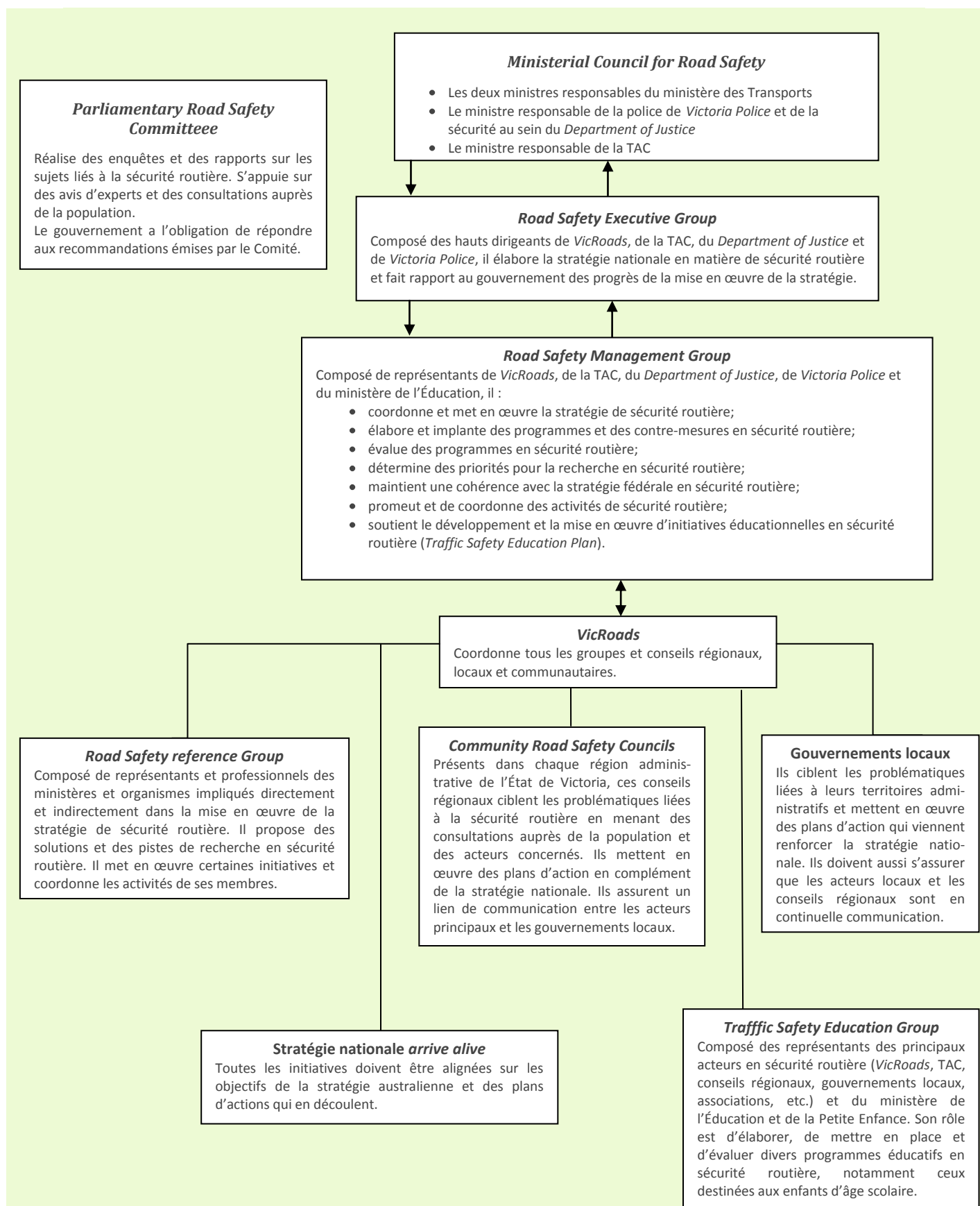
- *Community Road Safety Councils* : présents dans chaque région administrative de l'État de Victoria, ces conseils régionaux déterminent les problématiques liées à la sécurité routière en menant des consultations auprès de la population et des acteurs concernés. Ils mettent en œuvre des plans d'action en complément de la stratégie nationale. Ils assurent un lien de communication entre les acteurs principaux et les gouvernements locaux⁶⁶¹;
- *Gouvernements locaux* : ils ont la responsabilité de cibler les problématiques liées à leurs territoires administratifs et de mettre en œuvre des plans d'action afin de renforcer la stratégie nationale. Ils doivent aussi établir des liens entre les acteurs locaux et les conseils régionaux;
- *Traffic Safety Education Group* : ce groupe est composé des représentants des principaux acteurs en sécurité routière (*VicRoads*, TAC, conseils régionaux, gouvernements locaux, associations, etc.) et du ministère de l'Éducation. Son rôle est d'élaborer, de mettre en place et d'évaluer divers programmes éducatifs en sécurité routière, notamment ceux destinés aux enfants d'âge scolaire.

Comme mentionné précédemment, même si la responsabilité de la sécurité routière est partagée entre les acteurs, il revient à *VicRoads* d'assurer la coordination entre les diverses entités et de présider les groupes de travail. À ce titre, *VicRoads* est considérée comme l'organisation chef de file en matière de sécurité routière.

La figure à la page suivante présente la structure de gouvernance montrant l'interaction entre les acteurs intervenant dans la stratégie de sécurité routière.

⁶⁶¹ *VicRoads, Victorian Community Road Safety Partnership Program*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/initiatives/communityroadsafe/GDS07186_VCroad_SafetyPartnershipProgram_FORM_FA.pdf

FIGURE 1 : STRUCTURE DE GOUVERNANCE DE *ARRIVE ALIVE* 2008-2017



3. APERÇU DU CADRE NORMATIF EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cette section présente l'approche normative adoptée par l'État de Victoria en matière de sécurité routière et de communication. Elle présente également les instruments juridiques (orientations, stratégies, politiques, plans d'action, lois et règlements) relatifs à la sécurité routière et à la communication adoptés depuis le début des années 1970.

3.1. DESCRIPTION DE L'APPROCHE NORMATIVE

3.1.1. Évolution de l'approche normative en matière de sécurité routière

■ D'une action en silo à une action intégrée

Comme dans plusieurs autres États, le bilan routier de l'État de Victoria s'est détérioré à partir des années 1960 avec l'augmentation du nombre de véhicules motorisés. C'est en 1970 que remonte la première action importante en matière de sécurité routière avec l'imposition du port de la ceinture de sécurité. Cette décision est vue comme une réaction politique à l'indignation du public par rapport à l'augmentation fulgurante du nombre de décès (plus de 1 000 décès en 1970)⁶⁶². Cette décision marque aussi le début de la reconnaissance officielle de l'importance de la recherche scientifique et d'une action systématique et coordonnée de la part des institutions gouvernementales pour améliorer la sécurité routière. À la suite d'un nouveau pic de décès sur la route en 1989, le ministre des Transports a invité les responsables des principales institutions gouvernementales concernées à collaborer en vue de mener une action concertée. Ces agences sont celles que l'on trouve actuellement à la tête de la structure de gouvernance de la sécurité routière : *VicRoads*, *Victoria Police*, la TAC et le *Department of Justice*.

Ainsi, pour la première fois dans l'histoire de l'État de Victoria, les principales institutions gouvernementales concernées par les questions de sécurité routière prenaient collectivement la responsabilité de réduire le nombre de décès sur les routes. Cette approche se démarquait totalement de l'approche traditionnelle où chaque institution s'occupait uniquement des questions relevant immédiatement de son champ d'action. Les institutions responsables ont progressivement mis en place un cadre d'action reposant sur la combinaison suivante :

- Mesures législatives et réglementaires fondées sur les résultats de recherches scientifiques;
- Renforcement du contrôle policier;
- Campagnes d'information et de sensibilisation pour favoriser l'acceptation des mesures.

L'approche intégrée s'est traduite par une série d'actions concertées au cours des années suivantes :

- Adoption d'un nombre considérable d'amendements législatifs et réglementaires aux lois sur la sécurité routière afin de renforcer les pouvoirs de police, de rendre les lois plus sévères et d'augmenter les pénalités;
- Mise en place du système de cinémomètres photographiques pour faire respecter les limites de vitesse;
- Augmentation du nombre de tests aléatoires d'haleine pour la détection de l'alcool;
- Programme d'information et de sensibilisation du public pour soutenir des initiatives spécifiques et maintenir la question de la sécurité publique dans l'actualité.

Les résultats ont été significatifs : en 1992, le taux de décès sur les routes avait chuté de près de 40 % par rapport à celui des années 1980.

⁶⁶² DoT, *The Importance of Political Saliency*, http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/t1_p06.cfm

■ Stratégies nationales et gestion par objectifs

L'État de Victoria a adopté la gestion par objectifs dès 1990 avec une première stratégie nationale sur la sécurité routière qui visait une réduction de 50 % du nombre de décès. Toutefois, cette stratégie n'a jamais été rendue publique.

La première stratégie nationale, adoptée et publiée par le gouvernement en 1995⁶⁶³, ne fixait aucun objectif chiffré. C'est avec l'adoption de la première stratégie *arrive alive* que la gestion par objectifs a véritablement été instaurée. L'objectif général fixé par cette dernière était de réduire de 20 % le nombre de décès et de blessés graves entre 2002 et 2007. La dernière stratégie fixe un objectif de réduction de 30 % entre 2008 et 2017.

Par ailleurs, trois plans d'action sont prévus pour la mise en œuvre de la stratégie *arrive alive 2008-2017*.

■ Approche pour un système sûr

La stratégie *arrive alive 2008-2017* poursuit les initiatives, mesures et programmes mis en place par la stratégie *arrive alive 2002-2007* tout en adoptant davantage une approche intégrée (approche pour un système sûr) afin de réduire le nombre de victimes de la route. Ainsi, l'accent est mis sur :

- le développement de véhicules plus sécuritaires;
- la construction de structures routières plus sécuritaires;
- des usagers de la route plus responsables en matière de sécurité routière.

De plus, le gouvernement de Melbourne souligne que la mise en œuvre du programme *arrive alive 2008-2017* est la responsabilité de tous : ministères, municipalités, usagers de la route, etc.

■ Consolidation législative des politiques

Les stratégies et les plans d'action prévoient l'adoption de mesures législatives pour renforcer leur cadre d'action. Cela conduit à des amendements successifs des lois et des règlements sur la sécurité routière. De plus, le système législatif préconise une révision systématique des règlements tous les 10 ans pour tenir compte de l'évolution du contexte et des besoins de la population.

3.1.2. Approche normative en matière de communication

L'approche normative en matière de communication se décrit comme suit :

- La stratégie *arrive alive 2008-2017* prévoit, pour chaque thème et sous-thème abordés, la mise en place de mesures de sensibilisation, d'information ou d'éducation;
- Les plans d'action confirment et précisent les mesures de communication annoncées dans la stratégie;
- Les calendriers d'activités réalisés conjointement par *VicRoads*, la TAC, *Victoria Police* et le *Department of Justice* et mis à jour tous les six mois, définissent le thème des campagnes publicitaires ou d'autres activités de sensibilisation associées aux mesures, ainsi que l'organisation responsable de l'activité. De plus, le calendrier propose des activités de sensibilisation et d'information qui pourraient être réalisées par les autorités et les organisations locales⁶⁶⁴. La section 5 du présent document fournit plus de détails sur les campagnes prévues par ces calendriers.

⁶⁶³ Safety First, *Victoria's Road Safety Strategy 1995-2000*. Vicroads, 1995.

⁶⁶⁴ Arrive Alive, *Road safety priorities program january – june 2010*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/pdf/Priorities_cal_JanJune_2010.pdf

3.2. PRINCIPALES LOIS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cette section présente brièvement les principales lois sur la sécurité routière et les règlements inhérents. Une description plus détaillée des thèmes et des objectifs de ces textes est réalisée à l'annexe VII du présent document. De plus, l'annexe IX récapitule les mesures législatives et réglementaires majeures introduites de 1970 à 2004.

3.2.1. Road Safety Act 1986⁶⁶⁵

La principale loi en matière de sécurité routière est la *Road Safety Act 1986*. Cette loi est sujette à une série de modifications, les derniers ayant eu lieu le 30 janvier 2012 dans le cadre du vaste processus de consultation public entrepris depuis 2010⁶⁶⁶. La révision de la Loi était prévue dans la stratégie *arrive alive 2008-2017*; elle s'avère la plus vaste qu'ait jamais connue cette loi depuis son adoption en 1986⁶⁶⁷. Les objectifs sont les suivants :

- Simplifier et clarifier la Loi⁶⁶⁸;
- Préserver et mettre à profit les résultats acquis par la mise en œuvre de la Loi;
- Consolider les objectifs définis dans la stratégie sur la sécurité routière et les initiatives législatives prévues par ses plans d'action;
- Réduire la charge réglementaire des organisations et de la communauté.

La *Road Safety Act 1986* est administrée par *VicRoads*.

3.2.2. Autres lois sur la sécurité routière

Deux lois sont à distinguer :

- La *Road Management Act 2004*⁶⁶⁹, amendée le 15 décembre 2011 pour tenir compte, entre autres, des prescriptions de la stratégie *arrive alive 2008* et des modifications apportées à la *Road Safety Act 1986*;
- La *Road Safety Camera Commissioner Act 2011*⁶⁷⁰, adoptée le 12 octobre 2011 pour renforcer l'intégrité du système de contrôle de la vitesse par cinémomètres photographiques.

3.2.3. Règlements

En 2009, tous les règlements relatifs à la sécurité routière ont été révisés conformément au processus sur la caducité (*sunset*) des règlements. En effet, dans l'État de Victoria, tous les règlements ont une durée de vie de 10 ans et sont révisés à la fin de cette période pour s'assurer qu'ils tiennent compte de l'évolution du contexte dans lesquels ils sont appliqués. Bien que cette révision ait eu lieu en 2009, certains réellement ont été revus dans le cadre de la révision générale de la *Road Safety Act 1986*, afin de s'assurer de la cohérence des mesures.

⁶⁶⁵ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Safety Act 1986*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/539774C02480508CCA25798F007CDFE5/\\$FILE/86-127aa139%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/539774C02480508CCA25798F007CDFE5/$FILE/86-127aa139%20authorised.pdf)

⁶⁶⁶ VicRoads, *Consultation process*, <http://www.roadsafetyact.vicroads.vic.gov.au/consultation-process.html>
Le processus de révision doit s'achever vers la fin de l'année 2012.

⁶⁶⁷ Le processus de révision a été dirigé par VicRoads.

⁶⁶⁸ VicRoads, *FAQ*, <http://www.roadsafetyact.vicroads.vic.gov.au/faqs.html> La loi de 1986 comportait 84 pages. En 2009, elle en comptait plus de 700 à la suite des ajouts et des modifications réalisés au fil des ans.

⁶⁶⁹ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Management Act 2004*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/0428EEA7B6E8C400CA25796B0081672B/\\$FILE/04-12aa032%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/0428EEA7B6E8C400CA25796B0081672B/$FILE/04-12aa032%20authorised.pdf)

⁶⁷⁰ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Safety Camera Commissioner Act 2011*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/AA269B5E1D479C28CA2579250003B5DD/\\$FILE/11-47aa001%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/AA269B5E1D479C28CA2579250003B5DD/$FILE/11-47aa001%20authorised.pdf)

Le cadre réglementaire de la sécurité routière est essentiellement composé de règlements relatifs à la *Road Safety Act 1986* et à la *Road Management Act 2004* :

- *Road Safety Road Rules 2009* (dernière modification : le 25 octobre 2010)⁶⁷¹;
- *Road Safety (Drivers) Regulations 2009* (dernière modification : le 8 novembre 2011)⁶⁷²;
- *Road Safety (Driving Instructors) Regulations 2010* (dernière modification : le 22 février 2010)⁶⁷³;
- *Road Safety (General) Regulations 2009* (dernière modification : le 8 novembre 2011)⁶⁷⁴;
- *Road Safety (Vehicles) Regulations 2009* (dernière modification : le 1^{er} juillet 2011)⁶⁷⁵;
- *Road Safety (Traffic Management) Regulations 2009* (dernière modification : le 19 juillet 2011)⁶⁷⁶;
- *Road Management (General) Regulations 2005* (dernière modification : le 21 octobre 2009)⁶⁷⁷.

3.3. DOCUMENTS D'ENCADREMENT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les documents d'encadrement sur la sécurité routière se présentent sous la forme de :

- stratégies et de plans d'action nationaux;
- stratégies et de plans d'action de ministères et d'autres organisations responsables de la sécurité routière ou concernés par le sujet;
- codes de pratiques;
- guides de mise en œuvre des lois et règlements⁶⁷⁸;
- politiques visant un aspect particulier de la sécurité routière⁶⁷⁹;
- publications officielles visant à vulgariser la législation sur la sécurité routière;
- autres.

⁶⁷¹ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Safety Road Rules 2009*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/ED29BBF48CD0DAF3CA2577C8001AA53F/\\$FILE/09-94sr004.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/ED29BBF48CD0DAF3CA2577C8001AA53F/$FILE/09-94sr004.pdf)

Pour un résumé des nouvelles mesures, voir RACV, *The law and standards on child restraints*, <http://www.racv.com.au/wps/wcm/connect/Internet/Primary/road+safety/child+safety/child+restraints/the+law+and+standards+on+child+restraints>

⁶⁷² Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Safety (Drivers) Regulations 2009*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/C18ACD46344E4042CA2579420015F667/\\$FILE/09-95sra007%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/C18ACD46344E4042CA2579420015F667/$FILE/09-95sra007%20authorised.pdf)

⁶⁷³ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Safety (Driving Instructors) Regulations 2010*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/05126DFAA11EC036CA25776100400400/\\$FILE/10-9sr001.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/05126DFAA11EC036CA25776100400400/$FILE/10-9sr001.pdf)

⁶⁷⁴ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Safety (General) Regulations 2009*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4D79219996C01EF0CA2579420015D593/\\$FILE/09-115sra007%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4D79219996C01EF0CA2579420015D593/$FILE/09-115sra007%20authorised.pdf)

⁶⁷⁵ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Safety (Vehicles) Regulations 2009*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/B0AC63E6C32E1B2BCA2578C3001BEAFC/\\$FILE/09-118sra007%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/B0AC63E6C32E1B2BCA2578C3001BEAFC/$FILE/09-118sra007%20authorised.pdf)

⁶⁷⁶ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Safety (Traffic Management) Regulations 2009*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/9156ABECD7E59056CA2578D2001730C5/\\$FILE/09-129sra002%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/9156ABECD7E59056CA2578D2001730C5/$FILE/09-129sra002%20authorised.pdf)

⁶⁷⁷ Victorian Legislation and Parliamentary Documents, *Road Management (General) Regulations 2005*, [http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4779F0E3EDFA3E20CA257761003FCE23/\\$FILE/05-63sr003.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4779F0E3EDFA3E20CA257761003FCE23/$FILE/05-63sr003.pdf)

⁶⁷⁸ Voir, par exemple, les guides de bonnes pratiques à l'intention des acteurs locaux, VicRoads, *Best Practice Guides*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/VictoriaCommunityRoadSafetyPartnershipProgram/BestPracticeGuides.htm#>

⁶⁷⁹ VicRoads, *Victoria's Road Safety and Transport Strategic Action Plan for Powered Two Wheelers 2009–2013*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/C89EBE2B-7E5D-4099-9DDE-EC978C44DA44/0/WebPoweredTwoWheelersactionplanDecember2011.pdf>

L'annexe VIII présente les stratégies et les plans d'action sur la sécurité routière adoptés depuis 1990 ainsi que les codes de pratiques relatifs aux principales lois sur la sécurité routière.

