

Association canadienne des automobilistes



ÉNONCÉS DE
PRINCIPE

2008–2009

FORMATION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
BESOINS DES CONSOMMATEURS
TAXATION
INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE
ENVIRONNEMENT
NORMES RELATIVES AUX VÉHICULES
TOURISME
RÈGLEMENTS RELATIFS À L'UTILISATION DE VÉHICULES
APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

* Les Énoncés de principe 2008–2009, qui remplace l'édition précédente, a été adopté à la 94^e Assemblée générale annuelle de la CAA tenue à St. Andrews by-the-Sea, Nouveau-Brunswick, en juin 2008.

ÉNONCÉS DE PRINCIPE



L'Association canadienne des automobilistes

Bureau national

1145, chemin Hunt Club, bureau 200
Ottawa (Ontario) Canada K1V 0Y3
Tél : (613) 247-0117 Téléc : (613) 247-0118
www.caa.ca

CLUBS MEMBRES

CAA British Columbia
Alberta Motor Association
CAA Saskatchewan
CAA Manitoba
CAA South Central Ontario
CAA Niagara
CAA North & East Ontario
CAA Québec
CAA Maritimes

Pour plus de renseignements sur
l'Association canadienne des automobilistes
et ses objectifs, veuillez communiquer avec le :

**Bureau national de l'Association canadienne
des automobilistes**

Tim Shearman, Président de la CAA



AVANT-PROPOS

La mobilité joue un rôle intégral et nécessaire dans la vie des Canadiens. Dans un monde de plus en plus globalisé, les plus petites incertitudes peuvent avoir de graves conséquences. S'appuyant sur la confiance qu'elle s'est acquise au cours des cent dernières années, l'Association canadienne des automobilistes (CAA) a relevé ce défi de front en menant le débat public et en offrant une gamme toujours plus étendue de produits et services, afin de permettre à ses membres d'avancer l'esprit en paix.

La CAA est le principal défenseur de la sécurité des voyageurs au Canada, et elle continue de s'inspirer de chacun de ses plus de 5,2 millions de membres. L'innovation bienveillante caractérise toutes ses activités. La CAA est l'organisme de défense des intérêts comptant le plus de membres au pays, et à ce titre, elle a la responsabilité de provoquer le changement. Elle peut ainsi faire preuve d'excellence et influencer les politiques publiques dans son domaine d'expertise.

Les politiques mises de l'avant dans le présent document portent sur les questions les plus cruciales pour assurer la mobilité des Canadiens aujourd'hui. Elles sont régulièrement mises à jour afin de refléter l'évolution des besoins des membres, de la législation et des enjeux. Chef de file dynamique et novateur, la CAA s'efforcera d'inspirer ses neuf clubs membres d'un bout à l'autre du pays afin qu'ils atteignent leurs objectifs et surpassent les attentes de leurs membres.



A stylized, handwritten signature in black ink, appearing to read 'DMunroe'.

David M. Munroe
Président du conseil



TABLE DES MATIÈRES

(L'index à la fin de la brochure présente la liste complète des points traités par sujet)

AVANT-PROPOS.....	i
DÉFINITIONS DE POLITIQUES ET RECOMMANDATIONS	ix
LISTE DES CHANGEMENTS EN 2008–2009	ix

GROUPE I — INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

OBJECTIF 1.1	Mobilité	1
OBJECTIF 1.2	Planification, élaboration et coordination des routes	1
Recommandation 1.2.1	Politique nationale sur les routes	1
Recommandation 1.2.2	Route transcanadienne	2
Recommandation 1.2.3	Entretien des routes	2
OBJECTIF 1.3	Financement du réseau routier	2
Recommandation 1.3.1	Fonds d'investissement pour le réseau routier	3
OBJECTIF 1.4	Passages à niveau le long des routes	3
Recommandation 1.4.1	Financement des passages à niveau le long des routes	3
Recommandation 1.4.2	Passages à niveau le long des routes	3
OBJECTIF 1.5	Perceptibilité des routes	3
Recommandation 1.5.1	Normes de perceptibilité des routes	3
Recommandation 1.5.2	Priorité à la signalisation routière	3
Recommandation 1.5.3	Affaissement de la bordure de chaussée	4
Recommandation 1.5.4	Routes 2+1	4
OBJECTIF 1.6	Normes relatives au service médical d'urgence sur les autoroutes	4
Recommandation 1.6.1	Service médical d'urgence sur les routes	4
Recommandation 1.6.2	Personnel et équipement du service médical d'urgence	4
Recommandation 1.6.3	Compétences du personnel médical dans les véhicules	4
OBJECTIF 1.7	Systèmes de communication d'urgence	4
Recommandation 1.7.1	Systèmes de communication d'urgence sur les routes	4
OBJECTIF 1.8	Plan directeur des transports au Canada	4
Recommandation 1.8.1	Gestion du transport de marchandises	5
OBJECTIF 1.9	Planification du transport urbain	5
Recommandation 1.9.1	Planification du transport urbain	5
Recommandation 1.9.2	Contrôle de la circulation	5
Recommandation 1.9.3	Gestion du transport en commun	5
Recommandation 1.9.4	Allocation de fonds	5
Recommandation 1.9.5	Systèmes intelligents de transport	5
Recommandation 1.9.6	Sécurité aux carrefours giratoires et aux intersections	6
Recommandation 1.9.7	Ralentisseurs sonores	6
Recommandation 1.9.8	Bruit dû au transport	6
OBJECTIF 1.10	Zones interdites aux automobiles	6
Recommandation 1.10.1	Création de zones interdites aux automobiles	6
OBJECTIF 1.11	Stationnement	6
Recommandation 1.11.1	Possibilités de stationnement	7
OBJECTIF 1.12	Cyclisme	7
Recommandation 1.12.1	Cyclisme	7
OBJECTIF 1.13	Personnes handicapées	7
Recommandation 1.13.1	Transport accessible	7
Recommandation 1.13.2	Utilisation des espaces de stationnement désignés	7
OBJECTIF 1.14	Autres solutions de transport pour les conducteurs vieillissants	7
Recommandation 1.14.1	Assurer la mobilité des conducteurs vieillissants	7
Recommandation 1.14.2	Les meilleures méthodes utilisées en ingénierie de la sécurité routière pour les conducteurs vieillissants	8

GROUPE II — TAXATION

OBJECTIF 2.1	Taxes sur les véhicules motorisés.....	9
<i>Recommandation 2.1.1</i>	Taxes sur les carburants destinés aux transports.....	9
<i>Recommandation 2.1.2</i>	Application de la taxe de vente sur l'essence	9
<i>Recommandation 2.1.3</i>	Taxe sur la climatisation	9
<i>Recommandation 2.1.4</i>	Attribution des frais relatifs aux routes.....	9
<i>Recommandation 2.1.5</i>	Taxes sur le carbone.....	10
<i>Recommandation 2.1.6</i>	Frais liés à la congestion routière/taxe sur le CO ₂	10
<i>Recommandation 2.1.7</i>	Taxe sur les dispositifs antipollution	10
OBJECTIF 2.2	Taxes sur les voyages aériens.....	10
<i>Recommandation 2.2.1</i>	Frais d'utilisation par passager	10
<i>Recommandation 2.2.2</i>	TPS et TVH sur les billets d'avion.....	10
<i>Recommandation 2.2.3</i>	Frais de sécurité imposés aux passagers	10
OBJECTIF 2.3	Péage	10
<i>Recommandation 2.3.1</i>	Péage	11
<i>Recommandation 2.3.2</i>	Partenariats entre les secteurs public et privé.....	11
OBJECTIF 2.4	Politique de taxation du transport de marchandises	11

GROUPE III — NORMES RELATIVES AUX VÉHICULES

OBJECTIF 3.1	Normes de sécurité.....	12
<i>Recommandation 3.1.1</i>	Coussins gonflables	12
<i>Recommandation 3.1.2</i>	Ajustement des ceintures de sécurité avec baudrier	12
<i>Recommandation 3.1.3</i>	Commande électronique de stabilité.....	12
<i>Recommandation 3.1.4</i>	Conception des sièges d'auto d'enfant.....	12
<i>Recommandation 3.1.5</i>	Équipement après-vente	12
<i>Recommandation 3.1.6</i>	Normes relatives aux pneus des véhicules motorisés.....	13
<i>Recommandation 3.1.7</i>	Pneus de camions rechapés.....	13
<i>Recommandation 3.1.8</i>	Feux arrière s'allumant automatiquement.....	13
<i>Recommandation 3.1.9</i>	Témoin d'ampoule grillée	13
<i>Recommandation 3.1.10</i>	Dispositif visant à prévenir l'oubli des clés dans la voiture	13
<i>Recommandation 3.1.11</i>	Banquettes amovibles dans les camions légers et les fourgonnettes.....	13
<i>Recommandation 3.1.12</i>	Normes relatives aux pare-chocs.....	13
<i>Recommandation 3.1.13</i>	Protection des camions	13
<i>Recommandation 3.1.14</i>	Protection contre les éclaboussements	13
<i>Recommandation 3.1.15</i>	Système avertisseur de marche arrière.....	14
<i>Recommandation 3.1.16</i>	Roulottes.....	14
<i>Recommandation 3.1.17</i>	Installation de freins antiblocages sur les poids lourds	14
<i>Recommandation 3.1.18</i>	Appui-tête.....	14
<i>Recommandation 3.1.19</i>	Basse pression des pneus.....	14
<i>Recommandation 3.1.20</i>	Enregistreurs de données sur les accidents (EDA).....	14
OBJECTIF 3.2	Campagnes de rappel	15
<i>Recommandation 3.2.1</i>	Avis de campagnes de rappel.....	15
<i>Recommandation 3.2.2</i>	Immatriculation des pneus	15
OBJECTIF 3.3	Transport des élèves	15
<i>Recommandation 3.3.1</i>	Identification des autobus scolaires	15
<i>Recommandation 3.3.2</i>	Recherche sur la sécurité du transport scolaire	15

