



STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU CANADA

POUR 2035 ET AU-DELÀ



LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2035 ET AU-DELÀ (SSR 2035+) DU CANADA

La Stratégie de sécurité routière pour 2035 et au-delà (SSR 2035+) du Canada est le cinquième cadre pancanadien visant à réduire les décès et les blessures graves sur la route. La stratégie sera un document évolutif, conçu pour être surveillé annuellement et mis à jour au besoin. Reconnaissant que la sécurité routière est une responsabilité partagée entre tous les ordres de gouvernement et les intervenants, la SSR 2035+ offre une structure souple pour appuyer l'élaboration de plans de sécurité régionaux et locaux adaptés aux besoins particuliers. Consultez [la stratégie ici](#).

COMMENT LA MISE EN ŒUVRE DE LA SSR 2035+ SE DÉROULE-T-ELLE D'UN BOUT À L'AUTRE DU CANADA ET QUEL RÔLE LES PROVINCES, TERRITOIRES ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL JOUENT-ILS DANS CE PROCESSUS?

Les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral ont la responsabilité de concevoir leur plan et leurs objectifs en matière de sécurité routière. Ils maintiennent leur engagement envers la vision et les objectifs définis dans la SSR 2035+ et ils soutiendront les priorités qu'ils considèrent comme les plus pertinentes pour leur situation.

QUE PEUVENT FAIRE LES GROUPES DE SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR CONTRIBUER À RÉALISER LA VISION DE LA SSR 2035+ « VISION ZÉRO : UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE POUR LA POPULATION CANADIENNE »?

Les groupes de sensibilisation à la sécurité routière sont invités à promouvoir et à faire connaître la SSR 2035+ du Canada, et à contribuer activement à l'atteinte de sa vision « Vision zéro ». Ils peuvent également déterminer les enjeux prioritaires en matière de sécurité routière de leur région et collaborer avec des partenaires pour les traiter.

QUI EST RESPONSABLE DE LA SSR 2035+?

Tous les gouvernements canadiens jouent un rôle dans la SSR 2035+. Ils collaborent par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), qui assure la gestion globale de la stratégie en facilitant la concertation des provinces, des territoires et du gouvernement fédéral sur les enjeux prioritaires, en maintenant des pratiques exemplaires et en rendant compte des progrès réalisés. Grâce à sa structure organisationnelle divisée en comités de programmes et de groupes de travail, le CCATM continuera d'analyser les données sur les accidents de la route, de mener des enquêtes auprès des provinces, des territoires et du gouvernement fédéral, et de prendre en compte les résultats des sondages d'opinion publique afin d'éclairer les prochaines mises à jour de la SSR 2035+.

QUELLE EST LA DIFFÉRENCE ENTRE LA STRATÉGIE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2025 ET LA NOUVELLE SSR 2035+?

Les principales différences entre la SSR 2025 et la SSR 2035+ sont les suivantes : **(1)** Le nouvel énoncé de vision « Vision zéro : un réseau routier sécuritaire pour la population canadienne ». **(2)** La prise en compte, selon les besoins des provinces, des territoires et du gouvernement fédéral, d'un groupe prioritaire. **(3)** Le soutien du *Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030* des Nations Unies et de son objectif de réduire de 50 % le nombre de décès et de personnes blessées sur les routes d'ici 2030. **(4)** La définition de huit objectifs stratégiques : engagement de l'ensemble des partenaires, bonne gouvernance, prise de décision fondée sur les données, réglementation et politiques modernes, sensibilisation et éducation du public, améliorations des véhicules et des infrastructures, conformité et mise en application efficaces, et intégration des technologies. **(5)** L'ajout d'un plan de mise en œuvre et d'un groupe de travail attribué. **(6)** L'évaluation et la responsabilité continues.

LA SSR 2035+ SERA-T-ELLE LA DERNIÈRE STRATÉGIE CANADIENNE À ÊTRE PUBLIÉE?

Non. La SSR 2035+ souligne l'importance de l'évaluation et de la responsabilité continues, avec pour objectif de suivre et d'actualiser la stratégie de manière régulière afin de s'adapter à l'évolution rapide de la sécurité routière.

COMMENT LE CANADA MESURE-T-IL LES PROGRÈS RÉALISÉS DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE?

Plutôt que de viser une diminution directe du nombre total de mortalités et de blessures graves, la SSR 2035+ met l'accent sur une tendance directionnelle à la baisse du taux de mortalités et de blessures graves. Cette tendance sera évaluée chaque année à l'échelle pancanadienne à l'aide de moyennes mobiles pluriannuelles afin d'atténuer les fluctuations à court terme, puisque les diminutions en glissement annuel peuvent ne pas être faisables ou réalistes.

COMMENT SE COMPARE LA FICHE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU CANADA AUX AUTRES PAYS?

En 2023, le Canada se classait au 12^e rang parmi les pays membres de l'OCDE. Ces données sont compilées par le Forum international des transports, qui utilisent l'unité de mesure « milliard de kilomètres véhicules parcourus (KVP) » à des fins de comparaison.

**En 2023,
1 964 décès sur
la route et 9 261
blessures graves**

POURQUOI AUCUN OBJECTIF N'EST-T-IL DÉFINI?

Comme pour les stratégies précédentes, la SSR 2035+ laisse aux provinces, aux territoires et au gouvernement fédéral la responsabilité de définir leurs objectifs principaux et secondaires.