4. ANALYSE DE LA STRATÉGIE ARRIVE ALIVE 2008-2017 ET DE SES PLANS D'ACTION

La stratégie *arrive alive 2008-2017* adopte officiellement l'approche pour un système sûr. Cette approche reconnaît que, malgré tous les efforts de prévention, les usagers de la route commettront toujours des erreurs et que des accidents seront toujours susceptibles de survenir. Il s'agit donc de s'assurer que les conséquences des accidents sont minimisées autant que possible afin de réduire les risques de décès et de blessures graves. Pour ce faire, il s'agit de rendre l'environnement routier plus sécuritaire, d'améliorer la sécurité des véhicules et d'accroître celle des usagers de la route. Un schéma représentant l'approche pour un système sûr adopté par l'État de Victoria est présenté à l'annexe X.

L'objectif général que s'est fixé le gouvernement de l'État de Victoria en adoptant la stratégie *arrive alive 2008-2017* est une réduction de 30 % du nombre de décès et de blessés graves à l'horizon 2017. Plus précisément, il est attendu que la mise en œuvre de la stratégie permette :

- de sauver 100 vies de plus par an;
- d'éviter plus de 2 000 cas de blessures graves chaque année;
- de réduire la gravité des blessures⁶⁸⁰.

Trois plans d'action successifs ont été prévus pour permettre l'atteinte de ces objectifs.

Cette section décrit le processus d'élaboration et d'adoption, les thèmes couverts ainsi que les mécanismes de gestion de la stratégie *arrive alive 2008-2017* et de ses plans d'action.

4.1. DESCRIPTION DE LA STRATÉGIE

4.1.1. Processus

La stratégie *arrive alive 2008-2017* est le résultat d'un travail de collaboration entre les principales organisations responsables de la sécurité routière de l'État de Victoria, de différents acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux et du public. Le processus a été mené sous la direction du *Road Safety Executive Group*, formé des hauts dirigeants de *VicRoads*, de la TAC, du *Department of Justice* et de *Victoria Police*. Dans la pratique, *VicRoads* est la principale conceptrice de la stratégie.

Le *Monash University Accident Research Centre* a été mandaté pour concevoir un modèle permettant de réaliser des évaluations d'impact d'une grande variété d'initiatives sur la sécurité routière (*Macro Estimates for Targets Setting*). Ce modèle a servi de base à l'élaboration de la stratégie et est utilisé pour en faire le suivi et l'évaluation. À l'aide de ce modèle, et en s'appuyant sur une série de recherches existantes et de prévisions statistiques, le *Road Safety Executive Group* a proposé une première version de la stratégie qui a été soumise à la consultation publique et a donné lieu, après modifications, à la stratégie *arrive alive 2008-2017*⁶⁸¹.

La stratégie prévoit l'élaboration de trois plans d'action afin de mettre en œuvre les actions qu'elle préconise. Ces plans couvrent les périodes 2008-2010; 2011-2012 et 2013-2017. Les plans d'action sont, à l'instar de la stratégie, élaborés à la suite de consultations publiques et leur mise

⁶⁸⁰ Arrive Alive, *Action plans for 2008 to 2017*,

http://www.arrivealive.vic.gov.au/action_plans/action_plans_for_2008_to_2017.html

⁶⁸¹ Victorian Auditor-General, *Victorian Auditor General's Report – Road Safety Camera Program*, p. 13,

<http://www.audit.vic.gov.au/publications/20110831-Road-Safety-Cameras/20110831-Road-Safety-Cameras.pdf>

en œuvre repose sur le partenariat et la collaboration entre les usagers de la route, les organisations gouvernementales, les autorités locales, les organisations régionales et locales et les autres acteurs.

4.1.2. Principaux thèmes et mesures associées

Dans la présente section sont présentés les thèmes et mesures de la stratégie *arrive alive* 2008-2017 ainsi que ceux des plans d'action *Road Safety Action Plan 2008-2011* et *Road Safety Action Plan 2011-2012*.

■ Thèmes et mesures de la stratégie *arrive alive*⁶⁸²

En conformité avec son approche pour un système sûr, la stratégie *arrive alive* 2008-2017 met l'accent sur les thèmes suivants :

- Routes et accotements plus sûrs;
- Véhicules plus sûrs;
- Usagers plus en sécurité.

À chaque thème est associée une série de sous-thèmes et de mesures. L'ensemble est présenté de manière détaillée à l'annexe XI du présent document.

■ Thèmes et mesures des plans d'action

► Plan d'action 2008-2010

Le plan d'action 2008-2010 prévoit le lancement d'une série de grands projets sur la sécurité routière. Il s'agit notamment des projets suivants :

- Un programme majeur d'infrastructures impliquant des investissements importants (650 M\$ A, soit 630,5 M\$ CA sur 10 ans) dans l'amélioration des routes et des bords de routes dans l'ensemble de l'État;
- L'instauration d'un nouveau système d'obtention graduelle du permis de conduire pour les jeunes de moins de 25 ans, afin de s'assurer que les jeunes conducteurs acquièrent l'expérience requise avant d'obtenir le plein permis;
- Un renforcement du contrôle de la drogue au volant avec un doublement des tests de drogues réalisés par *Victoria Police*, ainsi que l'adoption d'une nouvelle législation imposant des pénalités plus sévères;
- Une augmentation de la sécurité des voitures en rendant obligatoire l'installation de dispositifs de contrôle de la stabilité sur toutes les voitures construites après le 1^{er} janvier 2011⁶⁸³.

Les thèmes et les mesures prévus par le plan d'action 2008-2011 sont résumés à l'annexe XII du présent document.

► Plan d'action 2011-2012

Le plan d'action 2011-2012 met l'accent sur trois aspects :

- Réaliser des améliorations majeures sur les autoroutes régionales, les routes rurales et les ponts;
- Cibler les usagers de la route irresponsables qui mettent la vie des autres en danger;

⁶⁸² Arrive Alive, *Victoria's road safety strategy: Arrive alive 2008-2017*, p. 16-49,
http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/pdf/road_safety_strategy.pdf

⁶⁸³ Arrive Alive, *Action plans for 2008 to 2017*,
http://www.arrivealive.vic.gov.au/action_plans/action_plans_for_2008_to_2017.html

- Restaurer la confiance dans les technologies de contrôle de la vitesse⁶⁸⁴.

Les thèmes et les mesures prévus par le plan d'action 2011-2012 sont décrits à l'annexe XIII du présent document.

4.2. GESTION DE LA STRATÉGIE

4.2.1. Mécanismes de suivi et d'évaluation

VicRoads soumet des rapports annuels au Parlement (*Parliamentary Road Safety Committee*⁶⁸⁵) sur l'avancée de la mise en œuvre de la stratégie. De plus, des évaluations de chaque mesure visant à réduire le nombre et la gravité des accidents sont réalisées par des organisations indépendantes. La stratégie 2008-2017 prévoit aussi que les plans d'action sont évalués afin de s'assurer que les objectifs ont été atteints⁶⁸⁶. En général, *VicRoads* et la TAC financent et gèrent ces contrats d'évaluation qui sont soumis à une procédure d'appel d'offres ou directement réalisés par le *Monash University Accident Research Centre*, dans le cadre de ses programmes de recherche⁶⁸⁷.

La stratégie *arrive alive 2002-2007* a fait l'objet d'une évaluation par le *Monash University Accident Research Centre*. Les résultats de cette évaluation ne sont pas accessibles au grand public.

4.2.2. Mécanismes de coordination

La coordination de la mise en œuvre de la stratégie est assurée par *VicRoads*. Cette coordination est facilitée par la structure de gouvernance de la stratégie telle que décrite à l'annexe VI.

4.2.3. Mécanismes de financement

Comme pour tous les autres États australiens, le financement des programmes de sécurité routière provient de trois sources principales :

- Le gouvernement central;
- Le gouvernement fédéral;
- L'institution responsable du programme d'assurance de responsabilité civile de l'État, en l'occurrence, la TAC⁶⁸⁸. Celle-ci finance les programmes à partir des revenus générés par le programme d'assurance civile.

4.2.4. Retombées de la stratégie

La stratégie *arrive alive 2008- 2017* et ses plans d'action ont notamment conduit à la modification des lois et règlements sur la sécurité routière et à l'adoption de nouvelles lois (*voir la section 3.2. Principales lois relatives à la sécurité routière*) De plus, elle a un impact important sur le nombre de décès sur les routes qui est passé de 303 à 289 de 2008 à 2011.

⁶⁸⁴ *Ibid.*

⁶⁸⁵ Parliament of Victoria, *Function of the Committee*, <http://www.parliament.vic.gov.au/rsc/function-of-the-committee>
Le *Parliamentary Road Safety Committee* est un comité d'enquête du Parlement. Il réalise des enquêtes sur les programmes et projets relatifs à la sécurité routière et fait des recommandations au Parlement. Les ministres responsables de la sécurité routière sont tenus de prendre en compte ses préconisations.

⁶⁸⁶ *Arrive alive, Action Plan 2008-2010*,
http://www.arrivealive.vic.gov.au/action_plans/action_plan_2008_2010/action_plan_2008_2010.html?#

⁶⁸⁷ 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. 263,
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

⁶⁸⁸ Transport Links, *Appendix A: Road Safety Management Survey*, p.43, http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/documentstore/303_RSMR%20Appendices.PDF

5. STRATEGIES DE COMMUNICATION

5.1. DESCRIPTION DES MESURES OU DE LA STRATÉGIE EN MATIÈRE DE COMMUNICATION

Comme mentionné à la section 3.1.2, la stratégie *arrive alive 2008-2017* et ses plans d'action prévoient des mesures de sensibilisation, d'information ou d'éducation pour chaque thème couvert. Des calendriers d'activités réalisés conjointement par *VicRoads*, la TAC, *Victoria Police* et le *Department of Justice*, et mis à jour tous les six mois, présentent les thèmes des campagnes publicitaires ou autres activités de sensibilisation associées aux mesures, ainsi que l'organisation responsable de l'activité. Le calendrier des activités de janvier à juin 2010 est présenté à l'annexe XIV du présent document.

La stratégie *arrive alive* et ses plans d'action, les stratégies de communication des organisations concernées et le calendrier d'activités sont étroitement liés.

Cette section présente les stratégies de communication des deux principales organisations responsables, à savoir la TAC (sensibilisation et information) et *VicRoads* (éducation).

5.1.1. Stratégie de communication de la Transport Accident Commission (sensibilisation et information)

Comme mentionné à la section 2.4, la première stratégie de communication de la TAC (*Strategic Plan for Accident Prevention*) a été adoptée en 1989. Elle sensibilisait les conducteurs sur l'importance d'adopter une conduite préventive. La stratégie de communication de la TAC en matière de sécurité routière prend la forme d'un programme à plusieurs facettes couvrant plusieurs thèmes de sécurité routière axés sur le comportement des conducteurs⁶⁸⁹.

L'approche de communication de la TAC consiste à :

- mettre les questions de sécurité routière au centre du débat public;
- sensibiliser au fait que nul n'est à l'abri des accidents (*this could happen to me*) en utilisant des images réalistes qui suscitent une vive émotion;
- mettre en évidence l'introduction de nouvelles technologies;
- souligner la présence du contrôle policier;
- renforcer la perception qu'il existe une forte probabilité d'être pris en flagrant délit⁶⁹⁰.

Pour ce faire, la TAC mène principalement deux types de campagnes. Le premier fait appel à la réflexion de la population, notamment avec l'intervention de personnalités et des témoignages de victimes de la route. Il s'agit de campagnes de sensibilisation populaire. Le second type présente des publicités-chocs comportant des scènes d'accidents réalistes. Il s'agit de montrer les conséquences d'un mauvais comportement au volant. Pour ces deux types de campagnes, la TAC utilise tous les moyens de communication : radio, télévision, Internet (site consacré, réseaux sociaux, YouTube, Facebook, applications pour *iPod*, etc.), panneaux publicitaires et journaux.

Les thèmes abordés lors des campagnes d'Information et de sensibilisation réalisée par la TAC (seule ou en collaboration avec d'autres organisations) sont présentés dans le tableau suivant.

⁶⁸⁹ TAC, *Road safety campaign*,
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=13&tierID=1&navID=273476DB&navLink=null&pageID=139>

⁶⁹⁰ TAC, *Road safety campaigns*,
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do;jsessionid=KOFMLIPBOECJ?areaID=13>

TABLEAU 5 : THÈMES DES CAMPAGNES MENÉES PAR LA TAC⁶⁹¹

THÈMES		ORGANISMES RESPONSABLES
Véhicules sécuritaires	Dispositifs de conduite intelligente (<i>electronic stability control</i>) et coussins gonflables latéraux (<i>curtain airbags</i>). Cette campagne a été lancée en 2009 et poursuit les objectifs de la précédente campagne qui s'est déroulée de 2004 à 2009.	TAC
Drogue au volant	Amorcée en 2003, cette campagne cible la consommation de drogue et la conduite automobile.	TAC VicPolice
Alcool au volant	La campagne contre l'alcool au volant constitue la première campagne de communication de la TAC puisqu'elle a été lancée en 1989. La présente version a commencé en 2003 et en est à sa sixième phase. Plusieurs lois ont été adoptées au fil des années selon les résultats obtenus par cette campagne.	TAC VicPolice
Vitesse	Campagne axée sur le danger d'enfreindre les limites de vitesse. L'installation de cinémomètres, de lasers et de caméras aux feux rouges sont des éléments essentiels de cette campagne.	TAC VicPolice Department of Justice
Sécurité des motocyclistes	Campagne portant sur le comportement des motocyclistes (vitesse excessive, port du casque de sécurité, etc.) et des comportements à adopter.	TAC
Fatigue	Campagne axée sur les effets de la fatigue au volant surtout pour les professionnels de la route (conducteurs de poids lourds, chauffeurs de taxi, livreurs, etc.).	TAC
Make a Film. Make a Difference.	Concours qui invite toute personne de 25 ans et moins à soumettre un scénario faisant la promotion de la sécurité routière. Le gagnant obtient le financement pour produire un court métrage publicitaire qui est par la suite diffusé sur Internet, à la télévision et dans les salles de cinéma de l'État en avant-première de toute projection pendant une année.	TAC VicRoads
Distraction	Campagne mettant en garde les conducteurs contre les distractions au volant (utilisation d'un téléphone cellulaire, par exemple)	TAC
Contrôle policier	Campagne faisant le rappel de la législation en matière de conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de drogues. Habituellement pour annoncer des opérations policières (barrages, contrôles aléatoires, etc.).	TAC VicPolice
Jeunes conducteurs	Les jeunes conducteurs de 18 à 25 ans dans le but de réduire les comportements à risque.	TAC VicPolice Royal Automobile Club of Victoria
Subventions	Programme de subvention en sécurité routière pour les organismes sans but lucratif. Il s'agit le plus souvent de campagnes de prévention ou de sensibilisation qui touchent une problématique spécifique ou locale.	TAC

⁶⁹¹ TAC, *Road safety campaigns*, <http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=13>

THÈMES		ORGANISMES RESPONSABLES
Community Road Safety Grants	Programme de subvention en sécurité routière pour les localités ou municipalités. Il peut s'agir de réfection de portions de routes dangereuses, de campagnes de prévention, etc.	TAC VicRoads VicPolice Department of Justice Department of Education and Early Childhood Development Royal Automobile Club of Victoria
Ceintures de sécurité	Campagne prônant le port de la ceinture de sécurité. Depuis 2005, les statistiques montrent que le nombre de décès liés au non-respect du port de la ceinture de sécurité est en hausse. Il s'agit de la plus longue campagne de sensibilisation puisqu'elle a débuté en 1970.	TAC VicPolice
Sécurité des piétons	Campagne qui invite les conducteurs à porter attention aux piétons et plus particulièrement aux : • enfants de moins de 14 ans; • personnes âgées (plus de 60 ans); • personnes intoxiquées.	TAC
Vanessa	Il s'agit d'un minibus transformé en salle de projection qui s'arrête dans les villes et les villages afin de projeter les films réalisés dans le cadre du programme <i>Make Film. Make a Difference</i> qui s'adresse aux jeunes de 18 à 25 ans.	TAC
Take the Toll Down	Campagne dénonçant la loi du silence pour les amis et parents ayant des comportements à risque : alcool, vitesse, etc.	TAC Journaux

5.1.2. Éducation routière (niveau scolaire)

Le volet de l'éducation routière est la responsabilité de *VicRoads*, sous la supervision du *Road Safety Education Reference Group*. Les programmes élaborés par ce groupe visent à offrir aux enfants d'âge préscolaire (jardin d'enfants et maternelle) et scolaire (primaire et secondaire) des notions de base en matière de sécurité routière.

Le tableau suivant présente les programmes mis en œuvre par *VicRoads* et ses partenaires⁶⁹².

TABLEAU 6 : PROGRAMMES D'ÉDUCATION ROUTIÈRE À L'INTENTION DES ENFANTS

PROGRAMME	CLIENTÈLE	THÉMATIQUE ABORDÉE
Kids on the Move	Early childhood	Destiné aux enfants d'âge préscolaire, ce programme s'adresse aux parents et aux personnels des services de garde afin de sensibiliser les enfants en bas âge à la sécurité routière, notamment par l'adoption de comportements prudents en voiture, lors de promenades à pieds, etc. Il s'agit de matériel de prévention et de sensibilisation (livres d'histoires, autocollants, guides éducationnels, etc.) que les parents et les services de garde peuvent se procurer auprès de <i>VicRoads</i> et de ses partenaires.
	Primary schools	Divisé en deux programmes : l'un pour les enfants de la maternelle à la deuxième année et l'autre pour les enfants de quatrième et cinquième années. Ces programmes prennent la forme d'activités en classe à l'aide de matériel pédagogique (volumes, cahiers d'exercices, casse-têtes, etc.). Les enfants sont initiés aux dangers de la route (comment traverser la rue, par exemple) par des promenades à l'extérieur avec leurs éducateurs. Ce programme s'adresse uniquement aux écoles primaires.

⁶⁹² VicRoads, *Road Safety Education*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/RoadSafetyEducation/>

PROGRAMME	CLIENTÈLE	THÉMATIQUE ABORDÉE
Traffic Safety Essentials	Secondary schools	Ce programme en deux volets porte dans un premier temps sur les comportements à adopter en tant que piéton, cycliste et passager d'un autobus. En second lieu, pour les élèves du dernier cycle du secondaire (classes de 3 ^e à 5 ^e secondaires), il s'agit d'une préparation à l'obtention du permis de conduire. Le matériel pédagogique inclut des livres, des cahiers d'exercices ainsi qu'un film de 90 minutes destiné aux parents et aux éducateurs sur la sécurité routière. Ce programme comporte aussi un volet présentation dans lequel des policiers et des spécialistes en sécurité routière font des conférences et organisent des activités avec les élèves et leurs enseignants.
	Safe to school	Destiné aux autorités scolaires et locales, ce programme porte sur la sécurité aux alentours des écoles. Les personnes sont formées pour cibler les problématiques propres à leurs établissements scolaires (zone de débarcadère, circulation automobile, traverse de piéton, etc.). Le matériel comporte des guides, du matériel promotionnel (brochure sur la sécurité routière par exemple). De plus, les autorités scolaires peuvent faire appel à des spécialistes de <i>VicRoads</i> afin de mettre en place une stratégie.