GROUPE IV — BESOINS DES CONSOMMATEURS

OBJECTIF 4.1	Garantie sur les véhicules motorisés neufs	16
<i>Recommandation 4.1.1</i>	Normes relatives aux garanties sur les véhicules motorisés.....	16
<i>Recommandation 4.1.2</i>	Garantie des États-Unis	16
OBJECTIF 4.2	Affichage des prix des véhicules.....	16
<i>Recommandation 4.2.1</i>	Justesse du prix des véhicules automobiles.....	16
<i>Recommandation 4.2.2</i>	Affichage des prix des automobiles à vendre	16
<i>Recommandation 4.2.3</i>	Frais pour les documents sur les ventes de véhicules — Lignes directrices relatives à la divulgation.....	16

OBJECTIF 4.3	Formation des techniciens et brevets	17
<i>Recommandation 4.3.1</i>	Formation des techniciens relativement aux carburants de remplacement	17
<i>Recommandation 4.3.2</i>	Liberté de choix pour la réparation d'un véhicule	17
OBJECTIF 4.4	Corrosion des véhicules motorisés	17
<i>Recommandation 4.4.1</i>	Corrosion des véhicules motorisés	17
OBJECTIF 4.5	Conception des véhicules motorisés	17
<i>Recommandation 4.5.1</i>	Conception des véhicules motorisés pour le marché canadien	17
<i>Recommandation 4.5.2</i>	Normes de conception des sièges de véhicule automobile	17
<i>Recommandation 4.5.3</i>	Conception et normes relatives à la sécurité des véhicules	18
<i>Recommandation 4.5.4</i>	Processus de conception des véhicules	18
<i>Recommandation 4.5.5</i>	Trafiage des compteurs kilométriques	18
OBJECTIF 4.6	Politiques nationales de l'énergie	18
<i>Recommandation 4.6.1</i>	Politiques nationales de l'énergie	18
<i>Recommandation 4.6.2</i>	Coordination des divers programmes sur l'énergie	18
<i>Recommandation 4.6.3</i>	Équité des prix	18
<i>Recommandation 4.6.4</i>	Promotion des carburants de remplacement et des nouvelles technologies	19
<i>Recommandation 4.6.5</i>	Mesures d'encouragement pour l'utilisation de carburants de remplacement dans les automobiles	19
<i>Recommandation 4.6.6</i>	Recherche et développement dans le domaine des carburants	19
OBJECTIF 4.7	Affichage du prix des carburants	19
OBJECTIF 4.8	Location de voitures	19
<i>Recommandation 4.8.1</i>	Contrats de location de voitures	19
<i>Recommandation 4.8.2</i>	Sièges d'auto d'enfant dans les véhicules de location et les taxis	19
<i>Recommandation 4.8.3</i>	Pneus d'hiver des autos de location	19
OBJECTIF 4.9	Assurance contre les dommages causés par les collisions dans le cas des voitures de location	20
<i>Recommandation 4.9.1</i>	Solutions de rechange à l'exonération de dommages en cas de collision	20
OBJECTIF 4.10	Vols de véhicules motorisés	20
<i>Recommandation 4.10.1</i>	Marquage des pièces d'automobiles	20
<i>Recommandation 4.10.2</i>	Systèmes d'immatriculation des véhicules	20
<i>Recommandation 4.10.3</i>	Vol de véhicules motorisés dans le Code criminel	20
OBJECTIF 4.11	Mobilité des personnes handicapées ou aux capacités limitées	20
<i>Recommandation 4.11.1</i>	Véhicules modifiés pour les conducteurs handicapés	20
<i>Recommandation 4.11.2</i>	Identification uniforme des véhicules	21
<i>Recommandation 4.11.3</i>	Reconnaissance de la marque d'identification	21
OBJECTIF 4.12	Vol d'identité	21
<i>Recommandation 4.12.1</i>	Dispositions du Code criminel sur le vol d'identité	21
OBJECTIF 4.13	Fraude hypothécaire	21

GRUPE V — RÈGLEMENTS RELATIFS À L'UTILISATION DE VÉHICULES

OBJECTIF 5.1	Uniformité des codes de la route	22
<i>Recommandation 5.1.1</i>	Développement de codes de la route uniformes	22
<i>Recommandation 5.1.2</i>	Uniformité des dispositifs de contrôle de la circulation	22
OBJECTIF 5.2	Vitesse permise	22
<i>Recommandation 5.2.1</i>	Réglementation de la vitesse	22
<i>Recommandation 5.2.2</i>	Études sur les limites de vitesse permise	23
OBJECTIF 5.3	Inspections de sécurité des véhicules motorisés	23
<i>Recommandation 5.3.1</i>	Tenue d'inspections de sécurité des véhicules motorisés	23
<i>Recommandation 5.3.2</i>	Inspections combinées des dispositifs de sécurité et de réduction des émissions	23
OBJECTIF 5.4	Véhicules modifiés ou endommagés	23
<i>Recommandation 5.4.1</i>	Vitres teintées	23

OBJECTIF 5.5	Utilisation obligatoire uniforme des dispositifs de retenue	23
<i>Recommandation 5.5.1</i>	Campagnes d'éducation et de mise en application	23
<i>Recommandation 5.5.2</i>	Formation des agents de police	23
<i>Recommandation 5.5.3</i>	Rapports sur les collisions de la route	24
<i>Recommandation 5.5.4</i>	Casque protecteur pour les cyclistes.....	24
<i>Recommandation 5.5.5</i>	Utilisation obligatoire des sièges d'appoint	24
OBJECTIF 5.6	Immatriculation des véhicules motorisés	24
OBJECTIF 5.7	Délivrance des permis de conduire	24
<i>Recommandation 5.7.1</i>	Examen des conducteurs et délivrance des permis.....	24
<i>Recommandation 5.7.2</i>	Examens périodiques pour les conducteurs.....	24
<i>Recommandation 5.7.3</i>	Délivrance des permis aux chauffeurs de camions	24
<i>Recommandation 5.7.4</i>	Obtention progressive du permis de conduire pour les nouveaux conducteurs.....	24
<i>Recommandation 5.7.5</i>	Délivrance du permis de conduire fondée sur les aptitudes.....	25
OBJECTIF 5.8	Assurance-automobile.....	25
<i>Recommandation 5.8.1</i>	Remplacement des dispositifs de retenue.....	25
OBJECTIF 5.9	Services d'autobus scolaires.....	25
<i>Recommandation 5.9.1</i>	Chauffeurs d'autobus scolaires	25
OBJECTIF 5.10	Transport d'explosifs, de marchandises en vrac et d'autres produits dangereux	25
<i>Recommandation 5.10.1</i>	Chargements libres sur les véhicules.....	26
<i>Recommandation 5.10.2</i>	Véhicules transportant des produits dangereux.....	26
<i>Recommandation 5.10.3</i>	Contrôle des conducteurs transportant des produits dangereux	26
OBJECTIF 5.11	Sécurité des camions	26
<i>Recommandation 5.11.1</i>	Limitation de la taille et du poids des véhicules	26
<i>Recommandation 5.11.2</i>	Véhicules ou chargements de taille excédentaire.....	26
<i>Recommandation 5.11.3</i>	Limitation du poids des véhicules aux fins d'immatriculation	26
<i>Recommandation 5.11.4</i>	Charges maximales par essieu.....	27
<i>Recommandation 5.11.5</i>	Stabilité et contrôle des camions	27
<i>Recommandation 5.11.6</i>	Configuration des virages exécutés par les camions.....	27
<i>Recommandation 5.11.7</i>	Utilisation des clignotants d'urgence par les camions.....	27
<i>Recommandation 5.11.8</i>	Utilisation des carnets de bord électroniques	27
<i>Recommandation 5.11.9</i>	Affichage de la longueur des camions	27
OBJECTIF 5.12	Fatigue chez les conducteurs de véhicules commerciaux.....	27
<i>Recommandation 5.12.1</i>	Heures de service quotidiennes.....	27
<i>Recommandation 5.12.2</i>	Heures de service hebdomadaires	27
OBJECTIF 5.13	Patins à roues alignées	28
OBJECTIF 5.14	Sécurité des véhicules d'urgence	28
<i>Recommandation 5.14.1</i>	Loi sur les véhicules d'urgence	28