POURQUOI LA SSR 2035+ DU CANADA A-T-ELLE ADOPTÉ L'APPROCHE AXÉE SUR UN SYSTÈME SÛR?

L'approche axée sur un système sûr provient des Pays-Bas et de la Suède. L'objectif est de concevoir des infrastructures de transport routier qui prennent en compte l'erreur humaine et qui cherchent à limiter les victimes d'accidents de la route. Les principaux éléments soulignent la nécessité de mettre en place des mesures efficaces pour assurer la sécurité des usagers, des routes et des véhicules, tout en intégrant la notion de vitesse appropriée, déterminée en fonction du risque de blessures. À l'inverse des approches traditionnelles en matière de sécurité routière, principalement centrées sur les usagers de la route et les comportements à risque, l'approche axée sur un système sûr cherche à renforcer l'ensemble des composantes du réseau routier afin de réduire, puis d'éliminer, les blessures et les décès liés aux accidents de la route. Elle implique aussi d'adopter des mesures qui ont fait leurs preuves en matière de sécurité, et non seulement des mesures fondées sur les causes des accidents de la route :

- **Éthique** : la vie et la santé des personnes constituent une priorité absolue et doivent toujours passer avant les objectifs de mobilité ou autres du réseau routier (c.-à-d. que la vie et la santé ne peuvent jamais être sacrifiées au profit d'autres avantages pour la société);
- **Responsabilité** : les fournisseurs et les autorités chargées de la réglementation du réseau routier partagent la responsabilité avec les usagers;
- **Sécurité** : les réseaux routiers doivent tenir compte de la faillibilité humaine et minimiser les sources d'erreurs et les conséquences qui en découlent lorsqu'elles se produisent;
- **Mécanismes de changement** : les fournisseurs et les autorités chargées de la réglementation doivent tout mettre en œuvre pour assurer la sécurité de la population; ils doivent collaborer avec les usagers de la route, et les trois parties doivent être disposées à s'adapter pour atteindre les objectifs de sécurité.

LES DONNÉES DU CANADA SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE SONT-ELLES À JOUR?

Les données sur les accidents de la route proviennent de l'ensemble des provinces et territoires et peuvent mettre plusieurs années à être compilées par Transports Canada. Elles ne sont publiées que lorsque chaque province, chaque territoire ainsi que le gouvernement fédéral ont fourni leurs données sur les accidents de la route.

POURQUOI ADOPTER UNE VISION QUI VISE À ÉLIMINER COMPLÈTEMENT LES DÉCÈS ET LES BLESSURES GRAVES ALORS QUE CELA PARAÎT IMPOSSIBLE?

Les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral estiment qu'il est possible d'atteindre progressivement l'objectif « Vision zéro ». D'une stratégie de sécurité routière à l'autre, le nombre de décès et de blessures graves liés aux accidents de la route a diminué dans le pays. Cette tendance à la baisse se poursuit, malgré le nombre croissant de conducteurs, de véhicules et de Canadiens sur la route. La version actualisée de la stratégie s'inspire de pratiques éprouvées dans des pays ayant adopté la vision zéro.

L'APPROCHE « VISION ZÉRO » EST-ELLE UTILISÉE AILLEURS DANS LE MONDE?

Oui. Une grande partie de l'Europe et de nombreux États américains ont adopté l'approche « Vision zéro ».

Aux États-Unis, la stratégie nationale *Towards Zero Deaths (TZD)* a été approuvée, entre autres, par l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA), la Governors Highway Safety Association (GHSA), l'American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), l'International Association of Chiefs of Police (IACP) et l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC).

L'approche TZD a également été adoptée par plus de 60 collectivités, réparties dans différents États, démontrant que l'approche de vision zéro peut être mise en œuvre dans tous les ordres de gouvernement. Il convient de souligner que plusieurs municipalités, dont Ottawa, Toronto, Windsor et Kitchener en Ontario, ont intégré l'objectif « Vision zéro » dans leur plan de sécurité routière.

POURQUOI LA SSR 2035+ ADOPTE-T-ELLE LA VISION « VISION ZÉRO »?

Les pays chefs de file en matière de sécurité routière (notamment la Suède et le Royaume-Uni) ont adopté une approche de vision zéro. La vision d'un réseau routier sans décès ni blessures constitue un objectif fondamental en santé publique et repose sur le principe éthique selon lequel toute perte humaine ou blessure sur les routes est inacceptable.

« Vision zéro » est un principe directeur que les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral sont libres de mettre en avant. D'une stratégie de sécurité routière à l'autre, le nombre de décès et de blessures graves liés aux accidents de la route a considérablement diminué dans le pays. Cette tendance à la baisse se poursuit, malgré le nombre croissant de conducteurs, de véhicules et de Canadiens sur la route. La version actualisée de la SSR 2035+ s'inspire de pratiques éprouvées dans des pays ayant adopté la vision d'un réseau routier sans décès.

Le Canada a déjà mis en place certains éléments de l'approche axée sur un système sûr, mais il faut désormais les renforcer. La combinaison de technologies plus abordables et de nombreuses données soutenant les mesures de sécurité rend la vision zéro de plus en plus accessible et réaliste à l'échelle mondiale.



STRATÉGIE DE
SÉCURITÉ 
ROUTIÈRE
DU CANADA
POUR 2035 ET AU-DELÀ



Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
Canadian Council of Motor Transport Administrators

404 - 1111 promenade Prince of Wales Drive,
Ottawa (ON) K2C 3T2
(613) 736.1003 info@ccmta.ca
www.roadsafetystrategy.ca/fr