Par ailleurs, le plan d'action en éducation routière *Traffic Safety Education: Directions & Action Plan 2008-2010 Victoria*⁶⁹³ a été élaboré par le *Road Safety Education Reference Group*. Le plan a prévu de nombreuses initiatives faisant la promotion des programmes mentionnés ci-dessus. Il s'agissait d'activités scolaires et communautaires impliquant tous les intervenants : parents, enfants, éducateurs, policiers, etc. Les activités, accompagnées d'une campagne de communication, se sont déroulées de janvier 2008 à décembre 2010⁶⁹⁴.

Le plan recommande notamment la mise en œuvre d'un programme éducatif de base en sécurité routière dans les écoles primaires et secondaires. Aucune information supplémentaire n'a pu être trouvée à ce sujet.

5.2. EXEMPLES D'APPROCHES DE COMMUNICATION

5.2.1. Approche de communication liée à la stratégie arrive alive 2008-2017

■ Approche de communication adoptée avant l'adoption de la stratégie globale

Une fois la stratégie élaborée par le *Road Safety Management Group*, elle est transmise au gouvernement qui la soumet à la consultation publique et la fait passer par le processus d'approbation du Parlement. De plus, un site Internet consacré à la présentation de la stratégie est géré par *VicRoads*⁶⁹⁵.

■ Approche de communication utilisée après l'implantation de la stratégie globale

Le calendrier des activités de janvier à juin 2010 est présenté à l'annexe XIV du présent document.

⁶⁹³ Arrive alive, *Traffic Safety Education Action Plan*, <http://www.arrivealive.vic.gov.au/node/236>

⁶⁹⁴ Arrive alive, *Traffic Safety Education Action Plan*, p. 16-37,
http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/pdf/trafficsafetyed_actionplan.pdf

⁶⁹⁵ Arrive Alive, *Home*, <http://arrivealive.vic.gov.au/>

5.2.2. Approche de communication liée à une mesure particulière de sécurité routière : promotion des nouvelles règles de sécurité routière⁶⁹⁶

En 2009, l'État de Victoria a procédé à une révision de ses règles de sécurité routière afin de les rendre plus conformes aux nouveaux besoins des usagers et aux exigences de la stratégie *arrive alive 2008-2017*. Une dizaine de changements importants ont été ainsi apportés aux *Road Safety Road Rules* et le défi était de s'assurer que les usagers de la route soient conscients de ces changements.

L'approche de communication utilisée pour la promotion de ces nouvelles règles a été un véritable succès, ce qui a valu à *VicRoads* d'être nommée (*highly commended*) pour le prix national du *Public Relations Institute of Australia's Golden Target Awards*. Ce prix est décerné annuellement aux organisations gouvernementales et non gouvernementales ainsi qu'aux entreprises australiennes qui ont fait preuve d'excellence en matière de communication publique.

Cette section présente les points saillants de l'approche de communication utilisée par *VicRoads* avant et après l'adoption des nouvelles règles.

■ Calendrier

Les nouvelles règles sur la sécurité routière devaient entrer en vigueur le 9 novembre 2009. Le calendrier de campagne adopté par *VicRoads* a été le suivant :

- Recherches et planification : octobre 2008 à février 2009;
- Conception des outils de communication et de campagnes : mars-août 2009;
- Activités de communication : septembre à décembre 2009.

■ Recherches pour cerner les besoins et les moyens

Des recherches ont été réalisées dans le but de cerner les besoins en communication des populations cibles et de déterminer les moyens les plus susceptibles d'être utilisés par les usagers pour s'informer sur les nouvelles règles.

Ces recherches de précampagne ont révélé l'existence des problématiques suivantes :

- La plupart des changements apportés aux *Road Safety Road Rules* étaient des modifications à des règles déjà existantes. Par conséquent, il y avait un risque que la population ne s'intéresse pas à ces changements;
- La variété des règles impliquait une diversité de populations cibles. Par exemple, les mères de famille seraient plus concernées par les règles sur les dispositifs de sécurité des enfants que par les règles sur les planches à roulettes;
- Une telle diversité de règles et d'audiences rendait nécessaire le recours à une variété de moyens de communication;
- En plus des moyens traditionnels de communication tels que les publicités et annonces par l'entremise des médias, il était nécessaire d'utiliser des méthodes plus contemporaines telles que les médias sociaux;
- Le sujet « règles sur la sécurité routière » étant intrinsèquement peu captivant, il fallait créer des images intéressantes, positives et parfois surprenantes pour susciter l'attention;
- Les changements impliqueraient du travail supplémentaire pour la police et les autorités locales responsables de l'application des lois. Ces acteurs, ainsi que d'autres acteurs concernés, auraient besoin de méthodes de communication novatrice et taillées sur mesure.

⁶⁹⁶ L'information sur ce cas d'étude a été entièrement tirée de UTS: Library, *New Rules. Safer Roads*, <http://www.lib.uts.edu.au/gta/14507/new-rules-safer-roads>

■ Établissement des priorités de communication

Le public visé par la campagne était l'ensemble des usagers de la route. Toutefois, afin de déterminer de façon précise les sous-catégories de population cible, *VicRoads* a analysé les 10 changements apportés aux *Road Safety Road Rules* et a cerné ceux susceptibles de poser des difficultés aux usagers. Il s'agissait des changements relatifs :

- aux dispositifs de sécurité pour les enfants;
- à l'utilisation du téléphone mobile;
- aux dépassements et aux demi-tours;
- au partage de la route avec les tramways.

Ces thèmes ont donc été priorisés au cours de la campagne.

■ Stratégie de communication

Lors de la planification, il s'est avéré évident que même si les moyens traditionnels de communication étaient utilisés, Internet serait largement privilégié. Ainsi, une variété de moyens a été utilisée pour diriger les usagers vers le site Internet sur lequel ils pouvaient trouver toute l'information sur les changements. Ces moyens sont les suivants :

- Publicités à la télévision, dans la presse écrite et à la radio;
- Relations avec les médias;
- Communications aux employés;
- Rencontres d'information avec les acteurs concernés;
- Communication ethnique;
- Communication virale et par les médias sociaux.

■ Mise en œuvre de la campagne de communication

Une signature a été créée pour toutes les formes de communication utilisées dans la campagne *New Rules. Safer Roads*.

Le tableau suivant récapitule les activités de communication réalisées au cours de la campagne de promotion des nouvelles règles sur la sécurité routière.

TABEAU 7 : ACTIVITES ET MOYENS DE COMMUNICATION

MOYENS	OUTILS	ACTIVITÉS
Communication interne	Sessions de formation Communication orale Intranet	Formation du personnel de <i>VicRoads</i> Séances d'information dans chaque département de <i>VicRoads</i> Publication de huit articles sur l'intranet de <i>VicRoads</i>
Communication avec les acteurs externes	Réunions Séances d'information	Prise de contact systématique avec tous les acteurs concernés. Réunions et séances d'information bien avant le 9 novembre 2009 pour informer les acteurs des impacts des nouvelles règles sur leurs responsabilités et leurs tâches. De l'information a été envoyée et des rencontres ont eu lieu avec : • les 79 conseils municipaux de l'État de Victoria; • les 7 ministères; • plus de 20 groupes et associations de l'industrie des transports. Un total de 24 séances d'information, réunissant la police, les groupes communautaires et le personnel de <i>VicRoads</i> , ont eu lieu à la grandeur de l'État.
Feuilles d'information et foire aux questions	Internet Publications imprimées	Feuille d'information pour chacun des 10 changements apportés aux règles. Foire aux questions pour chaque nouvelle règle et intégrée dans les feuilles d'information et sur le site Internet.

MOYENS	OUTILS	ACTIVITÉS
Nouveau site Internet	Site Internet	Lancement d'un site Internet en septembre 2009. Il présente les 10 changements, comporte 3 jeux de connaissance des règles, 1 foire aux questions et fait l'annonce de nouvelles règles en préparation. Des animations sont réalisées pour expliquer les 4 règles les plus complexes. L'information est traduite en 8 langues.
Mobisite	Accès mobile à l'information en ligne	Lancement d'un mobisite pour un accès du site Internet à partir des téléphones mobiles. Des messages textes invitaient les usagers à consulter l'information sur le site Internet ou sur les téléphones mobiles ou à communiquer leur adresse postale pour recevoir l'information imprimée.
Publicité	Télévision	Publicité de 30 secondes pour attirer l'attention sur la nouvelle signalisation placée à des endroits inhabituels. Les images utilisées ont été reprises par les autres canaux publicitaires, y compris le site Internet, afin de donner une homogénéité visuelle à la campagne.
	Imprimés	Conception de 7 imprimés publicitaires : 1 sur le lancement de la campagne publicitaire et 6 sur les règles les plus importantes.
	Radio	Conception de 6 publicités radiophoniques : 3 ont été utilisées avant le 9 novembre 2009 et les 3 autres, après l'entrée en vigueur des règles.
	Internet	Publication de 3 banderoles publicitaires sur les sites Internet à haute fréquentation (ex. : <i>Herald Sun</i> , <i>the Age</i>) et sur les sites spécialisés (ex. : sites à l'intention des parents) pour souligner les changements des règles sur les dispositifs de sécurité des enfants.
	Supplément	Environ un mois après l'entrée en vigueur des règles (18 décembre 2009), publication d'un supplément de 4 pages entièrement en couleur dans le journal <i>Herald Sun</i> . Ce supplément résumait les changements.
	Affiches	Conceptions de 2 affiches : • une sur les dispositifs de retenue des enfants et exposées dans les centres de la petite enfance, les centres de services à la clientèle de <i>VicRoads</i> et les devantures des points de services du <i>Royal Automobile Club of Victoria</i> • une sur le lancement de la campagne publicitaire par imprimés, exposée dans les centres de services à la clientèle de <i>VicRoads</i>.
Communication virale	<i>Website seeding</i>	Cinq des nouvelles règles ont été présentées par l'entremise d'une campagne virale utilisant les médias sociaux sur Internet. Chaque règle était expliquée dans un court message comportant un lien vers le site Internet. Les messages ont été envoyés vers les sites correspondant aux thèmes. Ex. : le message sur les dispositifs de sécurité a été envoyé vers les sites fréquentés par les jeunes mères et les familles. Un total de 94 réseaux sociaux ont reçu des messages, 3 semaines avant le 9 novembre 2009.
	Vidéos d'animation	Des animations humoristiques de 45 secondes ont été ajoutées à la fin des messages publicitaires publiés sur YouTube et les autres réseaux sociaux. Elles présentaient des règles non conventionnelles et comiques pour attirer l'attention sur les vraies règles.
	Facebook	Des jeux-questionnaires ont été intégrés au site Internet. Les usagers pouvaient publier leurs résultats sur leur mur Facebook et mettre leurs amis au défi d'apprendre les nouvelles règles.
	Publipostage électronique	Deux courriels ont été envoyés à plus de 7 000 personnes inscrites au système de courriels sur la sécurité routière de <i>VicRoads</i> : • un courriel pour annoncer que les nouvelles règles entreraient en vigueur le 9 novembre 2009; • un courriel pour annoncer la publication des vidéos d'animation.
	Communiqués de presse et événements médiatiques	De mai à novembre 2009, 4 communiqués de presse ont été publiés sur les nouvelles règles. Trois d'entre eux ont coïncidé avec des événements médiatiques organisés par le ministre des Transports.
Communication ethnique	Lettres imprimées Journaux Télévision	Une lettre traduite en 8 langues a été distribuée à 1 480 groupes et organisations ethniques. Un message publicitaire en 10 langues a été publié dans 22 journaux et un message télévisé a été diffusé par la chaîne de télévision nationale.

■ Évaluation de la campagne

L'évaluation de la campagne a été réalisée par rapport aux éléments suivants :

► Atteinte des objectifs

Le test de notoriété d'après campagne a montré que :

- 77 % des répondants étaient informés de l'entrée en vigueur de nouvelles règles. L'objectif était de 75 %;
- 89 % des répondants ont trouvé l'information pertinente et 83 % l'ont trouvé très instructive;
- Le pourcentage de répondants ayant compris les messages-clés dépassait l'objectif;
- Quatre répondants sur cinq ont déclaré qu'ils changeraient leur comportement routier afin de se conformer aux nouvelles règles.

► Publicité sur Internet

Au cours des 6 semaines de diffusion de la publicité sur Internet, les banderoles publicitaires ont été consultées 10 730 fois.

► Activités sur le site Internet

L'activité sur le site Internet consacré aux règles a été analysée sur une période de 6 semaines, soit du 17 octobre au 30 novembre 2009. Un total de 281 351 visites uniques ont été effectuées et les pages ont été consultées plus de 1,6 million de fois. Les plus consultées étant celles sur les téléphones mobiles, les dépassements et les demi-tours ainsi que sur les conducteurs. Le taux de messages retournés (*bounce rate*) a été de 22,6 %, donc largement inférieur à la moyenne gouvernementale qui était de 47,8 %, ce qui indique que les visiteurs ont trouvé le site intéressant et instructif.

► Mobisite

D'octobre 2009 à mars 2010, plus de 17 000 personnes ont visité le mobisite, ce qui dépasse l'objectif notionnel qui était de 15 000 visites.

► Communication virale

Les vidéos d'animation se sont révélées très populaires. Elles ont été visionnées plus de 55 000 fois, ce qui excède l'objectif de 30 000 visionnements. Cela signifie que 16 personnes par 100 000 détenteurs de permis de conduire ont vu les vidéos. Un programme comparable réalisé en Californie n'avait donné que 4,2 visites sur 100 000 détenteurs de permis.

► Consultation des courriels envoyés par publipostage

Les courriels envoyés à plus de 8 000 personnes ont été consultés 21 000 fois. Ils ont été efficaces dans la mesure où 66 % des personnes ayant ouvert leur courriel ont cliqué sur le lien menant au site Internet.

► Rapports de la part des médias

De mai à novembre 2009, les nouvelles règles ont fait l'objet de 466 reportages dans les médias. Une analyse indépendante de ces reportages démontre que le taux de commentaires favorables et neutres était de 94 %. L'analyse du contenu des reportages montre que les messages-clés de la campagne étaient retransmis de façon claire et concise.

► Conclusion

Les résultats de recherche montrent que l'approche de communication adoptée pour promouvoir les nouvelles règles sur la sécurité routière a été très efficace et qu'elle a dépassé les objectifs fixés par *VicRoads*.

6. PRATIQUES EXEMPLAIRES

6.1. APPLICATION CITYGT POUR TÉLÉPHONES MOBILES⁶⁹⁷

6.1.1. Contexte

L'utilisation de téléphones mobiles au volant est interdite par la législation et de nombreuses campagnes de sensibilisation sur les dangers liés à cette pratique ont été menées par *VicRoads*, la TAC et leurs partenaires. Malgré cela, des études effectuées en 2008 révèlent que cette pratique demeure courante chez les automobilistes, en particulier, chez les jeunes conducteurs. Ainsi, en 2008, environ 80 % des automobilistes âgés de 18 à 25 ans reconnaissaient qu'ils utilisaient régulièrement le téléphone mobile au volant. La stratégie *arrive alive 2008-2017* en fait une priorité et recommande que des activités d'information et de sensibilisation plus ciblées soient réalisées. C'est dans ce contexte que *VicRoads* a lancé, en septembre 2009, l'application *CityGT* pour téléphones mobiles dans le but de sensibiliser les jeunes conducteurs aux dangers de l'utilisation du téléphone mobile au volant.

Ce cas d'étude est intéressant et innovateur à deux points de vue. D'abord, par le choix de l'outil : une application de jeu pour téléphone mobile susceptible de susciter l'intérêt des jeunes. Ensuite, par l'approche de promotion reposant sur l'utilisation des médias sociaux et sur le partenariat avec des entreprises privées spécialisées en relations publiques et en marketing. Cette approche de communication a valu à *VicRoads* une nomination (*commanded*) au prix national des *Golden Target Awards*.

6.1.2. Description

■ Choix du moyen de communication

Le public visé par *VicRoads* était les jeunes conducteurs de 18 à 25 ans. Le défi était de trouver un concept novateur qui pourrait susciter l'intérêt de cette catégorie d'utilisateurs. Les recherches existantes et celles commandées par *VicRoads* ont notamment souligné que la génération de conducteurs visée avait pratiquement grandi avec le téléphone mobile et que ces jeunes avaient développé une sorte de dépendance envers cet outil de communication. Une manière efficace de joindre ce public était donc de passer par ce même média, d'autant plus que la technologie des téléphones intelligents était en pleine croissance et que les recherches confirmaient l'engouement des jeunes pour les applications et les jeux pour téléphones mobiles.

■ Description de l'application

L'application *CityGT* pour téléphones mobiles a l'apparence et les fonctionnalités d'un jeu de conduite virtuelle; il a d'ailleurs été présenté comme tel dans les publicités. *VicRoads* a intentionnellement omis d'apposer son logo sur l'application afin de préserver son apparence ludique. Pour le joueur, il s'agit d'un jeu comme un autre, jusqu'à ce qu'il reçoive un appel téléphonique (une fonc-

⁶⁹⁷ Cette étude de cas a été entièrement tirée de UTS: Library, *City GT iPhone Application*, <http://www.lib.uts.edu.au/gta/14483/city-gt-iphone-application>

tionnalité de l'application). Si le joueur prend l'appel alors qu'il est virtuellement en train de conduire, un message s'affiche, expliquant les dangers du téléphone au volant et les risques d'accident virtuel encourus par le joueur. Dans le cas où le joueur ignore l'appel, il est récompensé à la fin du jeu par un message de félicitations de la part de *VicRoads*. Les joueurs ont aussi la possibilité d'afficher leurs résultats sur le tableau de points et de défier leurs amis.

■ Promotion

Avant le lancement officiel de l'application, des annonces ont été faites sur les sites sociaux et les sites de jeux Internet les plus fréquentés. Des affiches ont été apposées dans la ville de Melbourne et des voitures publicitaires (*SmatCars*) en ont sillonné les rues. Des signets ont également été distribués dans les cafés et les clubs sociaux. Le message publicitaire comportait une adresse du site Internet du jeu ainsi qu'une invitation à une rencontre au Federation Square⁶⁹⁸ le 6 septembre 2009, jour du lancement. Un site Internet présentait un aperçu des fonctionnalités de l'application.

Lors du lancement de *CityGT* au Federation Square, les personnes pouvaient télécharger l'application sur leurs téléphones mobiles, se connecter et avoir accès aux jeux, tout cela en réseau sans fil. Elles pouvaient également jouer directement sur l'écran géant du Federation Square⁶⁹⁹. Dans les zones rurales, des SmartCars équipées d'écrans étaient stationnées dans les lieux où les jeunes avaient l'habitude de se rencontrer, ce qui leur permettait d'expérimenter le jeu sur des écrans plus grands que ceux de leurs téléphones mobiles.