GRUPE VI — FORMATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBJECTIF 6.1	Programmes de sécurité routière	29
<i>Recommandation 6.1.1</i>	Enquêtes sur les collisions de la route	29
<i>Recommandation 6.1.2</i>	Statistiques sur les collisions de la route.....	29
<i>Recommandation 6.1.3</i>	Sensibilisation à la sécurité du transport scolaire.....	29
OBJECTIF 6.2	Éducation des conducteurs.....	29
<i>Recommandation 6.2.1</i>	Formation des conducteurs	29
<i>Recommandation 6.2.2</i>	Promotion des cours d'éducation routière	29
<i>Recommandation 6.2.3</i>	Permis de conduire une motocyclette délivrés aux conducteurs formés	30
OBJECTIF 6.3	Effets de l'alcool et des stupéfiants sur la conduite automobile	30
<i>Recommandation 6.3.1</i>	Mesure du taux d'alcool ou de drogue dans le sang.....	30
<i>Recommandation 6.3.2</i>	Étiquetage des médicaments d'ordonnance	30
<i>Recommandation 6.3.3</i>	Programme d'information sur les méfaits des drogues et de l'alcool.....	30
<i>Recommandation 6.3.4</i>	Orientation et réhabilitation des personnes condamnées pour conduite avec facultés affaiblies	30
<i>Recommandation 6.3.5</i>	Arrestation des conducteurs aux facultés affaiblies par l'alcool et autres drogues	30
<i>Recommandation 6.3.6</i>	Peines pour conduite avec facultés affaiblies.....	31
<i>Recommandation 6.3.7</i>	Révocation administrative du permis de conduire.....	31
<i>Recommandation 6.3.8</i>	Limite du taux d'alcool dans le sang pour les conducteurs de véhicules utilitaires.....	31

<i>Recommandation 6.3.9</i>	Tests servant à déterminer la concentration d'alcool ou de drogue dans le sang des conducteurs de véhicules commerciaux.....	31
<i>Recommandation 6.3.10</i>	Uniformisation de l'âge légal pour la consommation d'alcool.....	31
<i>Recommandation 6.3.11</i>	Démarrateurs anti-ébrété.....	32
<i>Recommandation 6.3.12</i>	Taux d'alcoolémie maximum prévu dans le Code criminel.....	32
OBJECTIF 6.4	Publicité relative aux boissons alcoolisées.....	32
OBJECTIF 6.5	Publicité des véhicules motorisés.....	32
<i>Recommandation 6.5.1</i>	Importance de la puissance et de la vitesse des véhicules motorisés.....	32
<i>Recommandation 6.5.2</i>	Normes sur la publicité relative aux véhicules motorisés.....	32
OBJECTIF 6.6	Sécurité des enfants circulant à pied.....	32
<i>Recommandation 6.6.1</i>	Mesures techniques et conceptuelles concernant les zones scolaires.....	32
<i>Recommandation 6.6.2</i>	Brigades scolaires.....	32
<i>Recommandation 6.6.3</i>	Brigadiers adultes.....	32
OBJECTIF 6.7	Enseignement sur la sécurité à bicyclette.....	33
OBJECTIF 6.8	Distraction au volant.....	33
<i>Recommandation 6.8.1</i>	Sensibilisation à la distraction au volant.....	33
<i>Recommandation 6.8.2</i>	Interventions législatives en matière de distraction au volant.....	33
<i>Recommandation 6.8.3</i>	Mesures législatives concernant les distractions au volant liées à la technologie.....	33
<i>Recommandation 6.8.4</i>	Recueil de données et recherches sur la distraction au volant.....	33
<i>Recommandation 6.8.5</i>	Utilisation sécuritaire des téléphones cellulaires.....	34
<i>Recommandation 6.8.6</i>	Systèmes d'information et de communication de bord.....	34
OBJECTIF 6.9	Fatigue au volant.....	34
OBJECTIF 6.10	Collisions avec des animaux sauvages.....	34
GRUPE VII — APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS		
OBJECTIF 7.1	Législation.....	35
OBJECTIF 7.2	Tribunaux de la circulation.....	35
OBJECTIF 7.3	Services parajuridiques en matière d'infractions au Code de la route.....	35
<i>Recommandation 7.3.1</i>	Cadre réglementaire pour les spécialistes parajuridiques du Code de la route.....	35
OBJECTIF 7.4	Services policiers en matière de sécurité routière et d'application de la loi.....	35
<i>Recommandation 7.4.1</i>	Maintien de services policiers adéquats en matière de sécurité routière et d'application de la loi.....	35
OBJECTIF 7.5	Respect des limites de vitesse.....	35
<i>Recommandation 7.5.1</i>	Détecteurs de radar.....	35
<i>Recommandation 7.5.2</i>	Appréhension des mordus de la vitesse.....	36
OBJECTIF 7.6	Poursuites à grande vitesse.....	36
<i>Recommandation 7.6.1</i>	Décision en ce qui a trait aux poursuites.....	36
<i>Recommandation 7.6.2</i>	Amendes.....	36
<i>Recommandation 7.6.3</i>	Identification de la police.....	36
<i>Recommandation 7.6.4</i>	Méthodes d'appréhension.....	36
OBJECTIF 7.7	Conduite en dépit de la suspension du permis de conduire.....	37
<i>Recommandation 7.7.1</i>	Avis de suspension.....	37
OBJECTIF 7.8	Contraventions de stationnement.....	37
<i>Recommandation 7.8.1</i>	Mise en application des contraventions de stationnement.....	37
OBJECTIF 7.9	Collisions aux intersections.....	37
<i>Recommandation 7.9.1</i>	Caméras aux feux rouges.....	37
GRUPE VIII — TOURISME		
OBJECTIF 8.1	Expansion et promotion du tourisme.....	38
<i>Recommandation 8.1.1</i>	Voyages à l'intérieur du pays.....	38
OBJECTIF 8.2	Réforme de la réglementation relative au transport aérien.....	38
<i>Recommandation 8.2.1</i>	Protection voyage pour le consommateur.....	38
<i>Recommandation 8.2.2</i>	Installations aéroportuaires.....	38
<i>Recommandation 8.2.3</i>	Amélioration du système de transport aérien.....	38

OBJECTIF 8.3	Amélioration des formalités aux frontières.....	39
OBJECTIF 8.4	Sécurité des passagers en vol.....	39
OBJECTIF 8.5	Publicité relative aux voyages aériens.....	39
<i>Recommandation 8.5.1</i>	Publicité relative aux voyages aériens.....	39
OBJECTIF 8.6	Santé des voyageurs aériens.....	39
<i>Recommandation 8.6.1</i>	Réduction des problèmes de santé pendant les voyages aériens	39

GRUPE IX — ENVIRONNEMENT

OBJECTIF 9.1	Économie de l'énergie et réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre	40
<i>Recommandation 9.1.1</i>	Programmes gouvernementaux recommandés	40
<i>Recommandation 9.1.2</i>	Économie de l'énergie.....	40
<i>Recommandation 9.1.3</i>	Normes d'émissions pour les véhicules légers et lourds.....	40
<i>Recommandation 9.1.4</i>	Programmes d'inspection obligatoires pour les véhicules motorisés.....	40
<i>Recommandation 9.1.5</i>	Changement climatique — Mesures les plus prometteuses.....	41
<i>Recommandation 9.1.6</i>	Politique sur le réseau routier national et environnement.....	41
<i>Recommandation 9.1.7</i>	Importation de véhicules.....	41
OBJECTIF 9.2	Enlèvement ou débranchement des dispositifs	41
OBJECTIF 9.3	Gestion des déchets	41
<i>Recommandation 9.3.1</i>	Cueillette et recyclage des produits.....	42
<i>Recommandation 9.3.2</i>	Vidanges des roulottes et des véhicules récréatifs	42
OBJECTIF 9.4	Traitement de l'huile à moteur usée.....	42
<i>Recommandation 9.4.1</i>	Programmes pour promouvoir le traitement approprié de l'huile à moteur usée.....	42
<i>Recommandation 9.4.2</i>	Utilisation d'huile à moteur régénérée.....	42
OBJECTIF 9.5	Méthodes de déglçage des routes	42
<i>Recommandation 9.5.1</i>	Utilisation de sels de déglçage.....	42
<i>Recommandation 9.5.2</i>	Utilisation de sable et de gravier	42

DÉFINITIONS DE POLITIQUES ET RECOMMANDATIONS

Les objectifs expriment des buts et des principes de la CAA portant sur des sujets d'importance pour les automobilistes.

Les recommandations constituent des encouragements par la CAA à mettre en œuvre une politique durant l'année en cours. Elles expirent chaque année, sauf si l'Assemblée générale annuelle ou un référendum les adopte à nouveau.

Les politiques et recommandations sont formulées par l'ensemble des clubs membres de l'Association puis étudiées par le Comité des affaires publiques et gouvernementales de la CAA, ainsi que par le Comité des présidents de clubs. Elles sont alors présentées à l'Assemblée générale annuelle aux fins d'adoption.