■ Recours à des entreprises privées

Les recherches et sondages réalisés en début de projet montraient que les internautes consultaient en premier lieu la section présentant les 25 jeux les plus téléchargés avant de procéder au téléchargement d'un nouveau jeu. Le défi était donc d'arriver à classer *CityGT* dans cette catégorie, ce qui était improbable étant donné que *VicRoads* était un nouveau venu dans les réseaux sociaux fréquentés par les jeunes. Son apparition risquait de susciter de la méfiance de la part de la communauté Internet. *VicRoads* a eu recours à une entreprise de relations publiques et à une entreprise de marketing pour contourner cette difficulté. La promotion s'est faite sur les forums dans lesquels les employés des deux entreprises étaient déjà inscrits.

L'entreprise de relations publiques a été également engagée pour assurer la communication avec les médias et les personnalités les plus influentes du milieu.

■ Résultats des évaluations

La campagne de sensibilisation *CityGT* a été évaluée par l'entremise de recherches qualitatives sur les consommateurs (recherches indépendantes), de statistiques sur l'utilisation de l'application, d'analyses indépendantes des publicités dans les médias (Internet, télévision, presse, blogs).

Ces évaluations ont démontré que les trois principaux objectifs de la campagne de sensibilisation ont été atteints ou dépassés :

- L'objectif 1 : faire prendre conscience aux jeunes des dangers liés à l'utilisation des téléphones mobiles au volant a été atteint;
- L'objectif 2 : atteindre plus de 20 000 téléchargements de l'application à partir de l'*iTunes App store* a largement été atteint. Plus: de 30 000 téléchargements ont été effectués;
- L'objectif 3 : que *CityGT* soit classée parmi les 25 applications les plus téléchargées. Elle s'est positionnée au 3^e rang.

⁶⁹⁸ Le *Federation Square* est un lieu culturel dans le centre-ville de Melbourne. Il comprend notamment une série de bâtiments abritant un écran géant.

⁶⁹⁹ Il s'agit d'une première mondiale.

6.2. BLACKSPOT PROGRAM

Il existe un programme fédéral appelé *Black Spot*⁷⁰⁰. Ce programme permet aux gouvernements des États, territoires et villes d'identifier les zones à risque de leurs réseaux routiers afin d'obtenir des subventions pour des travaux de réfection et de correction. L'État de Victoria participe à ce programme par l'entremise des autorités locales.

En effet, dans le but de mettre en œuvre de façon efficiente ce programme, *VicRoads*⁷⁰¹ et la TAC⁷⁰² ont créé le *Victorian Community Partnership Program* qui invite les organismes régionaux et locaux à répertorier les routes, portions de routes, accotements, traverses de chemin de fer, etc. présentant des risques. Le programme comporte deux volets :

- **Grants and Partnerships** : programme de subvention en sécurité routière pour les organismes sans but lucratif. Il s'agit d'aide pour le financement d'activité de sensibilisation, de campagnes de prévention touchant une problématique spécifique ou locale, ou les deux;
- **Community Road Safety Grants** : programme de subvention en sécurité routière pour les localités ou municipalités. Il peut s'agir de réfection de portions de routes dangereuses, de campagnes de prévention, etc.

De plus, les groupes et les acteurs en sécurité routière sont invités à mettre en place un *Local Community Road Safety Group* responsable :

- De cibler les priorités locales en matière de sécurité routière;
- d'élaborer des programmes en sécurité routière adaptés à leurs situations;
- d'établir et de maintenir un partenariat avec tous les acteurs du milieu (faire le lien entre les autorités locales et les organismes gouvernementaux comme *VicRoads* et la TAC);
- de préparer un budget prévisionnel (incluant les sources de financement)
- de gérer et d'administrer les subventions pour la réalisation des projets.

Ces groupes locaux sont sous la coordination de *VicRoads* qui s'assure que les projets présentés s'alignent sur la stratégie en sécurité routière et qu'ils contribuent à atteindre les objectifs du programme *arrive alive*.

6.3. MAKE A FILM. MAKE A DIFFERENCE⁷⁰³

Le programme *Make A Film. Make A Difference* offre aux citoyens la possibilité de soumettre une idée de scénario pour un court métrage sur la sécurité routière. Chaque récipiendaire reçoit un prix de 20 000 \$ A (19 400 \$ CA) en plus de voir son court métrage être réalisé par une équipe professionnelle.

Lancé en 2003, ce concours qui couronne deux à trois gagnants par année vise à rendre les jeunes conducteurs plus responsables et est aligné sur la campagne *Young Drivers* (campagne de sensibilisation à l'intention des jeunes conducteurs). Les participants doivent avoir 25 ans ou moins et leurs scénarios doivent mettre en relief le comportement des jeunes au volant. La page Internet contient toutes les informations nécessaires pour participer : règlement du concours, type de contenu à privilégier, courts métrages des gagnants des années précédentes, thème privilégié (pour 2011, le thème était la prise de risque par les jeunes conducteurs), etc.

⁷⁰⁰ DIT, *Black Spot Program*, <http://www.nationbuildingprogram.gov.au/funding/blackspots/>

⁷⁰¹ *VicRoads, Community road safety programs*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/CommunityRoadSafetyPrograms.htm>

⁷⁰² TAC, *Grants and Partnership*, <http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=13&tierID=1&navID=82D9227B7F00000100669C842A82B99B&navLink=null&pageID=1890>

⁷⁰³ TAC, *MAFMAD - Make A Film. Make A Difference*, <http://www.mafmad.com.au/>

Les gagnants – assistés de professionnels – dirigent le tournage de leur court métrage qui est par la suite diffusé sur Internet (site de la TAC, YouTube, FaceBook, Vanessa, etc.) ainsi que dans les salles de cinéma de l'État de Victoria en avant-première de toute projection pendant une année.

BIBLIOGRAPHIE

Les documents Internet présentés dans cette bibliographie ont été consultés en février 2012.

- ARRIVEALIVE, *Action plans for 2008 to 2017*, [en ligne],
http://www.arrivealive.vic.gov.au/action_plans/action_plans_for_2008_to_2017.html
- ARRIVEALIVE, *Action Plan 2008-2010*, [en ligne],
http://www.arrivealive.vic.gov.au/action_plans/action_plan_2008_2010/action_plan_2008_2010.html
- ARRIVEALIVE, *Calendar of Activities – January-June 2010*, [en ligne],
http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/pdf/Wallplanner%20JAN-JUN_WP10.pdf
- ARRIVEALIVE, *Helping you get there safely*, [en ligne], <http://www.arrivealive.vic.gov.au/>
- ARRIVEALIVE, *Home*, [en ligne], <http://arrivealive.vic.gov.au/>
- ARRIVEALIVE, *Managing the strategy*, [en ligne],
http://www.arrivealive.vic.gov.au/about/managing_the_strategy/managing_the_strategy.html
- ARRIVEALIVE, *Road safety priorities program january – june 2010*, [en ligne],
http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/pdf/Priorities_cal_JanJune_2010.pdf
- ARRIVEALIVE, *Traffic Safety Education Action Plan*, [en ligne],
<http://www.arrivealive.vic.gov.au/node/236>
- ARRIVEALIVE, *Victoria's road safety record*, [en ligne],
http://www.arrivealive.vic.gov.au/about/victorias_road_safety_record/victorias_road_safety_record.html
- AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS, *2009-10 Year Book Australia*, [en ligne],
[http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/AC72C92B23B6DF6DCA257737001B2BAB/\\$File/13010_2009_10.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/AC72C92B23B6DF6DCA257737001B2BAB/$File/13010_2009_10.pdf)
- AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS, *Motor Vehicles Census*, [en ligne],
[http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA2578DA0013F656/\\$File/93090_31%20jan%202011.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/30A884E9FE0822DACA2578DA0013F656/$File/93090_31%20jan%202011.pdf)
- AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS, *National Regional Profile: Victoria*, [en ligne],
<http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@nrrp.nsf/Latestproducts/2Population/People12005-2009?opendocument&tabname=Summary&prodno=2&issue=2005-2009>
- AUSTRALIAN TRANSPORT COUNCIL, *About the Australian Transport Council*, [en ligne],
http://www.atcouncil.gov.au/about_us/index.aspx
- AUSTRALIAN TRANSPORT COUNCIL, *Governance Arrangement*, [en ligne],
http://www.atcouncil.gov.au/images/atc_arrangements.jpg
- AUSTRALIAN TRANSPORT COUNCIL, *National Road Safety Strategy 2011-2020*, [en ligne],
http://www.atcouncil.gov.au/documents/files/NRSS_2011_2020_15Aug11.pdf
- BANQUE DU CANADA, *Convertisseur de devises – taux du jour*, [en ligne],
<http://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/convertisseur-de-devises-taux-du-jour/>
- BLISS T. et J. BREEN, *Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects*, [en ligne],
http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf

- BUREAU OF INFRASTRUCTURE, TRANSPORT AND REGIONAL ECONOMICS, *Road deaths Australia 2010 statistical summary*, [en ligne],
http://www.bitre.gov.au/publications/05/Files/2010_Annual_road_deathsR.pdf
- BUS INDUSTRY CONFEDERATION, *Victoria Police « Booze Bus » mapping program*, [en ligne],
<http://www.bic.asn.au/ozebus/VICAlcoholRelatedAccidentsStudy.pdf>
- CAMERAS SAVE LIVES, *About us*, [en ligne],
<http://www.camerassavelives.vic.gov.au/utility/about+us/>
- COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE, *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord*, [en ligne],
http://www.unece.org/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/RAS_2011_Final_Version.pdf&t=1323286821&hash=9e7e691fb89bd8def47020e29fcf8a1aec03f0d
- DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT, *Black Spot Program*, [en ligne],
<http://www.nationbuildingprogram.gov.au/funding/blackspots/>
- DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT, *Report 124 : Road vehicle-kilometres travelled : estimation from state and territory fuel sales*, [en ligne],
http://www.bitre.gov.au/publications/10/Files/VKT_BITRE_Report124.pdf
- DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT, *Road Deaths Australia 2008 Statistical Summary*, [en ligne], http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2009/pdf/rsr_04.pdf
- DEPARTMENT OF JUSTICE, *Road Safety*, [en ligne],
<http://www.justice.vic.gov.au/home/safety+and+emergency+management/road+safety/>
- DEPARTMENT OF TRANSPORT, *Annual Report 2010-11*, [en ligne],
http://www.transport.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0005/44276/DOT-Annual-Report-2010-11.pdf
- DEPARTMENT OF TRANSPORT, *2010 Annual Road Deaths*, [en ligne],
http://www.transport.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0005/44276/DOT-Annual-Report-2010-11.pdf
- DEPARTMENT OF TRANSPORT, *Department Structure*, [en ligne],
<http://www.transport.vic.gov.au/doi/internet/home.nsf/headingpagesdisplay/about+usdepartment+structure>
- DEPARTMENT OF TRANSPORT, *Road Traffic Accident Data and Rates: Australia, States and Territories 1925 to 1981*, [en ligne],
http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1984/pdf/Stats_Aust_1.pdf
- MONASH UNIVERSITY ACCIDENT RESEARCH CENTRE, *Monash University Accident Research Centre*, [en ligne], <http://www.monash.edu.au/miri/research/research-areas/transport-safety>
- MONASH UNIVERSITY ACCIDENT RESEARCH CENTRE, *Safe system strategies and road infrastructure*, [en ligne], <http://www.monash.edu.au/miri/research/research-areas/transport-safety/safe-system-strategies-and-infrastructure/index.html>
- NATIONAL ROAD SAFETY COUNCIL, *Road safety overview*, [en ligne],
http://www.nrsc.gov.au/current_projects/files/NRSC1_Road_Safety_Overview.pdf
- ORGANISATION DES NATIONS UNIES, *Plan mondial – Décennie d'action pour la sécurité routière, 2011-2020*, [en ligne], http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_french.pdf
- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT/INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM, *Road Safety - the Experience of the Transport Accident Commission in Victoria*, [en ligne],
<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201124.pdf>

- PARLIAMENT OF VICTORIA, *Function of the Committee*, [en ligne],
<http://www.parliament.vic.gov.au/rsc/function-of-the-committee>
- RACV, *Road safety*, [en ligne],
<http://www.racv.com.au/wps/wcm/connect/internet/primary/road+safety>
- RACV, *The law and standards on child restraints*, [en ligne],
<http://www.racv.com.au/wps/wcm/connect/Internet/Primary/road+safety/child+safety/child+restraints/the+law+and+standards+on+child+restraints>
- RACV, *Transport Challenges in a Changing World*, p.17, [en ligne],
<http://www.docstoc.com/docs/29053728/Transport-Challenges-in-a-Changing-World>
- RACV, *Used car safety ratings*, [en ligne],
<http://www.racv.com.au/wps/wcm/connect/Internet/Primary/my+car/car+safety/used+car+safety+ratings>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *About Us*, [en ligne],
<http://www.tac.vic.gov.au/jsp/content/NavigationController.do;jsessionid=FGDJLJIJLNOC?areaID=25>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Annual Report 2011*, [en ligne],
<http://www.tac.vic.gov.au/upload/tac-annual-report-2011.pdf>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Annual Road Toll*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/statistics/roadtollannual.do?areaID=12&tierID=1&navID=17>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Drink Driving campaign*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=12&tierID=2&navID=055BD4897F000001014AB6B5DEF0A334&navLink=null&pageID=145>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Drink driving statistics*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=12&tierID=1&navID=A9348A54&navLink=null&pageID=164>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Grants and partnerships*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do;jsessionid=MNPDAPIICOO C?areaID=13&tierID=1&navID=82D9227B7F00000100669C842A82B99B&navLink=null&pageID=1890>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *MAFMAD - Make A Film. Make A Difference*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=13&tierID=1&navID=E0FC3CB37F000001008FA0D1C9A514A4&navLink=null&pageID=335>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Road safety campaign*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=13&tierID=1&navID=273476DB&navLink=null&pageID=139>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Road safety campaigns*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=13>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Road Safety Statistical Summary October 2011*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/upload/rss-oct-2011.pdf>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Road Safety Statistical Summary December 2010*, [en ligne],
<http://www.tacsafety.com.au/upload/rss-dec-2010.pdf>
- TRANSPORT ACCIDENT COMMISSION, *Statement of Corporate Intent*, [en ligne],
<http://www.tac.vic.gov.au/jsp/content/NavigationController.do?areaID=25&tierID=1&navID=DEB4B70F7F00000101A5D193AADEE0E1&navLink=null&pageID=787>

TRANSPORT LINKS, *Appendix A: Road Safety Management Survey*, p.43, [en ligne],
http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/documentstore/303_RSMR%20Appendices.PDF

UNITED NATIONS, *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*, [en ligne],
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html

US DEPARTMENT OF TRANSPORT, *Halving Roadway Fatalities - A Case Study from Victoria, Australia 1989-2004*, [en ligne],
http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/halving_fatalities.pdf

US DEPARTMENT OF TRANSPORT, *The Importance of Political Saliency*, [en ligne],
http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/t1_p06.cfm

US DEPARTMENT OF TRANSPORT, *The Power of Evidence-Based Strategies and Plans*, [en ligne],
http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/t1_p07.cfm

UTS: LIBRARY, *City GT iPhone Application*, [en ligne], <http://www.lib.uts.edu.au/gta/14483/city-gt-iphone-application>

UTS: LIBRARY, *New Rules. Safer Roads*, [en ligne], <http://www.lib.uts.edu.au/gta/14507/new-rules-safer-roads>

VICROADS, *Annual Report 2007-08*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/AnnualReports/VicRoads200708AnnualReport.htm>

VICROADS, *Annual Report 2010-11 – Financial management – 5 year financial summary*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/AnnualReports/VicRoads201011AnnualReport/201011AnnualReportFinMgmt5YrSummary.htm>

VICROADS, *Australasian New Car Assessment Program (ANCAP)*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/SaferVehicles/BuyingASafeCar/AustralianNewCarAssessmentProgram.htm>

VICROADS, *Better Roads Victoria*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/Moreinfoandservices/RoadManagementAndDesign/StrategyAndPrograms/BetterRoadsVictoria.htm>

VICROADS, *Best Practice Guides*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/VictoriaCommunityRoadSafetyPartnershipProgram/BestPracticeGuides.htm#>

VICROADS, *Community road safety programs*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/CommunityRoadSafetyPrograms.htm>

VICROADS *Consultation process*, [en ligne],
<http://www.roadsafetyact.vicroads.vic.gov.au/consultation-process.html>

VICROADS, *Decade of Action for Road Safety*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/DecadeofAction.htm>

VICROADS, *FAQ*, [en ligne], <http://www.roadsafetyact.vicroads.vic.gov.au/faqs.html>

VICROADS, *History of VicRoads*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OverviewOfVicRoads/HistoryOfVicRoads/>

VICROADS, *Organisational structure*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OrganisationalStructure/>

- VICROADS, *Our Purpose, aims & values*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OverviewOfVicRoads/PurposeAimsAndValues.htm>
- VICROADS, *Overview of VicRoads*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OverviewOfVicRoads/>
- VICROADS, *Road safety education*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/RoadSafetyEducation/>
- VICROADS, *Road Safety & Network Access*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OrganisationalStructure/RoadSafetyAndNetworkAccess.htm>
- VICROADS, *Strategic direction*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/OverviewOfVicRoads/StrategicDirections.htm>
- VICROADS, *Strategic Directions 2010-2012*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/BD5C0406-A9A5-4CEF-9B76-CB1B32834C1A/0/StrategicDirections.pdf>
- VICROADS, *The Alliance*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/VictoriaCommunityRoadSafetyPartnershipProgram/TheAlliance.htm>
- VICROADS, *The Victorian Community Road Safety Partnership Program*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/VictoriaCommunityRoadSafetyPartnershipProgram/>
- VICROADS, *VicRoads 2010-11 Annual Report*, [en ligne],
http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/BF9CEE73-0E5E-4629-8C02-A868C6DFD0FD/0/AR2011_FULL.pdf
- VICROADS, *Victorian Community Road Safety Partnership Program*, [en ligne],
http://www.arrivealive.vic.gov.au/files/initiatives/communityroadsafe/GDS07186_VCroad_SafetyPartnershipProgram_FORM_FA.pdf
- VICROADS, *Victoria's Road Safety Action Plan 2011-2012*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/F9E7CB70-A724-4DC8-8541-BF39011CFB3B/0/FINALACTIONPLANWEB.pdf>
- VICROADS, *Victoria's Road Safety and Transport Strategic Action Plan for Powered Two Wheelers 2009-2013*, [en ligne], <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/C89EBE2B-7E5D-4099-9DDE-EC978C44DA44/0/WebPoweredTwoWheelersactionplanDecember2011.pdf>
- VICTORIAN AUDITOR-GENERAL, *Victorian Auditor General's Report - Road Safety Camera Program*, p. 13, [en ligne], <http://www.audit.vic.gov.au/publications/20110831-Road-Safety-Cameras/20110831-Road-Safety-Cameras.pdf>
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Management Act 2004*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/0428EEA7B6E8C400CA25796B0081672B/\\$FILE/04-12aa032%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/0428EEA7B6E8C400CA25796B0081672B/$FILE/04-12aa032%20authorised.pdf)
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Management (General) Regulations 2005*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4779F0E3EDFA3E20CA257761003FCE23/\\$FILE/05-63sr003.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4779F0E3EDFA3E20CA257761003FCE23/$FILE/05-63sr003.pdf)

- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Safety Act 1986*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/539774C02480508CCA25798F007CDFE5/\\$FILE/86-127aa139%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/539774C02480508CCA25798F007CDFE5/$FILE/86-127aa139%20authorised.pdf)
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Safety Camera Commissioner Act 2011*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/AA269B5E1D479C28CA2579250003B5DD/\\$FILE/11-47aa001%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/AA269B5E1D479C28CA2579250003B5DD/$FILE/11-47aa001%20authorised.pdf)
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Safety (Drivers) Regulations 2009*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/C18ACD46344E4042CA2579420015F667/\\$FILE/09-95sra007%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/C18ACD46344E4042CA2579420015F667/$FILE/09-95sra007%20authorised.pdf)
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Safety (Driving Instructors) Regulations 2010*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/05126DFAA11EC036CA25776100400400/\\$FILE/10-9sr001.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/05126DFAA11EC036CA25776100400400/$FILE/10-9sr001.pdf)
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Safety (General) Regulations 2009*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4D79219996C01EF0CA2579420015D593/\\$FILE/09-115sra007%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4D79219996C01EF0CA2579420015D593/$FILE/09-115sra007%20authorised.pdf)
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Safety (Traffic Management) Regulations 2009*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/9156ABECD7E59056CA2578D2001730C5/\\$FILE/09-129sra002%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/9156ABECD7E59056CA2578D2001730C5/$FILE/09-129sra002%20authorised.pdf)
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Safety (Vehicles) Regulations 2009*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/B0AC63E6C32E1B2BCA2578C3001BEAFC/\\$FILE/09-118sra007%20authorised.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt6.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/B0AC63E6C32E1B2BCA2578C3001BEAFC/$FILE/09-118sra007%20authorised.pdf)
- VICTORIAN LEGISLATION AND PARLIAMENTARY DOCUMENTS, *Road Safety Road Rules 2009*, [en ligne],
[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/ED29BBF48CD0DAF3CA2577C8001AA53F/\\$FILE/09-94sr004.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/ED29BBF48CD0DAF3CA2577C8001AA53F/$FILE/09-94sr004.pdf)
- VICTORIA CONSOLIDATED LEGISLATION, *Transport Accident Act 1986*, section 8, [en ligne],
http://www.austlii.edu.au/au/legis/vic/consol_act/taa1986204/
- VICTORIA GOVERNMENT GAZETTE, *Road Management Act 2004 - Code of practice - Management of infrastructure in road reserves*, [en ligne],
<http://www.gazette.vic.gov.au/gazette/Gazettes2008/GG2008S269.pdf>
- VICTORIA GOVERNMENT GAZETTE, *Road Management Act 2004 - Code of practice - Operational responsibility for public roads*, [en ligne],
<http://www.gazette.vic.gov.au/gazette/Gazettes2004/GG2004S267.pdf>

- VICTORIA GOVERNMENT GAZETTE, *Road Management Act 2004 – Code of practice – Worksite safety – Traffic management*, [en ligne],
<http://www.gazette.vic.gov.au/gazette/Gazettes2010/GG2010S351.pdf>
- VICTORIA GOVERNMENT GAZETTE, *Road Management Act 2004 - Notice of making of a code of practice for clearways on declared arterial roads*, [en ligne],
<http://www.gazette.vic.gov.au/gazette/Gazettes2004/GG2004S202.pdf>
- VICTORIA POLICE, *About Victoria Police*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=781
- VICTORIA POLICE, *Building cooperative partnerships to enhance program delivery*, [en ligne],
http://www.interlocksymposium.com/site/ywd_acs_corporation/assets/pdf/Kevin_Casey.pdf
- VICTORIA POLICE, *Highway Patrol*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=25035
- VICTORIA POLICE, *Road Safety*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=9540
- VICTORIA POLICE, *Road Safety Awareness and Information Unit*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=281
- VICTORIA POLICE, *Road Safety Task Force*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=282
- VICTORIA POLICE, *Safety Camera Program*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=280
- VICTORIA POLICE, *State Government Road Safety Strategy*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=266
- VICTORIA POLICE, *The Way Ahead Strategic Plan 2008-13*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?a=internetBridgingPage&Media_ID=25244
- VICTORIA POLICE, *Victoria Police Business Plan 2011-12*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?a=internetBridgingPage&Media_ID=70017
- VICTORIA POLICE, *Victoria Police Priorities and Service Standards 2011*, [en ligne],
http://www.police.vic.gov.au/content.asp?a=internetBridgingPage&Media_ID=67159
- VICTORIA STATE GOVERNMENT, *Victoria's Road Safety Action Plan 2011-2012*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/SafetyAndRules/AboutRoadSafety/StrategyAndPrograms/VictoriasRoadSafetyStrategy.htm>
- VICTORIA STATE GOVERNMENT, *Victoria's Road Safety Action Plan 2011-2012*, [en ligne],
<http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/F9E7CB70-A724-4DC8-8541-BF39011CFB3B/0/FINALACTIONPLANWEB.pdf>

PERSONNE-RESSOURCE

John Thompson

Senior Manager – Road Safety & Marketing

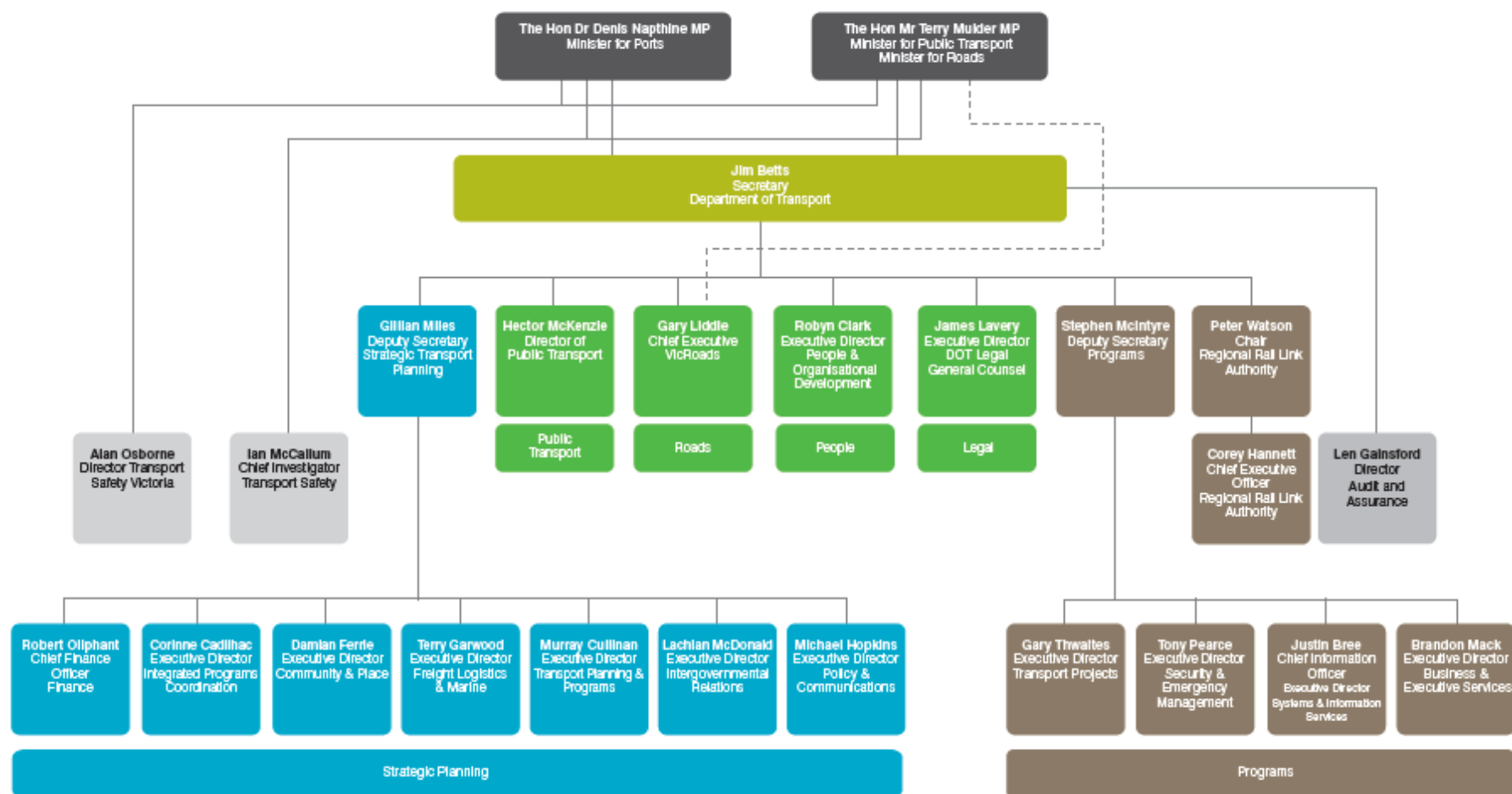
Transport Accident Commission

Téléphone : 61.3.5225.6854

Télécopieur : 61.3.9656.9555

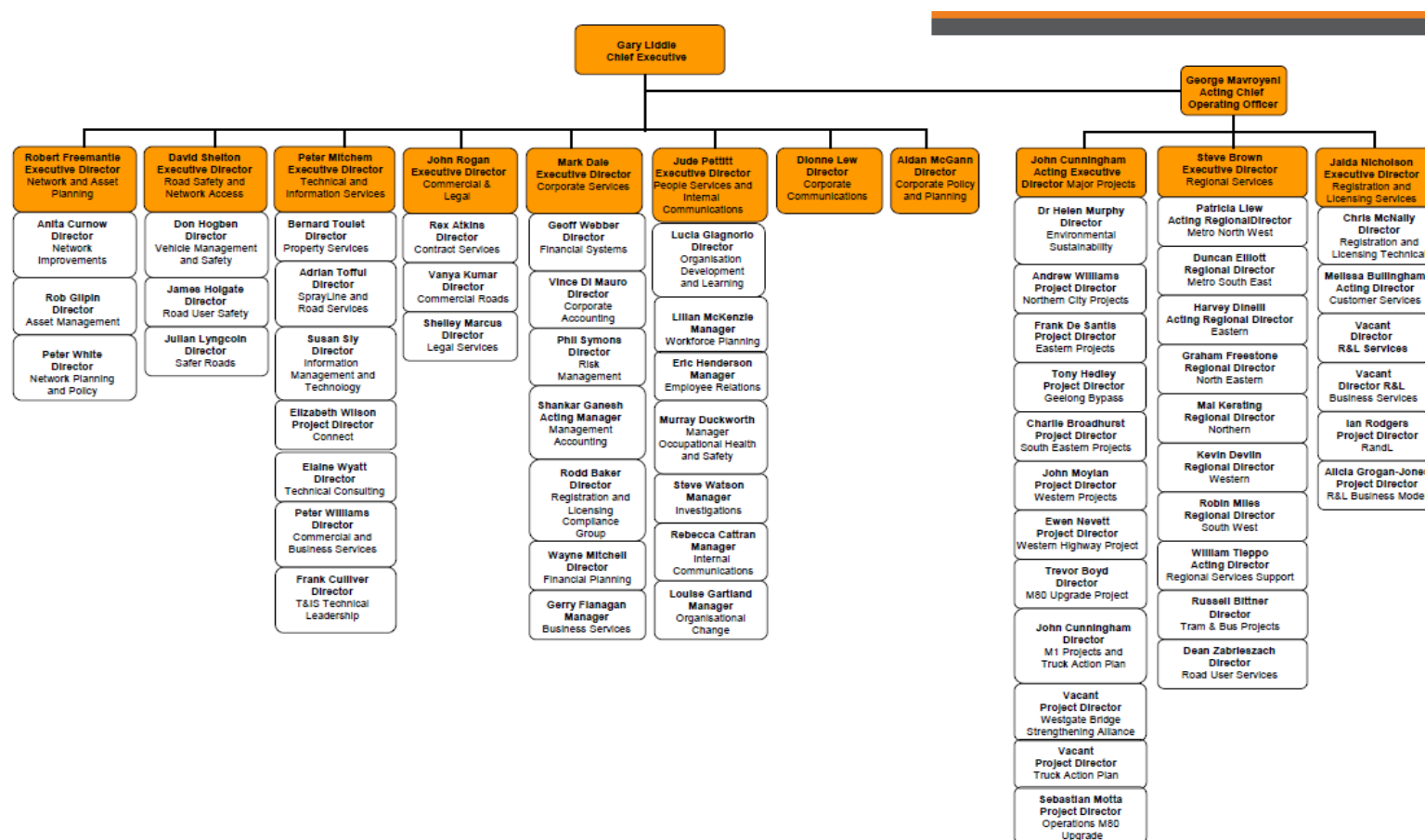
john_thompson@tac.vic.gov.au

ANNEXE I : ORGANIGRAMME DU DEPARTMENT OF TRANSPORT⁷⁰⁴



⁷⁰⁴ Department of Transport, *Organisational Structure*, http://www.transport.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0017/30914/5311-DOT-Org-Chart-30-08-2011.pdf

ANNEXE II : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE VICROADS⁷⁰⁵



⁷⁰⁵ Vicroads Organisational structure, <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/6CA888ED-E66C-439B-AC20-57A5B7E299EF/0/VicRoadsOrgChart110105.pdf>

ANNEXE III : FINANCEMENT ET DÉPENSES DE VICROADS⁷⁰⁶

Figure 1. Funding sources 2010-11

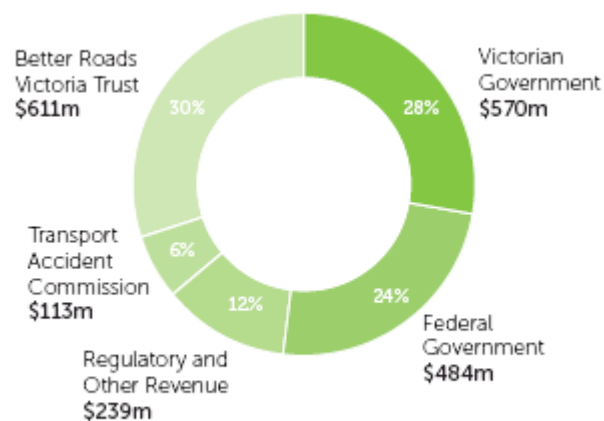


Figure 2. Operating output expenditure

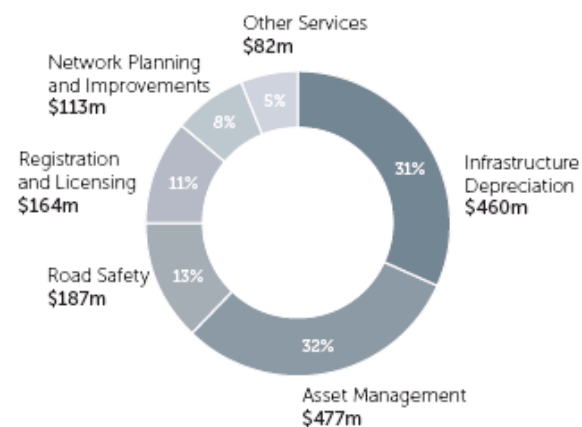


Figure 3. Composition of funding sources (\$ million)



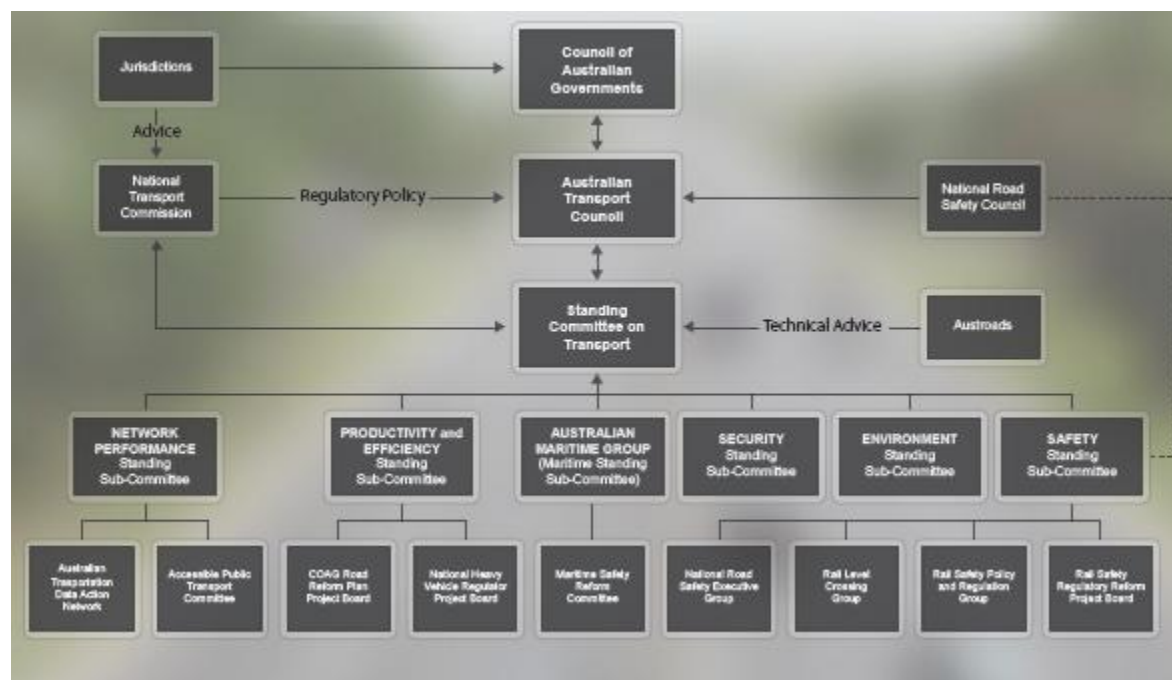
⁷⁰⁶ VicRoads, *Annual Report 2010-11 – Financial management – 5 year financial summary*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/AboutVicRoads/AnnualReports/VicRoads201011AnnualReport/201011AnnualReportFinMgmt5YrSummary.htm>