LISTE DES CHANGEMENTS EN 2008–2009

GRUPE I — INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

<i>Recommandation 1.3.1</i>	Fonds d'investissement pour le réseau routier.....	3
<i>Recommandation 1.5.3</i>	Affaissement de la bordure de chaussée.....	4
<i>Recommandation 1.5.4</i>	Routes 2+1.....	4

GRUPE II — TAXATION

OBJECTIF 2.1	Taxes sur les véhicules motorisés.....	9
<i>Recommandation 2.1.1</i>	Taxes sur les carburants destinés aux transports.....	9
<i>Recommandation 2.1.5</i>	Taxes sur le carbone.....	10

GRUPE III — NORMES RELATIVES AUX VÉHICULES

<i>Recommandation 3.1.3</i>	Commande électronique de stabilité.....	12
-----------------------------	-----------------------------------------	----

GRUPE IV — BESOINS DES CONSOMMATEURS

<i>Recommandation 4.1.2</i>	Garantie des États-Unis.....	16
<i>Recommandation 4.2.1</i>	Justesse du prix des véhicules automobiles.....	16
<i>Recommandation 4.8.3</i>	Pneus d'hiver des autos de location.....	19

OBJECTIF 4.13	Fraude hypothécaire.....	21
----------------------	--------------------------	----

GRUPE VI — FORMATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

<i>Recommandation 6.2.3</i>	Permis de conduire une motocyclette délivrés aux conducteurs formés.....	30
-----------------------------	--------------------------------------------------------------------------	----

OBJECTIF 6.10	Collisions avec des animaux sauvages.....	34
----------------------	-------------------------------------------	----

GRUPE VII — APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

<i>Recommandation 7.9.1</i>	Caméras aux feux rouges.....	37
-----------------------------	------------------------------	----

GRUPE IX — ENVIRONNEMENT

OBJECTIF 9.1	Économie de l'énergie et réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre.....	40
<i>Recommandation 9.1.1</i>	Programmes gouvernementaux recommandés.....	40
<i>Recommandation 9.1.4</i>	Programmes d'inspection obligatoires pour les véhicules motorisés.....	40
<i>Recommandation 9.1.7</i>	Importation de véhicules.....	41



INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

OBJECTIF 1.1

MOBILITÉ

La mobilité est la pierre angulaire de la société moderne, et la plupart des Canadiens s'en prévalent principalement au moyen de l'automobile. Celle-ci permet aux particuliers de réaliser des objectifs personnels, sociaux et économiques, favorise le commerce et facilite les déplacements à l'intérieur du pays. Les gouvernements devraient se pencher sur toutes les questions liées aux transports avec le souci d'assurer la mobilité actuelle et celle des générations futures. (O-94)

OBJECTIF 1.2

PLANIFICATION, ÉLABORATION ET COORDINATION DES ROUTES

Le réseau routier fait partie des responsabilités essentielles de tous les paliers de gouvernement. La planification, la construction, l'entretien et l'administration des autoroutes devraient être basés sur de solides critères socio-économiques et des techniques uniformisées.

De nouvelles recherches en matière de sécurité devraient être incorporées en temps utile aux normes d'ingénierie. Les administrations routières et les techniciens de la circulation devraient adopter les meilleures pratiques actuelles d'ingénierie en matière de sécurité routière, notamment l'évaluation des nouvelles constructions par rapport à la sécurité routière, de même que les examens des opérations des réseaux routiers existants afin d'identifier et de corriger les endroits où les accidents sont très fréquents.

Il faudrait, à cette fin, que tous les paliers de gouvernement précisent leurs accommodements financiers réciproques afin d'assurer l'entretien constant et approprié du réseau routier. (O-73,R-74,77,01)

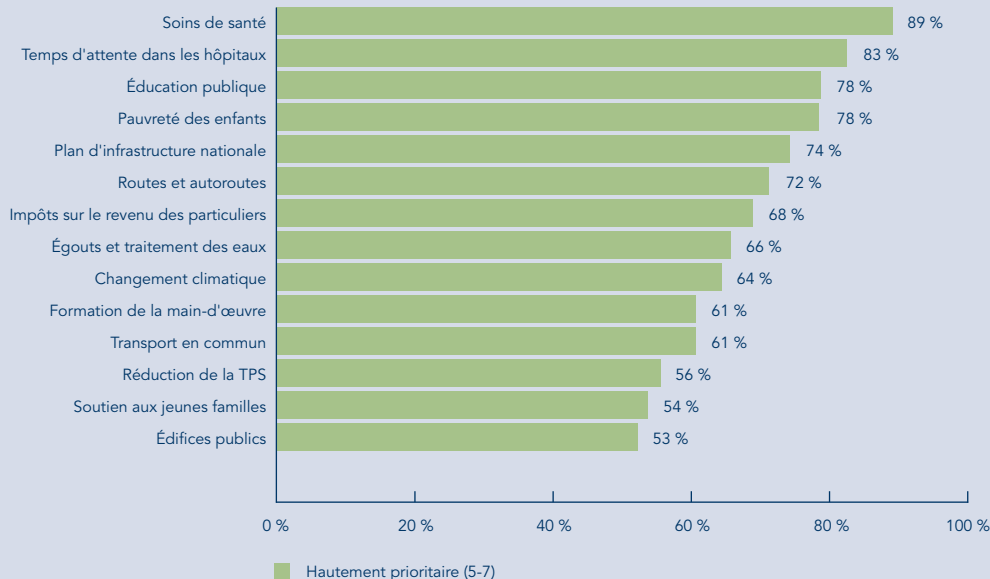
Recommandation 1.2.1

POLITIQUE NATIONALE SUR LES ROUTES

Les gouvernements devraient établir une politique nationale sur les routes, prévoyant l'établissement d'un réseau primaire de routes nationales et des améliorations au réseau, ainsi que son expansion, selon une planification stratégique, dans le but de répondre aux besoins nationaux et régionaux.

Le financement établi dans le cadre de cette politique devrait reconnaître l'importance que représente un système routier national efficace; du point de vue économique, le besoin d'alléger le fardeau fiscal inéquitable actuellement imposé aux usagers de la route, et le besoin de s'abstenir d'établir des péages. (O-88,R-91,95,98,01)

QUELLE PRIORITÉ LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DEVRAIT-IL ACCORDER AUX SERVICES SUIVANTS?



Source : Sondage d'opinion, CAA, 2007

Recommandation 1.2.2

ROUTE TRANSCANADIENNE

Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient améliorer la route transcanadienne pour qu'elle fasse partie d'un réseau routier national sécuritaire et fiable et s'assurer de fournir au moins une autoroute à voies divisées allant d'un océan à l'autre. (O-74,R-75,77,78,98,03)

Recommandation 1.2.3

ENTRETIEN DES ROUTES

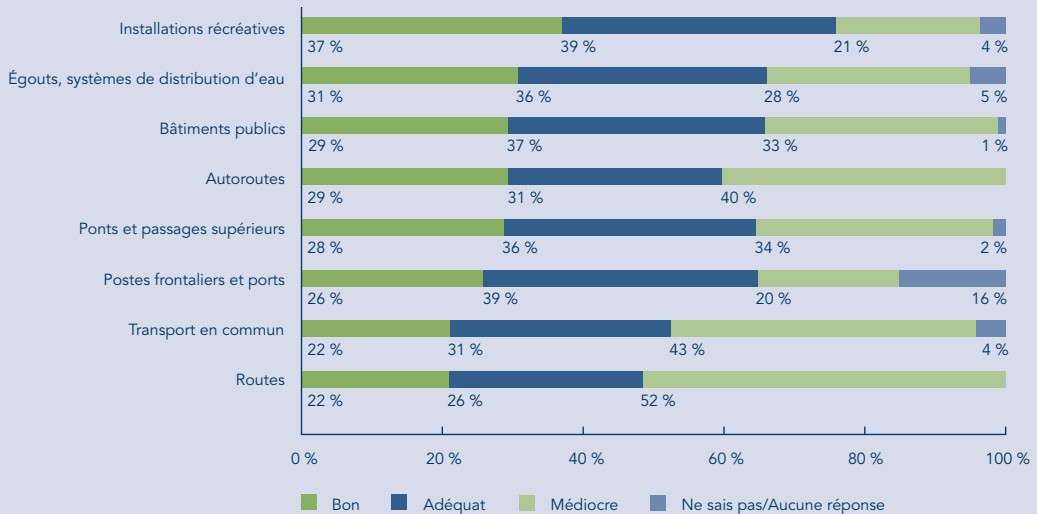
Les administrations publiques sont priées de classer par ordre de priorité et d'effectuer des réparations et des traitements de surface fréquents sur les routes, afin de retarder ou de réduire au minimum les travaux de construction dispendieux. (O-86,R-01)

OBJECTIF 1.3

FINANCEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Les usagers de la route doivent être protégés contre des politiques de taxation inéquitables, qui ne tiennent pas compte de la valeur des routes pour le grand public. La construction et la réfection des routes devraient être financées par les revenus actuels perçus auprès des usagers de la route, tels que la taxe sur le carburant, les frais d'immatriculation des véhicules et les frais de permis de conduire. (O-93,R-98,01)

SELON VOUS, DANS QUEL ÉTAT SE TROUVENT ACTUELLEMENT LES ÉLÉMENTS SUIVANTS DANS VOTRE RÉGION?