ANNEXE IV : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE LA TAC⁷⁰⁷



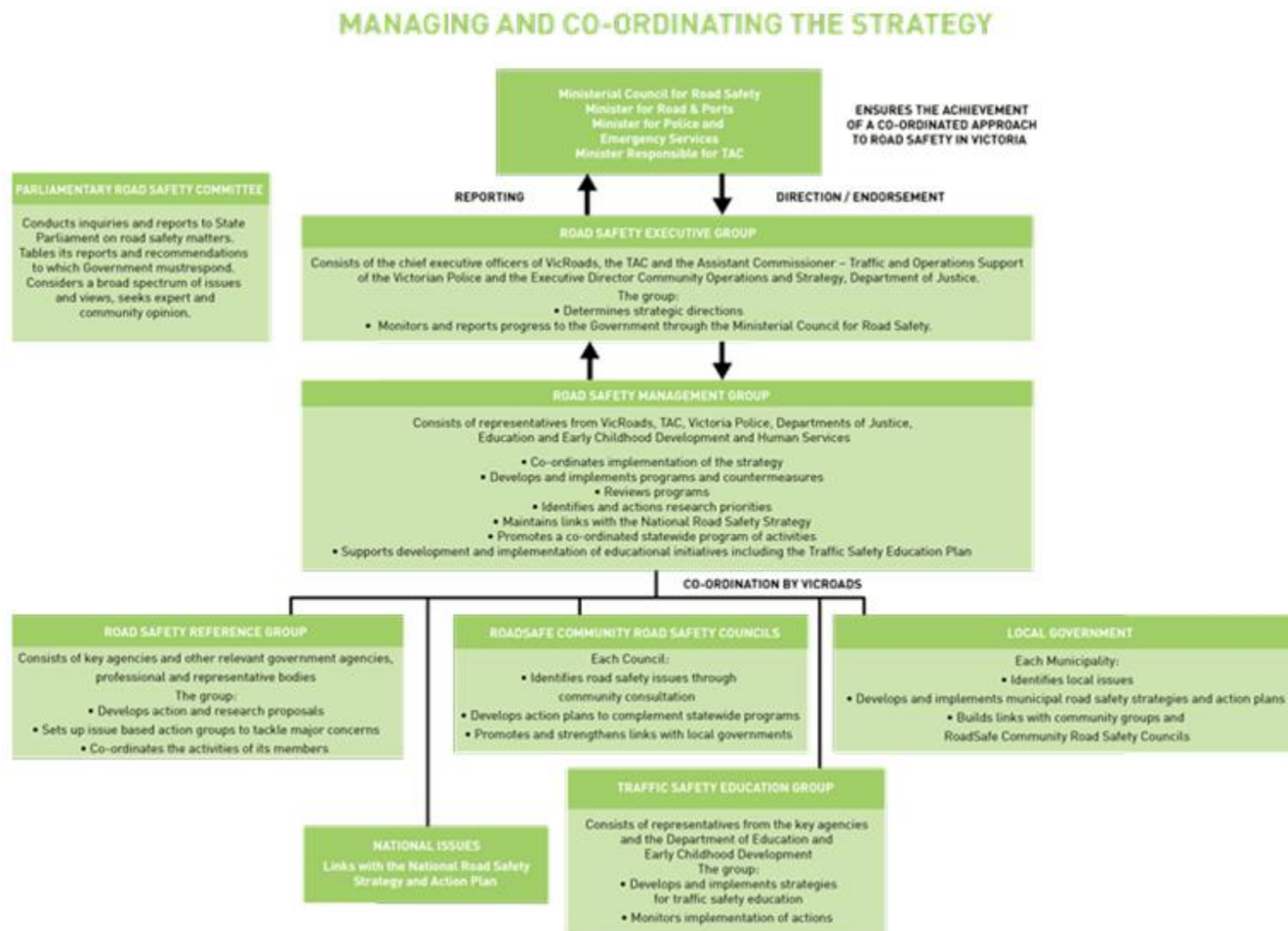
⁷⁰⁷ Transport Accident Commission, *Annual Report 2011*, p. 12, <http://www.tac.vic.gov.au/upload/tac-annual-report-2010.pdf>

ANNEXE V : ORGANIGRAMME DE L'AUSTRALIAN TRANSPORT COUNCIL⁷⁰⁸



⁷⁰⁸ Australian Transport Council, *Governance Arrangement*, http://www.atcouncil.gov.au/images/atc_arrangements.jpg

ANNEXE VI : STRUCTURE DE GOUVERNANCE DE ARRIVE ALIVE 2008-2017⁷⁰⁹



⁷⁰⁹ Arrive alive 2008-2017, *Managing the Strategy*, http://arrivealive.vic.gov.au/about/managing_the_strategy/managing_the_strategy.html

ANNEXE VII : PRINCIPAUX TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LOIS OU RÉGLEMENTS	OBJECTIFS/THÈMES
Road Safety Act 1986 (dernière modification : 30 janvier 2012)	
<i>Road Safety Road Rules 2009</i> (dernière modification : 25 octobre 2010)	Règles de sécurité routière
<i>Road Safety (Drivers) Regulations 2009</i> (dernière modification : 8 novembre 2011)	Permis de conduire et permis d'apprenti conducteur Gestion de la fatigue du conducteur de véhicule lourd
<i>Road Safety (Driving Instructors) Regulations 2010</i> (dernière modification : 22 février 2010)	Procédures de qualification au titre d'instructeur de conduite Règles régissant les instructeurs Obligation de présenter une attestation et une pièce d'identité à la demande de la police
<i>Road Safety (General) Regulations 2009</i> (dernière modification : 8 novembre 2011)	Dispositifs, systèmes et procédures permettant d'obtenir des preuves concernant : - la présence d'alcool ou de drogues dans des échantillons de sang, d'haleine ou d'urine - la vitesse des véhicules et le poids des véhicules - autres Dispositifs et procédures de système de gestion des moteurs Éléments à inclure dans les avis de violation des règles de stationnement ou de circulation et pénalités Application de la <i>Road Safety Act</i> aux terrains publics Éléments de preuve relatifs à la saisie ou à l'immobilisation des véhicules Autres
<i>Road Safety (Vehicles) Regulations 2009</i> (dernière modification : 1 ^{er} juillet 2011)	Établissement d'un système d'enregistrement et de délivrance de permis pour l'utilisation des véhicules motorisés et des remorques sur les autoroutes qui permet de s'assurer que : - les véhicules et remorques enregistrés répondent aux normes - les renseignements sur les véhicules et remorques et les renseignements sur l'identité des personnes responsables sont enregistrés - les frais associés à l'enregistrement sont effectivement perçus Utilisation sécuritaire de véhicules et remorques sur les autoroutes Limites de poids et autres exigences pour les véhicules et remorques Amélioration de la sécurité routière Réduire le plus possible les dommages causés par la circulation des véhicules sur les routes et les infrastructures routières

LOIS OU RÉGLEMENTS	OBJECTIFS/THÈMES
Road Management Act 2004 (dernière modification : 30 décembre 2011)	Nouveau cadre de gestion du réseau routier pour une meilleure coordination des activités Droits et obligations des usagers de la route Principes généraux sur la gestion de la route Rôle, fonctions, pouvoirs de l'autorité routière Nouvelle procédure pour la déclaration et la classification des routes et la réorganisation des responsabilités de gestion des routes Autres
<i>Road Safety (Traffic Management) Regulations 2009</i> (dernière modification : 19 juillet 2011)	Responsabilités des autorités routières et autres institutions intervenant dans la gestion de l'installation, de l'opération et de l'entretien des dispositifs de contrôle de la circulation Exigences à inclure dans le plan de gestion de la circulation
<i>Road Management (General) Regulations 2005</i> (dernière modification : 21 octobre 2009) ⁷¹⁰	Révisions et modifications des plans de gestion de la route Protection des routes et de la propriété Enlèvement de véhicules ou autres objets des routes Affichages et publicité sur les routes Autres
Road Safety Camera Commissioner Act 2011 (12 octobre 2011)	Établissement d'un commissaire indépendant responsable de l'intégrité du système de cinémomètres photographiques

⁷¹⁰ *Road Management (General) Regulations 2005*:

[http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4779F0E3EDFA3E20CA257761003FCE23/\\$FILE/05-63sr003.pdf](http://www.legislation.vic.gov.au/Domino/Web_Notes/LDMS/LTObject_Store/LTObjSt5.nsf/DDE300B846EED9C7CA257616000A3571/4779F0E3EDFA3E20CA257761003FCE23/$FILE/05-63sr003.pdf)

ANNEXE VIII : PRINCIPAUX DOCUMENTS D'ENCADREMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DOCUMENT	THÈMES/OBJECTIFS
Première stratégie nationale en 1990 N'a pas été rendue publique ⁷¹¹	Objectif : réduire de 50 % les décès sur la route (échéance inconnue) Examine les outils pour le contrôle, l'information, la sensibilisation, la législation et la recherche Examine les potentialités d'une coordination de l'activité des organisations gouvernementales ⁷¹²
<i>Safety First 1995-2000</i>	Objectif : maintenir l'État de Victoria aux premiers rangs des États les plus performants en Australie et sur le plan international Aucune cible définie. Aucun mécanisme de reddition de comptes
<i>arrive alive 2002-2007</i> ⁷¹³	Objectifs : réduire de 20 % les cas de blessures mortelles ou graves en l'espace de 5 ans Thèmes : rendre les routes aussi sécuritaires que possible; changer le comportement des conducteurs Moyens : Cibler les comportements à haut risque tels que la vitesse et l'alcool au volant Mettre en place des initiatives de contrôle, d'information et de sensibilisation pour s'assurer que la majorité des conducteurs se conforment aux règles de sécurité routière Réaliser des recherches et du développement afin de mieux comprendre les causes des accidents et les meilleurs moyens pour réduire leur impact Améliorer l'état du réseau routier par un investissement accru dans l'infrastructure routière, notamment dans le cadre du <i>Blackspot program</i> ⁷¹⁴
<i>arrive alive 2008-2017</i>	Véhicules plus sûrs Structures routières plus sûres Usagers de la route plus responsables en matière de sécurité routière
Plan d'action 2008-2010	Lancement de grands projets d'infrastructure Système d'obtention graduelle du permis Renforcement du contrôle de la drogue Dispositifs de contrôle de la stabilité obligatoire
Plan d'action 2011-2012	Infrastructure Usagers irresponsables Technologie de contrôle de la vitesse
Plan d'action 2013-2017 (à élaborer)	s. o.

⁷¹¹ DoT, *The Importance of Political Saliency*, http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/t1_p06.cfm

⁷¹² *Ibid.*

⁷¹³ Victoria Police, *State Government Road Safety Strategy*, http://www.police.vic.gov.au/content.asp?Document_ID=266

⁷¹⁴ arrive alive, *Victoria road safety's record*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/about/victorias_road_safety_record/victorias_road_safety_record.html

DOCUMENT	THÈMES/OBJECTIFS
<i>Code of Practice for Operational Responsibility for Public Roads</i> ⁷¹⁵	Lignes directrices sur la détermination des zones du réseau routier sous la responsabilité opérationnelle des autorités routières (ex. : <i>VicRoads</i> , autres organisations gouvernementales, municipalités)
<i>Code of Practice for Clearways on Declared Arterial Roads</i> ⁷¹⁶	Lignes directrices à l'intention de <i>VicRoads</i> pour la mise en place de procédures de gestion et de consultation relatives à l'implantation de prolongements dégagés sur certaines artères
<i>Code of Practice for Road Management Plans</i> ⁷¹⁷	Lignes directrices à l'intention des autorités routières pour la réalisation de plans de gestion en vue de l'inspection, de l'entretien et de la réparation des routes publiques
<i>Code of Practice for Management of Infrastructure in Road Reserves</i> ⁷¹⁸	Lignes directrices à l'intention des autorités routières, des fournisseurs et des responsables d'installations de transport public pour la planification et la gestion des infrastructures dans les réserves routières
<i>Code of Practice for Worksite Safety – Traffic Management</i> ⁷¹⁹	Lignes directrices à l'intention de toute personne réalisant ou ayant l'intention de réaliser des travaux sur les routes de l'État de Victoria

⁷¹⁵ Victoria Government Gazette, *Road Management Act 2004 – Code of practice – Operational responsibility for public roads*, <http://www.gazette.vic.gov.au/gazette/Gazettes2004/GG2004S267.pdf>

⁷¹⁶ Victoria Government Gazette, *Road Management Act 2004 – Notice of making of a code of practice for clearways on declared arterial roads*, <http://www.gazette.vic.gov.au/gazette/Gazettes2004/GG2004S202.pdf>

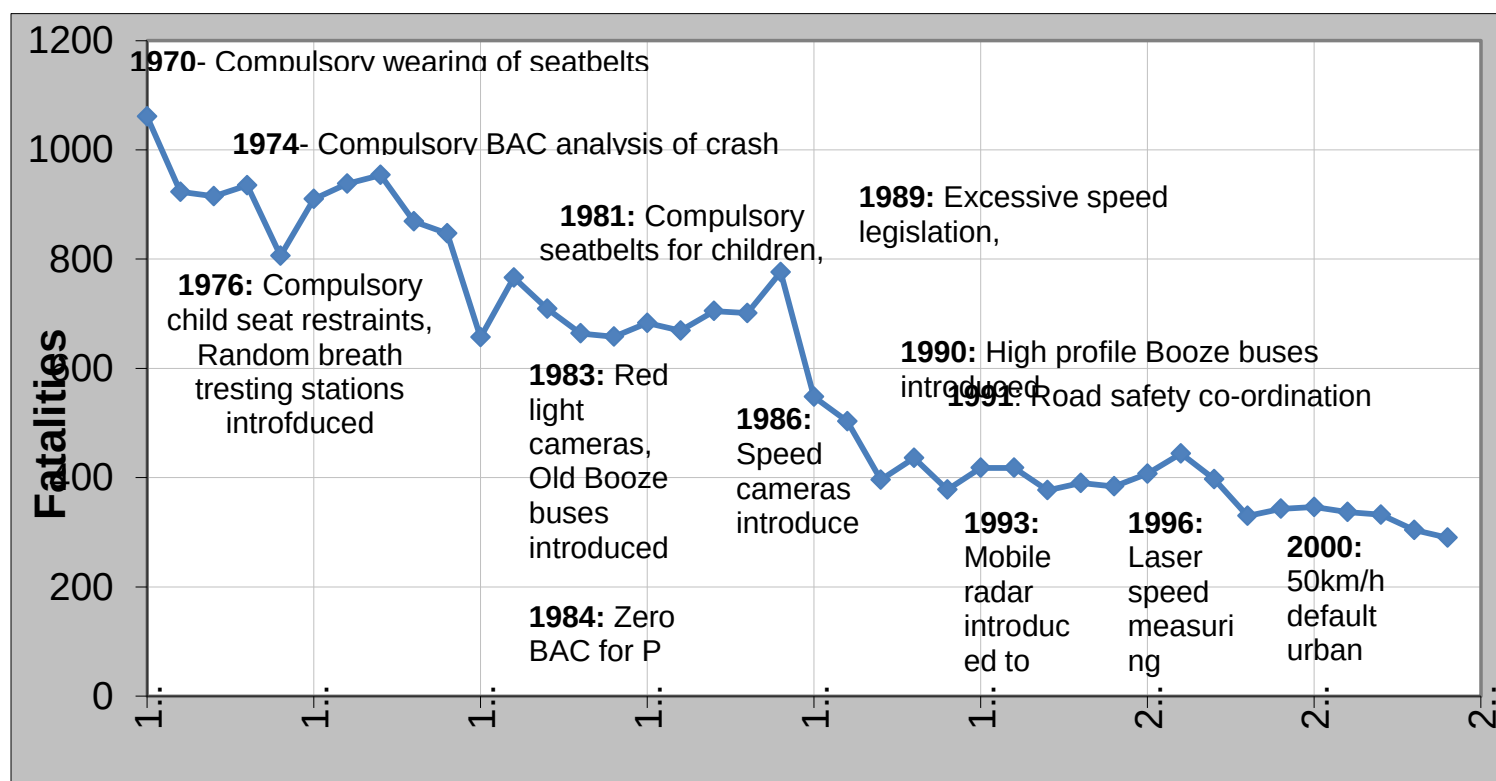
⁷¹⁷ *Ibid.*

⁷¹⁸ Victoria Government Gazette, *Road Management Act 2004 – Code of practice – Management of infrastructure in road reserves*, <http://www.gazette.vic.gov.au/gazette/Gazettes2008/GG2008S269.pdf>

⁷¹⁹ Victoria Government Gazette, *Road Management Act 2004 – Code of practice – Worksite safety – Traffic management*, <http://www.gazette.vic.gov.au/gazette/Gazettes2010/GG2010S351.pdf>

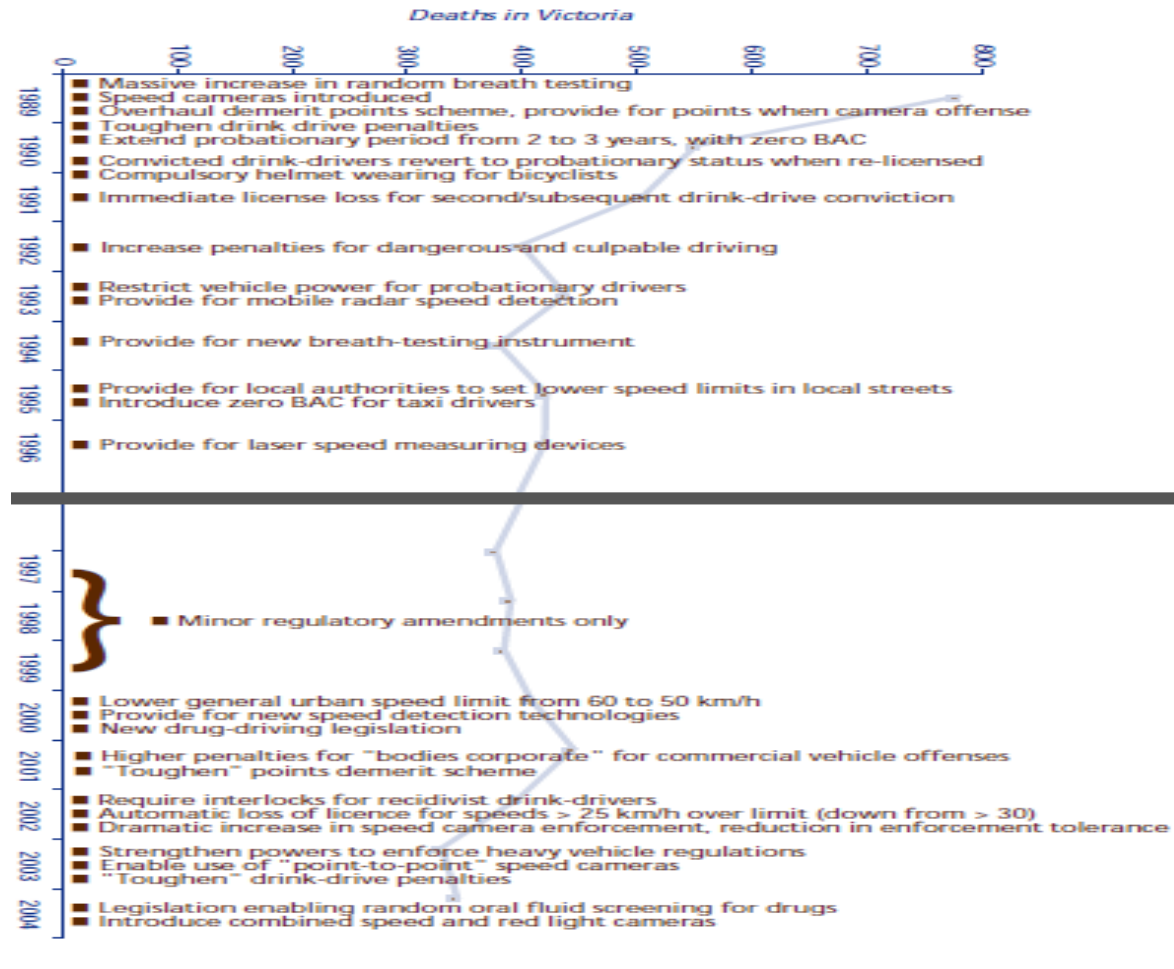
ANNEXE IX : MESURES RÉGLEMENTAIRES (1970-2000) ET (1989-2004)⁷²⁰

■ Principales mesures réglementaires (1970-2000)



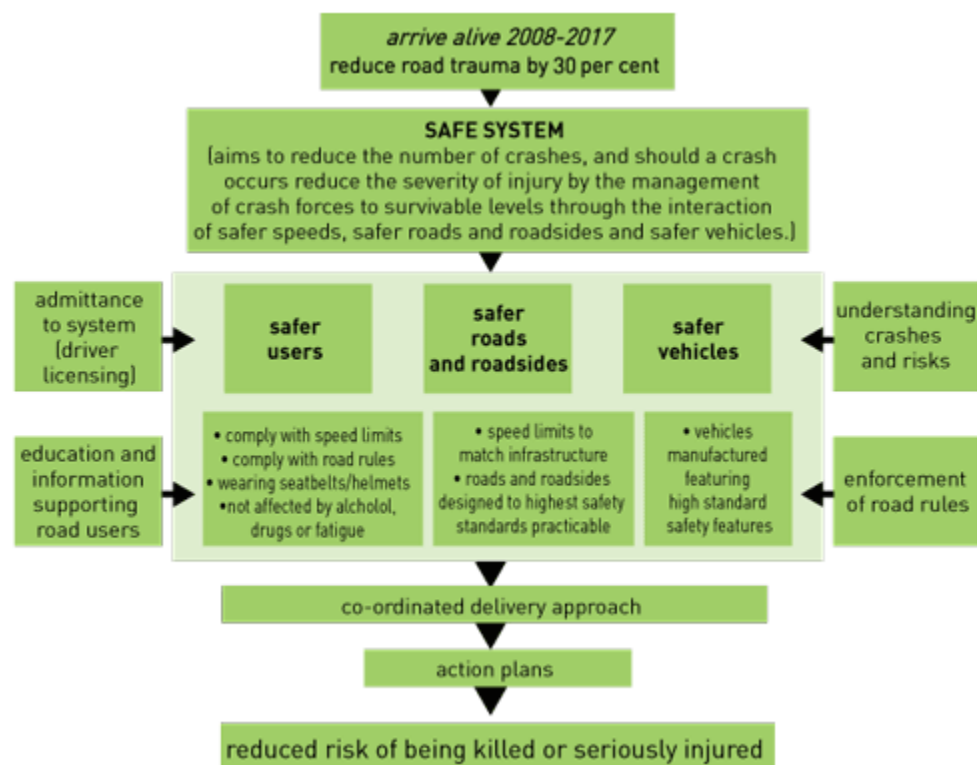
⁷²⁰ RACV, *Transport Challenges in a Changing World*, p.17, <http://www.docstoc.com/docs/29053728/Transport-Challenges-in-a-Changing-World>

■ Principales mesures réglementaires (1989-2004)⁷²¹



⁷²¹ DoT, *Halving Roadway Fatalities – A Case Study from Victoria, Australia 1989-2004*, p. 10-11, http://international.fhwa.dot.gov/halving_fatalities/halving_fatalities.pdf
 Les mesures relatives à l'amélioration des véhicules et des infrastructures routières ne sont pas indiquées dans ce schéma.

ANNEXE X : SAFE SYSTEM DELIVERY⁷²²



⁷²² arrive alive, *Toward a Safe System*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/about/towards_a_safe_system/towards_a_safe_system.html

ANNEXE XI : STRATÉGIE ARRIVE ALIVE 2008-2017 – THÈMES ET MESURES ASSOCIÉS

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Routes et bords de routes plus sécuritaires	1. Sorties de routes (<i>run-off road crashes</i>)	Concevoir de nouvelles routes et bords de routes; viser et atteindre le plus haut niveau de sécurité possible pour les routes existantes par la mise en place de barrières de sécurité, de bandes d'arrêt d'urgence, de ralentisseurs sonores, par la suppression ou le déplacement d'objets encombrant les trottoirs, etc. Imposer des limites de vitesse conformes aux normes de sécurité. Gérer de manière intégrée les demandes d'abattage d'arbres afin d'assurer la sécurité des routes.
	2. Collisions latérales aux intersections	Concevoir de nouvelles routes et intersections ainsi que de nouveaux bords de routes; atteindre le plus haut niveau de sécurité possible pour les routes existantes. Renforcer le contrôle du respect des règles de circulation aux intersections. Revoir les limites de vitesse aux intersections présentant le plus haut niveau de risque.
	3. Collisions par l'arrière	Concevoir de nouvelles routes et de nouveaux accotements; viser et atteindre le plus haut niveau de sécurité possible pour les routes existantes en effectuant notamment des traitements antidérapages. Imposer des limites de vitesse conformes aux normes de sécurité. Renforcer le contrôle, par exemple par la conception et l'utilisation de technologies visant à détecter les véhicules circulant à une distance trop rapprochée.
	4. Collisions frontales	Concevoir de nouvelles routes et de nouveaux bords de routes; viser et atteindre le plus haut niveau de sécurité possible pour les routes existantes, notamment par la mise en place de voies de dépassement, de barrières centrales, de dédoublement de voie et de ralentisseurs sonores centraux. Fixer les limites de vitesse en fonction des normes de sécurité.
	5. Collisions aux passages à niveau	Mettre en place des programmes d'infrastructure pour améliorer progressivement la sécurité des passages à niveau à Melbourne et dans la zone provinciale de Victoria. Les mesures incluent notamment l'installation de signaux automatiques sur les autoroutes et les sites à haute circulation ainsi que de ralentisseurs sonores pour prévenir les automobilistes qu'ils arrivent à proximité d'un passage à niveau. Gérer de manière intégrée les demandes d'abattage d'arbres afin d'assurer la sécurité et la visibilité des passages à niveau et des zones avoisinantes.
	6. Amélioration ciblée de l'infrastructure routière	Installer des garde-fous métalliques et des câbles d'acier dans les zones à haut risque de sortie de route, ou de collision avec des arbres ou d'autres objets. À certains endroits ciblés, abattre des arbres ou déplacer des objets près des accotements afin d'augmenter les chances de survie en cas de sortie de route. Scellement des bandes d'arrêt d'urgence afin de les rendre plus lisses et plus stables. Améliorer la signalisation et le marquage des routes : marqueurs au sol, marqueurs réfléchissants, signaux d'avertissement à l'approche des zones à risque, etc. Améliorer les intersections par la mise en place de ronds-points, de feux de circulation, de séparateurs de circulation, et de ralentisseurs sonores.

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Véhicules plus sécuritaires	Améliorer la moyenne du niveau de sécurité des véhicules. Celle-ci est calculée en fonction de la capacité de résistance au choc et de la présence d'équipement de contrôle électronique de la stabilité, de coussins gonflables latéraux et autres technologies de protection de la tête et du cou.	Collaboration entre les constructeurs, les ministères et organismes gouvernementaux et les consommateurs afin de rehausser les normes de sécurité des véhicules et de les rendre comparables aux meilleures normes en vigueur en Europe et aux États-Unis. Développement du marché des technologies de nouvelle génération telles que les installations de surveillance d'allure (ISA), les dispositifs de surveillance du niveau de fatigue. 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 de contrôle de la stabilité (ESC) ainsi que de technologies de protection de la tête et du cou.
Usagers plus en sécurité	1. Vitesse	Fixer les limites de vitesse en fonction des normes de sécurité. Promouvoir un meilleur respect des limites de vitesse par : – la sensibilisation des automobilistes aux effets de la vitesse sur la fréquence et la gravité des accidents; – le renforcement des mesures visant les automobilistes qui mettent la vie des autres usagers en danger à cause de leur comportement antisocial; – améliorer la signalisation pour aider les automobilistes à se conformer aux limites de vitesse; – augmenter la proportion de véhicules équipés de dispositifs ISA ou d'autres dispositifs de contrôle de la vitesse.
	2. Alcool au volant	Renforcer le contrôle du respect des lois sur l'alcool au volant en ciblant les endroits et les périodes le plus à risque. Faire un suivi avec le secteur hospitalier à propos des tests de routine effectués sur tous les automobilistes blessés dans des accidents de la route. Mettre en œuvre des programmes ciblés de lutte contre l'alcool au volant sur les routes rurales. Informers les automobilistes sur : – les dangers de l'alcool au volant, même à un très faible taux, surtout chez les jeunes conducteurs; – le contrôle policier et les fortes probabilités de détection; – les solutions alternatives à la conduite lorsqu'on a l'intention de consommer de l'alcool; – l'utilisation de dispositifs publics et de dispositifs personnels homologués. Étendre le programme d'antidémarrageurs (<i>alcohol interlock</i>) aux jeunes conducteurs et aux conducteurs inexpérimentés et inciter à recourir volontairement aux antidémarrageurs. Encourager les constructeurs à intégrer les antidémarrageurs à la conception des nouveaux véhicules. Mettre en place et évaluer les programmes obligatoires de réhabilitation à l'intention des récidivistes et les rendre conditionnels à la délivrance d'un nouveau permis. Examiner la possibilité d'imposer des sanctions plus sévères aux conducteurs récidivistes, y compris la prolongation de la période d'immobilisation ou de retenue des véhicules. Encourager le service responsable d'alcool et les politiques organisationnelles visant à réduire les risques d'alcool au volant.

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Usagers plus en sécurité <i>(suite)</i>	3. Drogue au volant	Cibler davantage le contrôle par des tests de détection réalisés sur les bords de routes. Informers les automobilistes sur les risques associés à la conduite sous l'effet des drogues et sur les fortes probabilités de détection. Entreprendre des recherches afin de mieux comprendre les effets des drogues illicites et des médicaments sous ordonnance sur la sécurité routière. Faire un suivi avec le secteur hospitalier à propos des tests de routine effectués sur tous les automobilistes blessés dans des accidents de la route. Explorer la possibilité de mettre en place un programme d'antidémarrageurs similaire à celui utilisé pour l'alcool au volant.
	4. Fatigue au volant	Resserrer le contrôle du respect des lois sur les chaînes de responsabilité. Sensibiliser davantage les automobilistes aux effets de la fatigue sur la fréquence et la gravité des accidents. Concevoir et modifier les routes et les accotements afin d'éviter les cas de collisions frontales et les sorties de routes : dédoublement de routes, barrières centrales et sur les bords de routes, ralentisseurs sonores centraux, voies de dépassement, abattage d'arbres, réparation des nids de poules. Améliorer les aires de repos et en créer de nouvelles. Encourager la création de nouvelles technologies intégrées aux véhicules afin de détecter l'apparition de la fatigue. Concevoir un test de fatigue fiable afin de renforcer le contrôle.
	5. Distraction de l'automobiliste	Mener des recherches sur le taux d'utilisation des téléphones mobiles et autres technologies afin de procéder à des analyses comparatives qui permettront de mettre en place des contre-mesures. Inciter les spécialistes du comportement à réviser les lignes directrices relatives à la réglementation sur l'emplacement, la taille et le contenu des signaux et des panneaux publicitaires placés sur les bords de routes. Réaliser des projets pilotes sur les techniques de détection de l'utilisation illégale de téléphone mobile. Inciter les constructeurs à intégrer des dispositifs appropriés dans la conception des véhicules. Entreprendre des campagnes ciblées d'éducation afin de mettre en évidence les dangers liés à la distraction causée par les dispositifs électroniques intégrés aux véhicules et par d'autres sources de distraction telles que les conversations avec les passagers. Inclure des activités sur la distraction au volant dans le processus d'obtention du permis de conduire.
	6. Jeunes automobilistes	Mettre en place un système de délivrance graduelle de permis afin de limiter les risques associés à l'inexpérience. Établir un système de permis à deux niveaux P1 (1 an) et P2 (3 ans), avec plus de restrictions pour la phase P1 et l'exigence d'un bon dossier pour obtenir le plein permis. Limitation à un seul passager inexpérimenté au cours de la phase P1. Examiner la possibilité de mettre en place d'autres mesures graduelles de délivrance de permis. Encourager les jeunes automobilistes à acheter des véhicules sécuritaires. Réaliser un projet pilote sur la mise en place d'un programme de développement des compétences du conducteur après l'obtention du permis. Mettre en place des initiatives ciblées pour améliorer la sécurité des jeunes conducteurs dans les zones rurales. Promouvoir l'utilisation volontaire d'antidémarrageurs et de dispositifs ISA.

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Usagers plus en sécurité (suite)	7. Automobilistes s âgés	Améliorer la conception des routes et la signalisation et modifier les lignes directrices relatives à l'aménagement du territoire pour s'adapter aux besoins des automobilistes âgés. Encourager les conducteurs âgés à acheter des véhicules ayant un haut niveau de résistance au choc. Encourager les conducteurs âgés à auto évaluer leurs capacités de conduite et leur montrer comment le faire. Encourager les conducteurs âgés à utiliser d'autres modes de transport. Mettre en place des programmes éducatifs pour sensibiliser ces mêmes conducteurs à la possibilité d'arrêter de conduire et leur montrer comment planifier cet arrêt. Mener des recherches pour améliorer la connaissance des risques associés à la conduite avec des facultés visuelles et cognitives affaiblies ainsi que les effets de l'état de santé et des médicaments. Améliorer le processus de délivrance de permis afin d'y inclure une évaluation des fonctions cognitives et un examen approfondi de la vue chez les personnes âgées à risque. Mettre en place des stratégies d'information sur les questions de sécurité des conducteurs âgés, à l'intention des automobilistes, des professionnels de la santé, de la famille, des amis et des aides soignants. Mettre en place et diriger des services de transports pour les personnes âgées au plan local. Fournir de l'aide aux conducteurs âgés pour l'utilisation de modes de transport alternatifs.
	8. Motocyclistes	Améliorer la conception des routes pour atteindre le plus haut niveau de sécurité pour les motocyclistes, notamment par le recours au programme <i>Blackspot</i> sur les routes les plus fréquentées par ces conducteurs. Encourager les constructeurs à créer des technologies favorisant la prévention des accidents de motocycles et la protection des motocyclistes, notamment des coussins gonflables et des systèmes de freinage intégrés. Instaurer des programmes de formation et des systèmes de délivrance de permis pour les motocyclistes afin d'améliorer les capacités de conduite défensive des motocyclistes inexpérimentés. Informers les automobilistes sur la nécessité de tenir compte de la présence des motocyclistes sur les routes et de veiller à leur sécurité. Promouvoir l'utilisation d'équipements de protection par les motocyclistes.
	9. Piétons	Concevoir de nouveaux bords de routes et routes; atteindre le plus haut niveau de sécurité possible des routes existantes pour les piétons notamment par la mise en place de dispositifs de ralentissement de la circulation, de clôtures et de barrières de sécurité et par l'amélioration des dispositifs de traversées des routes. Améliorer les passages pour piétons et autres installations séparant les piétons des véhicules motorisés. Fixer des limites de vitesse conformes aux normes de sécurité pour les zones de forte activité piétonnière. Mener des campagnes d'information ciblées pour favoriser les pratiques de circulation piétonnière sécuritaires. Réaliser des campagnes de sensibilisation pour décourager les consommateurs d'acheter de gros véhicules, notamment, ceux munis de pare-chocs rigides, et encourager l'achat de véhicules présentant des équipements moins dangereux pour les piétons. Améliorer le respect des règles de sécurité routière de tous les usagers motorisés ou non motorisés par l'entremise de mesures éducatives et de mesures de contrôle. Réviser les pénalités pour les comportements illégaux des piétons ainsi que les mesures de contrôle policier correspondantes afin de s'assurer que ces pénalités reflètent la gravité de l'infraction et des conséquences sur la sécurité routière. Réviser les <i>Australian Design Rules</i> afin de s'assurer que les normes de sécurité des piétons sont prises en compte par les concepteurs de véhicules. Tenir compte de la circulation sécuritaire des piétons lors de l'aménagement du territoire et de la réalisation des plans résidentiels.

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Usagers plus en sécurité (suite)	10. Cyclistes	Concevoir de nouvelles routes et de nouveaux accotements; atteindre le plus haut niveau de sécurité possible des routes existantes pour les cyclistes par la mise en place, notamment, de dispositifs de ralentissement de la circulation, de clôtures et de barrières de sécurité et par l'amélioration des dispositifs de traversées des routes. Améliorer les passages et autres installations séparant les cyclistes des véhicules motorisés. Fixer des limites de vitesse conformes aux normes de sécurité pour les zones de forte activité cycliste. Mener des campagnes d'information ciblées pour encourager les pratiques de circulation cycliste sécuritaire. Réaliser des campagnes de sensibilisation pour décourager les consommateurs d'acheter de gros véhicules, notamment, ceux munis de pare-chocs rigides, et encourager l'achat de véhicules présentant des caractéristiques moins dangereuses pour les cyclistes. Améliorer le respect des règles de sécurité routière par tous les usagers motorisés ou non motorisés par l'entremise de mesures éducatives et de mesures de contrôle. Réviser la législation existante afin que les cyclistes puissent être accusés des mêmes infractions graves aux règles de sécurité routière que celles qui s'appliquent aux automobilistes. Tenir compte de la circulation sécuritaire des cyclistes lors de l'aménagement du territoire et de la réalisation des plans résidentiels.
	11. Conducteurs de véhicules lourds	Améliorer l'infrastructure des routes et des bords de route afin de mieux accommoder les conducteurs de véhicules lourds et de faire face à l'augmentation de la circulation liée aux activités de chargement. Entreprendre des campagnes de sensibilisation sur les risques pour les conducteurs de véhicules lourds et pour tous les usagers de la route interagissant avec des véhicules lourds. Examiner la possibilité d'amender l'<i>Australian Design Rules</i> afin de rendre les véhicules lourds plus sécuritaires. Réaliser des activités de contrôle ciblées de la vitesse, de l'utilisation des ceintures de sécurité du respect de la législation sur la chaîne de responsabilité et des lois sur la santé et la sécurité au travail. Réaliser des activités de contrôle ciblées de l'alcool/drogues au volant au sein du secteur d'activités des véhicules lourds. Encourager l'installation de systèmes intelligents de rappel du port de la ceinture de sécurité.
	12. Usagers des transports publics	Mettre en place un réseau routier où les tramways et les bus ont la priorité, afin d'améliorer la sécurité routière des usagers des transports publics. Entreprendre des programmes d'information, accompagnés de mesures de contrôle, afin de protéger les passagers montant ou descendant des bus et des tramways. Améliorer l'état des routes rurales et accotements afin de réduire les risques d'accidents graves. Cela inclut l'enlèvement d'obstacles et l'installation de barrières pour limiter les sorties de routes. Sceller les bandes d'arrêt d'urgence afin de les rendre plus lisses et stables. Ajout de bandes sonores le long des bandes d'arrêt afin d'alerter les conducteurs circulant trop près du bord de la route. Ajouter des bandes sonores à la ligne centrale des routes et sur les lignes de dépassement afin de réduire les risques de collision frontale. Améliorer l'infrastructure pour réduire le risque et la gravité des accidents aux intersections des routes rurales : ronds-points, traitements antidérapages et autres améliorations; amélioration de l'éclairage, signalisation activée par les véhicules et remplacement des intersections en forme de Y par des intersections en forme de T. Entreprendre un vaste programme d'amélioration des passages à niveau, notamment par l'installation de signaux d'avertissements clignotants et de bandelettes sonores avertissant de la proximité d'un passage à niveau. Ces améliorations seront accompagnées d'activité d'information, de pénalités renforcées en cas de non-respect des règles et de programmes de contrôle.

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Usagers plus en sécurité (suite)	13. Usagers des routes rurales	Réduire le nombre de cas d'alcool et de drogue au volant par des initiatives ciblées telles que des campagnes d'information dans les zones rurales. Ces activités se feront en collaboration avec les débits de boissons et les associations sportives. Mener des opérations de contrôle avec les <i>booze buses</i> et autres activités. Réaliser des campagnes de sensibilisation sur les effets de la fatigue sur la conduite; aménager les installations de repos le long des routes rurales et améliorer l'infrastructure routière pour réduire le nombre de collisions frontales et de sorties de route. Mettre en place une série d'actions pour réduire les risques associés aux véhicules lourds, notamment, poursuivre l'amélioration de l'infrastructure routière et améliorer les pratiques de conduite des autres usagers de la route. Contrôler le respect des règles imposant que les limiteurs de vitesse des poids lourds soient réglés de manière à empêcher les véhicules de dépasser une vitesse de 100 km/h. Contrôler aussi le respect de la loi sur la chaîne de responsabilités qui stipule que toute personne ayant un contrôle sur une opération de transport – et non uniquement le conducteur – peut être tenue responsable des violations des règles de sécurité routière.