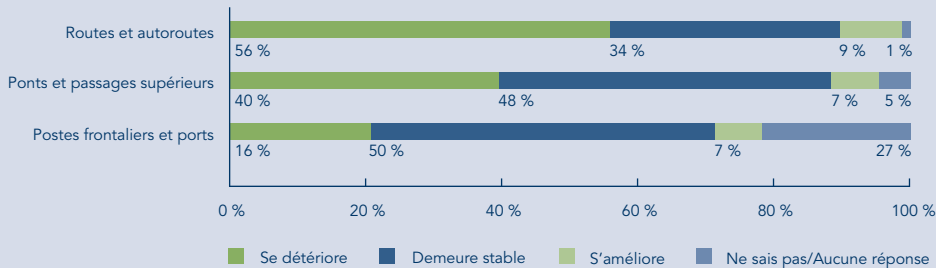
Source : Sondage d'opinion, CAA, 2007

Recommandation 1.3.1

FONDS D'INVESTISSEMENT POUR LE RÉSEAU ROUTIER

Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient continuer de verser aux municipalités les recettes provenant des usagers de la route et tirées de la TPS imposée sur l'essence, afin d'assurer un financement adéquat des routes. Les municipalités devraient s'assurer que la majeure partie des fonds investis par le gouvernement fédéral dans l'infrastructure sert à l'amélioration du réseau routier. (O-93,R-98,08)

SELON VOUS, L'ÉTAT DES ÉLÉMENTS SUIVANTS DANS VOTRE RÉGION EST-IL EN VOIE DE SE DÉTÉRIORER, DE S'AMÉLIORER OU DEMEURE-T-IL STABLE?



Source : Sondage d'opinion, CAA, 2007

OBJECTIF 1.4

PASSAGES À NIVEAU LE LONG DES ROUTES

Il faudrait, si cela est possible, éliminer les passages à niveau le long des routes. Là où il faut les maintenir, on doit veiller à ce que les véhicules puissent circuler dans la plus grande sécurité. On ne devrait cependant pas aménager de nouveaux passages à niveau le long des routes principales ou des voies de grande circulation. (O-68,R-73,75,77,78,01)

Recommandation 1.4.1

FINANCEMENT DES PASSAGES À NIVEAU LE LONG DES ROUTES

L'administration fédérale devrait continuer d'accorder un appui et des fonds à la construction de passages à niveau le long des routes, lorsque cela est possible, et à l'amélioration de la protection de tous les passages à niveau. (O-78,R-89,01)

Recommandation 1.4.2

PASSAGES À NIVEAU LE LONG DES ROUTES

Le gouvernement fédéral devrait exiger la construction de carrefours à niveaux différents, l'amélioration de l'éclairage et l'installation de barrières pour procurer la plus grande sécurité possible aux automobilistes. (O-99)

OBJECTIF 1.5

PERCEPTIBILITÉ DES ROUTES

Les conditions de conduite nocturne peuvent être améliorées par un éclairage et une signalisation plus adéquats des rues et des routes, et par le traçage de lignes plus visibles sur la chaussée. (O-74,R-01)

Recommandation 1.5.1

NORMES DE PERCEPTIBILITÉ DES ROUTES

Les divers gouvernements devraient réévaluer, à intervalles réguliers, les normes relatives à l'éclairage des routes et au degré d'illumination de la signalisation routière, pour faire en sorte que la conduite de nuit se fasse dans les meilleures conditions possibles. (O-76,R-77,96,01)

Recommandation 1.5.2

PRIORITÉ À LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

L'installation de panneaux publicitaires et la décoration des rues devraient être contrôlées par les services responsables de l'installation et de l'entretien de la signalisation routière, de façon à ce que les panneaux et l'éclairage ne réduisent pas la compatibilité ou l'efficacité des équipements de contrôle de la circulation. (O-77,R-78)

Recommandation 1.5.3**AFFAISSEMENT DE LA BORDURE DE CHAUSSÉE**

L'installation de panneaux publicitaires et la décoration des rues devraient être contrôlées par les services responsables de l'installation et de l'entretien de la signalisation routière, de façon à ce que les panneaux et l'éclairage ne réduisent pas la compatibilité ou l'efficacité des équipements de contrôle de la circulation. (O-08)

Recommandation 1.5.4**ROUTES 2+1**

La CAA recommande aux gouvernements provinciaux d'évaluer et d'adopter l'application des normes de conception technique 2+1 à certaines routes à deux voies où l'on juge qu'elles augmentent la sécurité, accroissent les possibilités de dépassement et réduisent l'impact environnemental lié à la construction de nouvelles routes. Elle leur recommande aussi de déployer des efforts de sensibilisation destinés à s'assurer que les automobilistes connaissent bien le fonctionnement des routes 2+1. (O-08)

OBJECTIF 1.6**NORMES RELATIVES AU SERVICE MÉDICAL D'URGENCE SUR LES AUTOROUTES**

Des normes uniformes et de haute qualité concernant les traitements et services médicaux s'imposent pour les autoroutes, dans l'ensemble du pays. (O-72,R-75,76,77,01)

Recommandation 1.6.1**SERVICE MÉDICAL D'URGENCE SUR LES ROUTES**

On demande avec instance à tous les gouvernements, de définir des normes uniformes et de haute qualité en ce qui concerne les soins d'urgence des accidentés de la route sur la scène même des collisions et l'accélération du transport des blessés vers l'hôpital le plus près et muni des installations appropriées, au moyen d'hélicoptères et d'avions ou de tout autre moyen de transport efficace. (O-74,R-75,76,83,99,01)

Recommandation 1.6.2**PERSONNEL ET ÉQUIPEMENT DU SERVICE MÉDICAL D'URGENCE**

Tous les véhicules de service médical d'urgence devraient être dotés de l'équipement et du personnel de haute qualité pour dispenser les soins médicaux fondamentaux aux victimes sur les lieux mêmes de l'accident ou durant leur transport vers l'hôpital le plus proche. (O-99,R-01)

Recommandation 1.6.3**COMPÉTENCES DU PERSONNEL MÉDICAL DANS LES VÉHICULES**

L'ensemble du personnel à bord de ces véhicules devrait être formé dans le cadre du programme de l'Association médicale canadienne, conformément aux compétences requises par l'Association Canadienne des Travailleurs Paramédicaux. (O-99,R-03)

OBJECTIF 1.7**SYSTÈMES DE COMMUNICATION D'URGENCE**

Les systèmes de communication d'urgence aident à prévenir les pertes de vie sur la route, à répondre rapidement aux cas d'urgence et à maintenir l'efficacité des services. (O-79,R-01)

Recommandation 1.7.1**SYSTÈMES DE COMMUNICATION D'URGENCE SUR LES ROUTES**

Les gouvernements devraient accorder une attention particulière à la mise au point et à l'installation de systèmes de communication d'urgence sur les routes, qui permettraient de répondre rapidement aux cas d'urgence. (O-79,R-80,99,01)

OBJECTIF 1.8**PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS AU CANADA**

La CAA appuie la mise au point d'un plan directeur intégré pour les transports au Canada, dont la fonction est de coordonner et rationaliser l'utilisation des réseaux routier, ferroviaire et aérien en vue d'obtenir une sécurité optimale, une plus grande efficacité et un impact environnemental minimal. (O-90,R-01)

Recommandation 1.8.1

GESTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le gouvernement devrait coordonner l'industrie du transport des marchandises, dans le but d'utiliser le plus efficacement possible les réseaux routier, ferroviaire et aérien ainsi que d'améliorer la sécurité, tout en réduisant l'encombrement routier et les émissions polluantes et en ralentissant la détérioration des routes. (O-90,R-95)

OBJECTIF 1.9

PLANIFICATION DU TRANSPORT URBAIN

La planification du transport urbain doit être fondée sur une analyse factuelle des besoins actuels en ce qui a trait au transport et les prévisions des futurs besoins, compte tenu des choix ou des besoins des particuliers qui désirent utiliser un véhicule privé.

Il est essentiel que l'administration soit coordonnée à tous les niveaux de gouvernement, dans le but d'élaborer des plans intégrés en matière de transport en fonction de solides principes de planification permettant de faire face à l'urbanisation toujours croissante. (O-65,R-71,74,75,77,90,01)

Recommandation 1.9.1

PLANIFICATION DU TRANSPORT URBAIN

Le transport urbain devrait compter sur un réseau de routes qui, par l'application de techniques modernes de contrôle, permette l'utilisation maximale du réseau routier. Il devrait compter également sur des installations terminales, suffisantes et bien situées, à l'intention des véhicules motorisés. Il faudrait aussi examiner attentivement les réseaux de transport en commun qui s'intègrent à un plan global de transport, de façon à en faciliter les rapports avec le transport par véhicule motorisé. (O-65,R-71,74,75,77,78,01)

Recommandation 1.9.2

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

Les gouvernements devraient mettre en œuvre des programmes pour alléger la congestion des routes y compris, mais ne s'y limitant pas, des améliorations au réseau routier dont :

- a) l'addition d'installations protégées pour faciliter les virages à gauche et l'aménagement de voies à sens unique, là où elles sont réalisables;
- b) une commande optimale des feux de signalisation par ordinateur, y compris au moyen de circuits de détection des véhicules et des améliorations à la géométrie des routes;
- c) l'encouragement des transports multimodaux, grâce à l'aménagement de parcs de stationnement aux abords des arrêts d'autobus ainsi que de pistes cyclables et de sentiers de randonnée;
- d) l'ajout de voies réservées aux autobus, aux taxis et aux voitures transportant 2 passagers ou plus;
- e) l'élimination des panneaux d'arrêt et des feux de circulation inutiles;
- f) l'introduction de routes à accès limité, selon le besoin, comportant des voies à différents niveaux aux intersections et aux passages à niveau, pour maintenir un mouvement constant de la circulation; et
- g) la mise au point de systèmes d'autoguidage des véhicules. (O-80,R-91,92,00,01)

Recommandation 1.9.3

GESTION DU TRANSPORT EN COMMUN

Les gouvernements devraient concevoir et mettre en œuvre des améliorations aux réseaux de transport en commun pour promouvoir l'accessibilité, la fiabilité et la commodité, ce qui en augmenterait l'usage. (O-91)

Recommandation 1.9.4

ALLOCATION DE FONDS

Bien qu'il soit reconnu que des améliorations aux réseaux de transport en commun supposent des fonds supplémentaires, les gouvernements devraient aussi augmenter le financement pour l'amélioration et l'expansion des routes, afin de réduire la congestion et assurer le bon état des routes. (O-91)

Recommandation 1.9.5

SYSTÈMES INTELLIGENTS DE TRANSPORT

On encourage le gouvernement fédéral à effectuer de la recherche, à mettre au point et à utiliser des technologies de SIT qui peuvent accroître la sécurité et l'efficacité des routes ainsi que réduire leur incidence néfaste sur l'environnement. La CAA appuie l'utilisation des SIT à la condition que les applications soient mises à l'essai et évaluées quant à leur impact potentiel sur la sécurité et l'environnement avant d'être introduites dans le système de transport. (O-00)

Recommandation 1.9.6**SÉCURITÉ AUX CARREFOURS GIRATOIRES ET AUX INTERSECTIONS**

Étant donné les économies substantielles et la baisse significative de la fréquence et de la gravité des blessures, les carrefours giratoires modernes devraient, le cas échéant, devenir la solution de rechange privilégiée en cas de construction nouvelle et pour le remplacement d'intersections à angle droit propices aux collisions et de vieux carrefours giratoires.

La mise en place de carrefours giratoires comme solution de rechange aux intersections à angle droit doit se faire selon les critères de conception internationaux et doit être soutenue par des campagnes de sensibilisation efficaces. (O-03)

Recommandation 1.9.7**RALENTISSEURS SONORES**

Les ralentisseurs sonores continus sur l'accotement et la ligne médiane représentent une mesure rentable pour prévenir les collisions qui entraînent une sortie de route et le déportement à gauche de la ligne médiane. Tous les projets nouveaux et améliorés de construction de route devraient inclure la nécessité de ralentisseurs sonores continus et cannelés sur l'accotement de toutes les routes pavées et sur la ligne médiane des routes à chaussée unique.

Toutes les routes pavées devraient être dotées de ralentisseurs sonores et, dans la mesure du possible, d'accotements suffisamment larges pour permettre l'installation de ralentisseurs sonores tout en laissant assez d'accotement pour que les cyclistes puissent y circuler en toute sécurité.

Les ralentisseurs sonores devraient être installés conformément aux *Guide des meilleures pratiques de conception et d'utilisation des bandes d'alerte transversales sur le réseau routier canadien (2001)* de l'Association des transports du Canada. (O-04,R-06)

Recommandation 1.9.8**BRUIT DÛ AU TRANSPORT**

Les gouvernements, l'industrie, les planificateurs et les concepteurs en transports, les ingénieurs constructeurs et les promoteurs privés sont priés de collaborer à la mise au point de normes uniformes pour régir le niveau sonore maximal de tous les types de véhicules et d'infrastructures de transport. Il incombera ensuite aux gouvernements d'instituer ces normes et d'en assurer la mise en vigueur.

Les stratégies de réduction des sources de bruit devraient comprendre une technologie acoustique moderne, des niveaux sonores inférieurs pour les véhicules et une meilleure planification urbaine pour diminuer les effets négatifs du bruit dû au transport. (O-71,R-74,75,80,01,03,06)

OBJECTIF 1.10**ZONES INTERDITES AUX AUTOMOBILES**

Les grands périmètres interdits aux automobiles, sauf dans le cas des espaces verts, des marchés à ciel ouvert et des rues piétonnières, limitent de façon excessive la mobilité. (O-94)

Recommandation 1.10.1**CRÉATION DE ZONES INTERDITES AUX AUTOMOBILES**

Les gouvernements ne devraient pas interdire la circulation des automobiles dans certains secteurs, afin de résoudre le problème de la qualité de l'air et des embouteillages. La création de zones interdites dans les centres-villes entraînera la dispersion des entreprises et des services, jusqu'ici concentrés en un seul endroit, nécessitant ainsi un plus grand nombre de déplacements. En outre, on verra la création d'embouteillages autour de la zone interdite à la circulation automobile, de sorte que les gens n'auront pas accès aux services situés à l'intérieur ou près de cette zone. (O-94,R-01)

OBJECTIF 1.11**STATIONNEMENT**

Il est nécessaire qu'il y ait suffisamment de stationnement, de sorte que la circulation se fasse en toute sécurité, de manière économique et ordonnée. Le stationnement dans la rue devrait être interdit lorsque des voies en bordure sont nécessaires pour le mouvement de la circulation. (O-65,R-71,74,75,77)

Recommandation 1.11.1**POSSIBILITÉS DE STATIONNEMENT**

Les gouvernements ne devraient pas limiter l'accès aux stationnements en diminuant leur nombre ou en augmentant les tarifs, afin de résoudre le problème de la qualité de l'air et des embouteillages. La limitation de l'accès aux stationnements entraînera la dispersion des entreprises et des services, ainsi que la création d'embouteillages autour de la zone interdite à la circulation automobile. Ce faisant, les gens n'auront plus accès aux services situés à l'intérieur ou près de cette zone. (O-94,R-01)

OBJECTIF 1.12**CYCLISME**

Dans la mesure du possible et afin d'assurer un plus haut niveau de sécurité sur les routes, il est préconisé d'encourager la création de voies de circulation distinctes pour les cyclistes et les automobilistes. (O-73,R-75,77,78,82,83)

Recommandation 1.12.1**CYCLISME**

Les administrations publiques et les services policiers sont priés d'adopter et de mettre en application des lois uniformes régissant les normes d'utilisation, de conception et d'équipement des bicyclettes ainsi que de collaborer, dans la mesure du possible, à l'aménagement d'espaces distincts pour la circulation des cyclistes et des automobilistes. (O-74,R-75,76,77,78,83,86,01)

OBJECTIF 1.13**PERSONNES HANDICAPÉES**

Des dispositions doivent être prises en vue de rendre les déplacements et le transport plus accessibles à l'intention des personnes handicapées et d'améliorer la mobilité de tous les Canadiens. (O-80,R-86,99)

Recommandation 1.13.1**TRANSPORT ACCESSIBLE**

Les gouvernements et les secteurs de l'industrie concernés sont priés de faire tout ce qui leur est raisonnablement possible afin d'offrir des services et commodités entièrement accessibles, tant publics que privés, facilitant le déplacement des personnes handicapées, ainsi que d'accélérer le développement de systèmes de transport en commun adaptés à ces dernières. (O-80,R-83,86,99)

Recommandation 1.13.2**UTILISATION DES ESPACES DE STATIONNEMENT DÉSIGNÉS**

Les administrations publiques sont priées de mettre des espaces de stationnement à la disposition des véhicules des automobilistes handicapés qui affichent une marque d'identification, et de veiller à la bonne utilisation de ces espaces. (O-86,R-99)

OBJECTIF 1.14**AUTRES SOLUTIONS DE TRANSPORT POUR LES CONDUCTEURS VIEILLISSANTS**

Prenant conscience du fait que la population du Canada vieillit, la CAA se donne pour mission de veiller à ce que les conducteurs puissent se déplacer en toute sécurité aussi longtemps que possible, sur des routes conçues pour répondre aux besoins de cette partie des automobilistes. En sensibilisant le public et en utilisant des outils de conscientisation destinés aux conducteurs vieillissants et à leur famille, la CAA favorise la promotion de solutions de transport afin de maintenir la mobilité et de permettre la participation à diverses activités communautaires. (O-07)

Recommandation 1.14.1**ASSURER LA MOBILITÉ DES CONDUCTEURS VIEILLISSANTS**

Les gouvernements et les autres parties intéressées, y compris les clubs de la CAA, sont encouragés à collaborer à la création de stratégies et de cadres régionaux et provinciaux pour les conducteurs vieillissants. Les cadres doivent inclure des mesures pour améliorer l'accessibilité, garantir l'abordabilité et faciliter la durabilité des autres solutions de transport faciles à utiliser qui répondent aux différents besoins de la population vieillissante urbaine et rurale.