ANNEXE XII : PLAN D'ACTION 2008-2011 – THÈMES ET MESURES ASSOCIÉS (RÉSUMÉ)⁷²³

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Routes et bords de routes plus sécuritaires	Infrastructures Recherches	L'amélioration de la sécurité des routes se fera en parallèle avec les investissements habituels réalisés par l'État de Victoria pour l'entretien et l'amélioration de son réseau routier. Un investissement de 650 M\$ A est prévu dans le cadre de la stratégie <i>arrive alive 2008-2017</i> pour améliorer l'infrastructure routière en conformité avec les meilleures normes de sécurité existantes. Une partie de cette somme sera investie dans la recherche et l'analyse de données.
Usagers plus en sécurité	Vitesse	Nouvelles campagnes d'information et de sensibilisation publiques. Renforcement des activités de contrôle. Ex. : redéployer les cinémomètres sur les zones à haut risque. Infrastructures : réaliser des essais de signalisation électronique dans les zones dangereuses. Technologie. Ex. : systèmes ISA. Législation. Ex. : révision de la <i>Road Safety Act</i> et de ses règlements afin de clarifier et de simplifier les mesures législatives sur la sécurité routière. Recherches et données. Ex. : système de localisation GPS prenant en compte les zones dangereuses et les limites de vitesse, et intégré à des systèmes ISA.
	Alcool et drogue au volant	Nouvelles campagnes d'information et de sensibilisation publiques, campagnes ciblées (ex. : constructeurs de véhicules), matériels d'information, etc. Renforcement des activités de contrôle : <i>Booze buses</i> , contrôle des débits de boissons. Nouvelles recherches sur les dispositifs de contrôle.
	Fatigue au volant	Campagnes d'information et de sensibilisation à l'intention des conducteurs. Introduction de pratiques destinées à éviter la fatigue dans les lignes directrices sur la santé au travail. Contrôle. Ex. : mettre en place des tests de fatigue. Améliorer les infrastructures routières et les aires de repos. Recherches. Ex. : essai de nouvelles technologies pour détecter la fatigue. Si les essais sont probants, installation dans les véhicules.
	Distraction au volant	Campagnes d'information et de sensibilisation. Ex. : distraction par les téléphones mobiles, les passagers, les technologies incorporées aux véhicules. Promotion de l'utilisation minimale des téléphones mains libres. Collaboration avec les autres paliers de gouvernement pour élaborer des directives sur une signalisation non distrayante. Introduire l'information du conducteur sur les dangers associés à la distraction dans le processus d'obtention du permis de conduire. Recherches. Ex. : Essais sur de nouvelles technologies visant à détecter l'utilisation illégale de téléphones mobiles.

⁷²³ Ce tableau présente un résumé des mesures. Pour de l'information détaillée, voir : arrive alive, *Action Plan 2008-2010*, http://www.arrivealive.vic.gov.au/action_plans/action_plan_2008_2010/action_plan_2008_2010.html

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Usagers plus en sécurité (suite)	Jeunes conducteurs	Campagnes d'information et de sensibilisation. Ex. : nouveau système de permis graduel, présentation et promotion de nouvelles ressources didactiques dans les écoles pour la préparation des jeunes à la conduite. Application des lois. Ex. : nouvelles restrictions sur l'utilisation de véhicules à forte puissance par les jeunes, application des nouvelles mesures sur le permis graduel, nouvelle mesure sur l'interdiction d'avoir un passager sans permis au cours de la première année d'obtention de permis. Mise en place du nouveau système de permis graduel.
	Conducteurs âgés	Campagnes d'information et de sensibilisation ciblées. Amélioration de l'infrastructure routière. Recherches. Ex. : concevoir et faire l'essai de services de transports locaux à l'intention des personnes âgées.
	Motocyclistes	Campagnes d'information et de sensibilisation. Ex. : encourager le port de vêtements de protection. Renforcement de la législation pour une meilleure identification des motocyclistes. Amélioration de l'infrastructure routière. Encourager l'utilisation de technologies de sécurité. Ex. : systèmes de freinage antiblocage. Nouvelle réglementation pour les apprentis motocyclistes (<i>Learner Approved Motorcycle Scheme</i>). Recherches et collecte de données.
	Piétons	Campagnes d'information et de sensibilisation ciblées à l'intention des conducteurs, des acheteurs de voitures (achats de voiture avec équipements moins dangereux pour les piétons), les enfants et leurs gardiens; les écoles. Offrir des programmes scolaires d'éducation à la sécurité routière avec un accent sur la sécurité des piétons. Amélioration de l'infrastructure routière. Recherches et collecte de données sur les risques d'accident pour les piétons afin d'améliorer les programmes de sensibilisation et d'éducation.
	Cyclistes	Campagnes d'information et de sensibilisation, notamment dans les écoles. Contrôle du port du casque et du respect de la signalisation routière. Révision de la législation pour que les cyclistes soient passibles des mêmes sanctions que les autres conducteurs. Amélioration de l'infrastructure. Ex. : extension des voies cyclistes dans la métropole de Melbourne et dans les régions <i>Principal Bicycle Network</i>.
	Véhicules lourds sécuritaires	Campagnes d'information et de sensibilisation. Ex. : utilisation volontaire d'antidémarrageurs (alcool), installation de dispositifs de sécurité, partage de la route avec les véhicules lourds. Amélioration de l'infrastructure routière. Ex. : inspection de tous les passages à niveau pour s'assurer qu'ils correspondent aux normes de sécurité des véhicules lourds. Augmenter le montant des amendes pour les conducteurs de véhicules lourds qui ne respectent pas la signalisation; nouvelle législation pour une meilleure identification des conducteurs, etc. Mettre en place une réforme législative sur la gestion de la fatigue. Recherches et collecte de données. Ex. : essais sur des technologies de détection du talonnage.

THÈMES	SOUS-THÈMES	MESURES
Usagers plus en sécurité (suite)	Usagers des transports publics	Campagnes d'information et de sensibilisation. Ex. : poursuivre la promotion du <i>TravelSmart Program</i> dans les communautés, les écoles, les universités, les milieux de travail pour encourager l'utilisation du transport public. Contrôle. Ex. : utilisation de caméras fixées sur des tramways pour enregistrer les infractions, en particulier lorsque celles-ci mettent en danger la vie des passagers. Amélioration de l'infrastructure routière. Ex. : améliorer la séparation entre les autobus, les tramways et les autres usagers de la route dans le cadre des programmes <i>ThinkTram</i> et <i>Meeting Our Transport Challenges</i>. Révision des règles de sécurité routière pour un meilleur partage de la route entre les autobus, les tramways et les autres usagers de la route et pour une meilleure protection des usagers du transport en commun aux arrêts d'autobus. Révision de la législation sur les voies réservées aux tramways. Autres modifications législatives.
	Partage de la route	Nouvelles campagnes d'information et de sensibilisation publiques à l'intention de tous les usagers de la route sur la nécessité de se comporter de manière responsable et courtoise et sur les risques associés aux comportements antisociaux. Contrôle : essais sur des technologies de détection du talonnage. Infrastructure : améliorer l'information routière sur les retards (ex. : travaux) afin de permettre aux usagers de choisir le meilleur trajet et d'éviter des situations de stress conduisant à l'adoption de comportements antisociaux. Révision législative pour mieux définir les distances sécuritaires entre les voitures. Vérifier si la législation existante permet de contrôler efficacement les cas de rage au volant. Améliorer les processus de délivrance de permis pour développer les capacités de partage sécuritaire de la route entre les usagers. Recherches et données : causes et solutions de certains comportements routiers tels que la rage au volant ou le talonnage, explorer la possibilité de faire installer dans les véhicules de nouvelles technologies de contrôle de la distance.
	Usagers des routes rurales	Campagnes d'information et de sensibilisation publiques sur divers thèmes relatifs à la conduite (alcool et drogue au volant, fatigue, ceinture de sécurité, siège auto pour enfant, etc.). Renforcement du contrôle (thèmes identiques à ceux des campagnes de sensibilisation). Amélioration de l'infrastructure routière : programme majeur d'amélioration de l'infrastructure visant à prévenir les accidents les plus communs dans les zones rurales, implantation du <i>Greyspot Program</i>, etc. Recherches et collectes de données. Ex. : essais de nouvelles technologies visant à rendre les intersections plus sécuritaires (ex. : systèmes d'avertissement de la présence d'obstacles).
Véhicules plus sécuritaires		Campagnes d'information et de sensibilisation publiques. Recherches de pointe sur les causes des accidents et sur les essais de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes de sécurité. Nouvelle législation imposant l'installation de systèmes électroniques de contrôle de la stabilité sur tous les véhicules construits après le 31 décembre 2010 et de systèmes de protection de la tête pour les véhicules construits après le 31 décembre 2011.

ANNEXE XIII : PLAN D'ACTION 2011-2012 – THÈMES ET MESURES ASSOCIÉS⁷²⁴

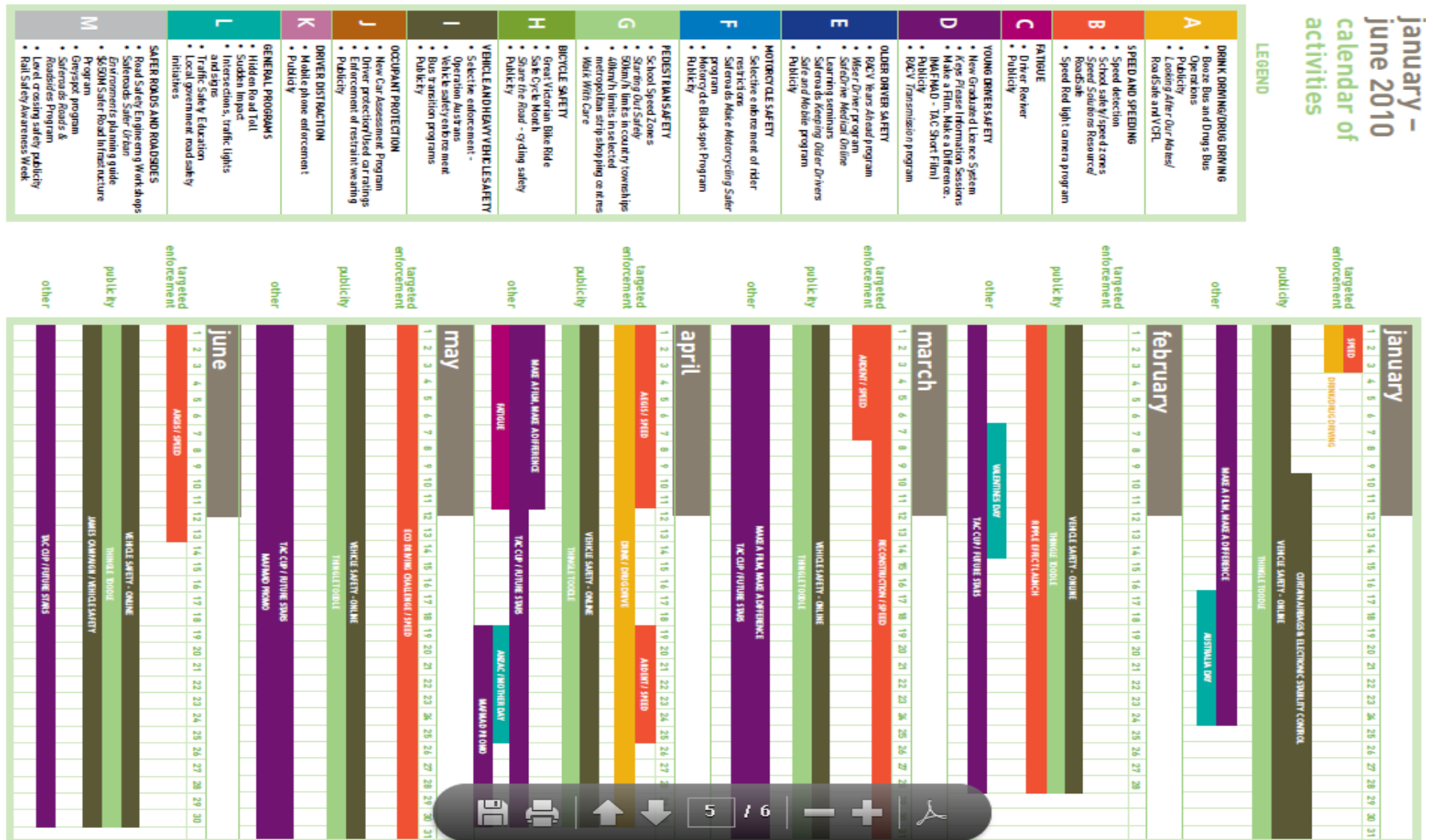
THÈMES	SOUS-MESURES	MESURES
Routes et bords de routes	Autoroutes régionales, routes rurales et ponts	Dans des zones bien ciblées ⁷²⁵ : Constructions de voies de dépassement, d'autoroutes et de routes de contournement; amélioration de routes rurales et de ponts par des barrières, des traitements de routes, des traçages de lignes.
	Passages à niveau	Améliorer la sécurité des passages à niveau dans les régions. Un total de 75 passages à niveau seront améliorés par l'installation de barrières et de feux clignotants pour un coût de 33 M\$ A sur 4 ans. Investir 16,5 M\$ A pour commencer le démantèlement de certains passages à niveau de Melbourne. Développer davantage les systèmes d'alerte afin de prévenir les accidents entre les trains et les véhicules routiers. Ex. : <i>Radio Break-in Collision Warning Technology</i> et autres technologies de communication.
	Autres améliorations	Poursuivre les efforts déjà réalisés dans le cadre du <i>Safer Road Infrastructure Program</i> financé par la TAC.
Vitesse		Réaliser une révision générale des limites de vitesse à l'échelle de l'État, en consultation avec la communauté. Nommer un commissaire indépendant responsable de veiller à l'intégrité du système de cinémomètres photographiques. Sensibiliser davantage le public au respect des limites de vitesse, notamment par l'entremise d'un programme de signalisation routière à l'échelon de l'État.
Usagers de la route / comportement des usagers	Jeunes conducteurs	Poursuivre l'implantation du nouveau système de permis graduel pour les jeunes conducteurs. Aider les jeunes conducteurs à développer leurs habiletés de conduites par le <i>L2P Driver Mentor Program</i> , en ciblant particulièrement les jeunes des régions, des minorités culturelles et des milieux désavantagés. Réaliser un projet pilote dans le cadre du <i>P Drivers Project</i> afin d'aider les jeunes de 18 à 22 ans à améliorer leurs habitudes de conduite dans le but de réduire les risques d'être tués ou sérieusement blessés sur les routes.
	Motocyclistes	Comparer l'information sur l'impact des vêtements protecteurs sur la sécurité des motocyclistes. Réaliser des contrôles sur : la vitesse, l'alcool et les drogues, le port du casque et la conduite sans permis chez les motocyclistes. Lancer une nouvelle campagne d'information publique sur les motocyclistes.
	Conducteurs âgés	Promouvoir l'achat de véhicules sécuritaires par l'entremise de programme <i>New and Used Car Ratings</i> . Améliorer la sécurité au niveau des intersections, en particulier les plus dangereuses. Fournir de l'assistance aux conducteurs âgés afin de les aider à prendre des décisions sécuritaires sur la route. Ex. : outil d'auto-évaluation, services-conseils.

⁷²⁴ VicRoads, *Victoria's Road Safety Action Plan 2011-2012*, <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/F9E7CB70-A724-4DC8-8541-BF39011CFB3B/0/FINALACTIONPLANWEB.pdf>

⁷²⁵ Pour plus de détails, voir VicRoads, *Victoria's Road Safety Action Plan 2011-2012*, p. 11, <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/F9E7CB70-A724-4DC8-8541-BF39011CFB3B/0/FINALACTIONPLANWEB.pdf>

THÈMES	SOUS-MESURES	MESURES
Usagers de la route / comportement des usagers (suite)	Conducteurs de véhicules lourds	Réaliser des essais de technologies d'alerte à la fatigue sur des conducteurs de véhicules lourds. Promouvoir la mise à jour des équipements de sécurité, y compris les technologies de freinage et les systèmes de rappel pour les ceintures de sécurité. Mettre en place des normes de contrôle de la drogue et de l'alcool dans les secteurs d'activités liés au transport de marchandises. Continuer le contrôle du respect des lois sur la gestion de la fatigue.
	Conducteurs dangereux (<i>Hooners</i>) : vitesse excessive, conducteurs ivres, sans permis, ou ayant un nombre excessif de passagers à bord	Adopter de nouvelles lois pour permettre la saisie des véhicules des conducteurs dangereux pour une durée de 30 jours, et ce, dès la première infraction. Une amende allant jusqu'à 2 389 M\$ A pourrait être imposée et les récidivistes pourraient voir leur véhicule saisi définitivement. Mettre en place des programmes de sécurité routière ciblant les conducteurs dangereux. Réaliser une campagne de sécurité visant les conducteurs irresponsables.
	Alcool et drogue au volant	Renforcer le contrôle de la drogue au volant dans les régions. Mettre en place des normes de contrôle de la drogue et de l'alcool dans les secteurs d'activités liés au transport de marchandises. Saisir les véhicules des conducteurs récidivistes (alcool ou drogue) pour un minimum de 30 jours.
	Contrôle policier	Cibler les automobilistes et les motocyclistes sans permis grâce à la nouvelle technologie de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (<i>Automated Number Plate Recognition</i>) dont dispose Victoria Police. Améliorer le contrôle policier dans les zones régionales dans le cadre de la <i>Regional Victoria Road Trauma Reduction Strategy</i> . Cibler les comportements dangereux chez les cyclistes tels que le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge ou de ne pas être suffisamment visibles la nuit.
Véhicules sûrs		Continuer d'informer et d'encourager les consommateurs pour qu'ils achètent des véhicules sûrs par l'entremise du programme de soutien et de promotion <i>Australian New Car Assessment Program</i> et le <i>Used Car Safety Ratings</i> . Promouvoir l'utilisation volontaire de dispositifs ISA. Promouvoir l'installation d'équipements de sécurité sur les véhicules lourds au sein de l'industrie des véhicules lourds.
Prochaines étapes		Procéder à une révision de la stratégie <i>arrive alive</i> afin de s'assurer qu'elle répond effectivement aux nouveaux développements en matière de sécurité routière et qu'elle reflète l'approche du gouvernement de coalition en matière de sécurité routière. Les consultations publiques sont en cours et la révision de la stratégie devrait être terminée au cours de l'année 2012.

ANNEXE XIV : CALENDRIER DES ACTIVITÉS LIÉES À LA STRATÉGIE ARRIVE ALIVE 2008-2017



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

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

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

Avocate, certificat en études autochtones, certificat de 2^e cycle en management international.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'OBSERVATOIRE DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

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

LES PUBLICATIONS

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

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

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

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

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

INFORMATION ET ABONNEMENT

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

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