Sont encouragées les initiatives de sensibilisation et d'éducation qui portent sur les besoins de mobilité des adultes vieillissants et la désinformation concernant les risques pour la sécurité qui sont perçus chez eux. (O-07)

Recommandation 1.14.2

LES MEILLEURS MÉTHODES UTILISÉES EN INGÉNIERIE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES CONDUCTEURS VIEILLISSANTS

Les gouvernements provinciaux sont encouragés à intégrer la mise en œuvre des meilleures méthodes hautement prioritaires comme celles qui sont définies dans l'Alberta Traffic Safety Guide afin qu'ils tiennent compte des conducteurs vieillissants dans les stratégies concernant ces derniers. (O-07)

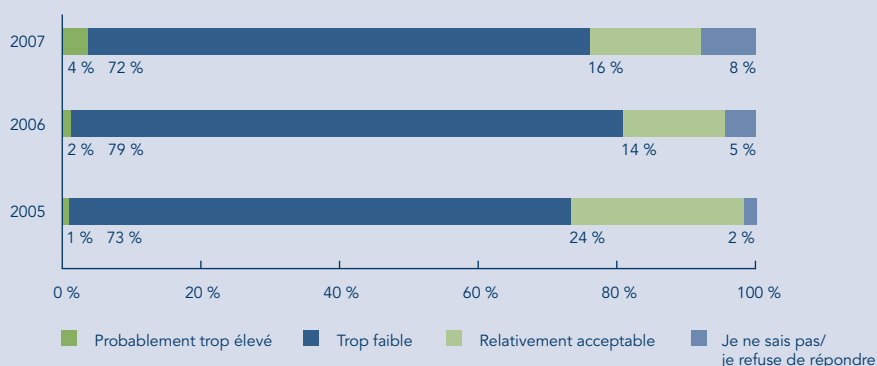
TAXATION

OBJECTIF 2.1

TAXES SUR LES VÉHICULES MOTORISÉS

La CAA reconnaît que les taxes perçues auprès des usagers de la route représentent l'un des moyens principaux de financer le réseau routier. Financer les améliorations apportées à ce dernier devrait se faire, autant que possible, à partir des recettes fiscales disponibles. Les gouvernements auraient intérêt à s'assurer que lesdites taxes perçues équivalent aux sommes investies dans les routes. (O-65,R-72,74,75,76,77,78,80,85,98,01,08)

« DES CINQ MILLIARDS DE DOLLARS RÉCLAMÉS EN TAXES D'ACCISE SUR L'ESSENCE CHAQUE ANNÉE, ENVIRON HUIT P. 100 ÉTAIT DÉDIÉ AUX ÉDIFICES ET À L'ENTRETIEN DES ROUTES ET DES AUTOROUTES DU CANADA EN 2004-2005. CROYEZ-VOUS QUE CE MONTANT EST PROBABLEMENT TROP ÉLEVÉ, TROP FAIBLE OU RELATIVEMENT ACCEPTABLE? »



Recommandation 2.1.1

TAXES SUR LES CARBURANTS DESTINÉS AUX TRANSPORTS

Le gouvernement fédéral devrait continuer à consacrer les sommes provenant de la TPS imposée sur l'essence au plan Chantiers Canada afin de maintenir, d'améliorer et de renouveler la capacité du réseau routier national et des principales routes stratégiques. (O-77,R-78,80,81,82,85,87,94,07,08)

Recommandation 2.1.2

APPLICATION DE LA TAXE DE VENTE SUR L'ESSENCE

Les gouvernements devraient s'assurer que toute taxe de vente s'applique au prix de l'essence avant le calcul des autres taxes. (O-92,R-98)

Recommandation 2.1.3

TAXE SUR LA CLIMATISATION

Jusqu'à ce que la taxe soit supprimée, les gouvernements fédéral et provinciaux doivent établir des lignes directrices pour les concessionnaires d'automobiles en spécifiant comment la taxe d'accise sur les climatiseurs devrait être indiquée dans les contrats de vente et de location. (O-77,R-78,79,05)

Recommandation 2.1.4

ATTRIBUTION DES FRAIS RELATIFS AUX ROUTES

Les gouvernements provinciaux sont priés de mener des études sur l'attribution des frais relatifs aux routes, dans le but de :

- déterminer la part relative qui revient à chaque usager en ce qui concerne à la fois la construction et l'entretien des routes;
- déterminer si chaque catégorie d'usagers verse actuellement sa juste part des frais; et
- recommander, au besoin, des méthodes d'ajustement des frais et des taxes qui devraient être imposés à chaque catégorie d'usagers, afin de s'assurer que chaque catégorie paye sa juste part des frais. (O-82)

Recommandation 2.1.5

TAXES SUR LE CARBONE

La CAA encourage fortement le ministre fédéral des Finances à collaborer étroitement avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales afin de s'assurer que toutes les mesures fiscales relatives à l'environnement et destinées à influencer sur le comportement des consommateurs sont équitables et justes partout au Canada. De plus, toute autre taxe sur le carbone imposée aux automobilistes doit servir à réduire les effets néfastes que les émissions des véhicules motorisés ont sur l'environnement. (O-08)

Recommandation 2.1.6

FRAIS LIÉS À LA CONGESTION ROUTIÈRE/TAXE SUR LE CO₂

Le gouvernement ne devrait pas imposer de frais liés à la congestion, comme des taxes sur le CO₂, qui s'ajouteraient aux frais d'utilisation des routes déjà perçus par le gouvernement fédéral, notamment les taxes sur l'essence. (O-00)

Recommandation 2.1.7

TAXE SUR LES DISPOSITIFS ANTIPOLLUTION

Les gouvernements devraient éliminer la taxe de vente imposée sur les dispositifs antipollution des véhicules neufs et sur les appareils vendus comme pièces de rechange après-vente. (O-90,R-01,06)

OBJECTIF 2.2

TAXES SUR LES VOYAGES AÉRIENS

Étant donné que le coût du transport aérien a des répercussions importantes sur l'industrie touristique, sur la capacité du Canada de faire concurrence dans les marchés mondiaux et, compte tenu des coûts excessifs que doivent défrayer les voyageurs aériens, le gouvernement fédéral devrait fixer les sommes provenant du transport aérien à un niveau correspondant aux dépenses occasionnées par le soutien limité qu'il assure au système de transport aérien. (O-99)

Recommandation 2.2.1

FRAIS D'UTILISATION PAR PASSAGER

Le gouvernement devrait élaborer des lignes directrices concernant les frais d'utilisation par passager et les autres frais, dans le but d'assurer que ces frais ne servent uniquement qu'au financement des améliorations relatives aux aéroports ou des activités de fonctionnement. Les autorités aéroportuaires auraient également à rendre compte de l'affectation de ces fonds. Ces lignes directrices devraient inclure une disposition visant à limiter le nombre de redevances par vol. (O-99)

Recommandation 2.2.2

TPS ET TVH SUR LES BILLETS D'AVION

L'imposition de la TPS et de la TVH sur les billets d'avion pour les vols transfrontaliers à destination des États-Unis constituent une politique de taxation incohérente. Le gouvernement devrait s'abstenir d'appliquer la TPS et de la TVH sur les billets de tous les vols internationaux. (O-00,R-03)

Recommandation 2.2.3

FRAIS DE SÉCURITÉ IMPOSÉS AUX PASSAGERS

Les frais de sécurité imposés aux passagers devraient refléter les coûts réels des mesures de sécurité améliorées. Les frais devraient toucher seulement les améliorations apportées à la sécurité et servir à défrayer les coûts directs et permanents qui s'y rattachent. Ils devraient être imposés sous réserve d'un examen cyclique indépendant visant à garantir leur transparence et leur intégrité. La CAA s'oppose à l'imposition du double des frais dans le cas des voyages par avion qui comprennent des étapes intérieure et internationale et qui sont effectués sur les ailes d'une compagnie de transport aérien régulier et d'un exploitant de vols d'affrètement. (O-03,R-06)

OBJECTIF 2.3

PÉAGE

Compte tenu du fardeau fiscal important que portent les automobilistes, l'utilisation des routes et des ponts devrait être gratuite. (O-65,R-74,98,01)

Recommandation 2.3.1

PÉAGE

Compte tenu du fardeau fiscal important et inéquitable que portent les automobilistes, l'imposition de péages est rejetée. Il faudrait considérer l'aménagement des postes de péage seulement une fois que tous les revenus provenant des automobilistes aient été affectés à la construction et à la réfection de routes, et si :

- a) les revenus fiscaux provenant des automobilistes sont insuffisants;
- b) lorsqu'elles sont construites dans le cadre d'un partenariat privé, les routes en question sont de nouveau la propriété des contribuables, et les postes de péage sont enlevés immédiatement dès que le coût de la construction a été récupéré (y compris les marges de profit inhérentes);
- c) le péage est perçu de façon à minimiser la congestion de la circulation;
- d) le péage perçu pour les véhicules lourds est proportionnel au coût de construction et d'entretien;
- e) d'autres routes sans péage bien entretenues à proximité existent;
- f) des ajustements sont effectués aux taxes imposées sur les carburants ou aux autres frais provinciaux, afin de contrebalancer les iniquités régionales créées par les postes de péage; et
- g) tous les revenus provenant des postes de péage sont utilisés pour ces infrastructures. (O-93,R-98,01,03)

Recommandation 2.3.2

PARTENARIATS ENTRE LES SECTEURS PUBLIC ET PRIVÉ

Les gouvernements devraient songer à toutes les possibilités lorsqu'il s'agit de mettre au point une infrastructure de transport routier efficace, y compris la construction et l'exploitation d'autoroutes en partenariat avec le secteur privé. Cependant, étant donné que la plupart des Canadiens connaissent relativement mal la notion de partenariats entre les secteurs public et privé, l'État doit s'assurer que les personnes touchées comprennent bien les avantages, les risques et les réalités qui peuvent se rattacher aux partenariats entre les secteurs public et privé avant d'en conclure pour mettre au point une nouvelle infrastructure routière. (O-03)

OBJECTIF 2.4

POLITIQUE DE TAXATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

La politique canadienne en ce domaine a entraîné une augmentation importante, au détriment du rail, de la quantité de marchandises transportées par route. Ce changement ne fait qu'aggraver les problèmes d'encombrement, de sécurité et d'usure qui touchent les infrastructures routières. Il faudrait restructurer la taxation du transport des marchandises pour :

- a) que les traitements fiscaux pour les modes individuels de transport de fret (avion, autobus, camion, train et navire) soient justes et impartiaux et ne soient pas préjudiciables pour les autres modes de transport;
- b) harmoniser les politiques fiscales entre tous les paliers de gouvernement et les principaux partenaires commerciaux du Canada pour optimiser notre compétitivité;
- c) s'assurer que les taxes sont justes et établies en fonction du principe du financement par les usagers;
- d) s'assurer que les revenus créés par cette politique sont affectés aux transports. (O-95,R-04)

NORMES RELATIVES AUX VÉHICULES

OBJECTIF 3.1

NORMES DE SÉCURITÉ

Les normes de rendement fédérales, pour les systèmes de protection des passagers et autres dispositifs de sécurité dans les nouveaux véhicules motorisés, se sont révélées efficaces quant à la réduction du nombre de blessures et de décès lors de collisions de la route.

La recherche et le développement relativement aux dispositifs de sécurité doivent se poursuivre. Avant de promulguer un règlement exigeant de nouveaux dispositifs de sécurité, il doit exister des preuves attestant sans conteste de leur besoin et du fait que leur coût sera proportionné aux bénéfices qui en découleront.

(O-70,R-71,74,75,76,77,78,89,99)

Recommandation 3.1.1

COUSSINS GONFLABLES

Le gouvernement fédéral devrait exiger l'installation de coussins gonflables dans toutes les automobiles et les fourgonnettes neuves et dans tous les camions légers neufs. Les coussins gonflables devraient être considérés une protection supplémentaire à la ceinture à trois points, qui doit demeurer un dispositif obligatoire.

La CAA exhorte les gouvernements à interdire la reconstruction de coussins gonflables que se sont déjà déployés lors d'une collision (coussins gonflables reconstruits) ainsi que leur vente et leur possession. Les consommateurs ne devraient pas pouvoir conduire un véhicule motorisé équipé d'un coussin gonflable reconstruit.

La CAA insiste aussi que les gouvernements adoptent des normes strictes concernant le contrôle de la construction, de l'installation et de l'inspection des coussins gonflables qui ne sont pas déployés lors d'une collision mais qui ont été retirés du véhicule original (coussins gonflables recyclés).

Les gouvernements et l'industrie devraient collaborer à l'élaboration de programmes d'enregistrement visant à créer une base de données sur les consommateurs qui ont acheté des coussins gonflables recyclés pour que des avis de rappel puissent être transmis à ces personnes, au besoin. (O-78,R-82,89,92,01,03,04)

Recommandation 3.1.2

AJUSTEMENT DES CEINTURES DE SÉCURITÉ AVEC BAUDRIER

Le gouvernement fédéral devrait exiger que les fabricants d'automobiles installent dans tous les nouveaux véhicules des ceintures de sécurité avec baudrier ajustables à toutes les places assises, afin qu'elles conviennent aux occupants sans compromettre l'efficacité du point de vue sécurité.

La CAA prie les fabricants d'automobiles de s'assurer que les ceintures de sécurité sont conçues pour que les occupants se sentent confortables, peu importe leur taille ou leur âge. (O-91,R-01,04)

Recommandation 3.1.3

COMMANDE ÉLECTRONIQUE DE STABILITÉ

On encourage les fabricants à attacher de façon permanente la courroie d'attache des sièges d'auto d'enfant dirigés vers l'avant. La date de fabrication devrait être imprimée de façon permanente sur tous les sièges d'auto d'enfant. Les instructions essentielles devraient être collées ou gravées de façon permanente sur la base du siège ou à quelque autre endroit bien en vue. Une pochette devrait être attachée au siège pour qu'on puisse y conserver les instructions complètes. Ces instructions devraient contenir une mise en garde indiquant de ne pas placer un siège d'auto d'enfant orienté vers l'arrière ou transformable devant le point de sortie d'un coussin gonflable. (O-08)

Recommandation 3.1.4

CONCEPTION DES SIÈGES D'AUTO D'ENFANT

On encourage les fabricants à attacher de façon permanente la courroie d'attache des sièges d'auto d'enfant dirigés vers l'avant. La date de fabrication devrait être imprimée de façon permanente sur tous les sièges d'auto d'enfant. Les instructions essentielles devraient être collées ou gravées de façon permanente sur la base du siège ou à quelque autre endroit bien en vue. Une pochette devrait être attachée au siège pour qu'on puisse y conserver les instructions complètes. Ces instructions devraient contenir une mise en garde indiquant de ne pas placer un siège d'auto d'enfant orienté vers l'arrière ou transformable devant le point de sortie d'un coussin gonflable. (O-92,R-94,95,99,01)

Recommandation 3.1.5

ÉQUIPEMENT APRÈS-VENTE

Les gouvernements provinciaux sont priés de légiférer pour interdire la vente, l'importation ou l'utilisation de pièces de remplacement qui ont rapport à la sécurité, ou de l'équipement acquis après l'achat d'un véhicule, comme des phares ou des parc-choc non standard, si ces pièces et cet équipement ne répondent pas aux normes minimales équivalentes qui s'appliquent aux pièces des nouveaux véhicules. (O-74,R-75,77,79,82,04)

Recommandation 3.1.6

NORMES RELATIVES AUX PNEUS DES VÉHICULES MOTORISÉS

Les gouvernements provinciaux devraient exiger que l'usure des pneus d'un véhicule motorisé ne soit pas supérieure à 1/6 millimètre (1/16 de pouce) de la chape du pneu, et interdire l'utilisation d'un pneu dont l'usure dépasse cette limite. (O-75,R-77,82)

Recommandation 3.1.7

PNEUS DE CAMIONS RECHAPÉS

Les gouvernements provinciaux devraient défendre l'utilisation de pneus rechapés sur les axes du volant de camions dont le poids nominal brut dépasse 4 500 kilogrammes (10 000 livres). (O-80,R-82,01)

Recommandation 3.1.8

FEUX ARRIÈRE S'ALLUMANT AUTOMATIQUEMENT

Il faudrait modifier les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada pour exiger que tous les véhicules neufs soient équipés de dispositifs qui font passer automatiquement des feux de jour à l'allumage de tous les feux lorsque les niveaux de lumière ambiante le dictent. De plus, il y aurait lieu de modifier les normes sur les feux de jour pour exiger l'allumage des feux arrière afin de rendre le véhicule plus visible de l'arrière. (O-95,R-04)

Recommandation 3.1.9

TÉMOIN D'AMPOULE GRILLÉE

Le gouvernement fédéral devrait établir une norme de sécurité des véhicules automobiles exigeant que les constructeurs d'automobiles installent, sur le tableau de bord des véhicules, un témoin d'ampoule grillée, qui indiquerait au conducteur que l'ampoule d'un phare, d'un feu d'arrêt ou d'un feu de position de jour est grillée. (O-87)

Recommandation 3.1.10

DISPOSITIF VISANT À PRÉVENIR L'OUBLI DES CLÉS DANS LA VOITURE

Les fabricants d'automobiles devraient être encouragés à équiper davantage leurs véhicules de dispositifs de verrouillage sans clé, afin de réduire les oublis de clés dans la voiture, ainsi que les coûts et, en particulier, les problèmes de sécurité qui y sont liés. (O-90,R-94,01)

Recommandation 3.1.11

BANQUETTES AMOVIBLES DANS LES CAMIONS LÉGERS ET LES FOURGONNETTES

Les banquettes amovibles dans les camions légers et les fourgonnettes devraient répondre à des normes de résistance à l'impact et de fixation qui soient conformes aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. De plus, un signal devrait avertir le conducteur lorsque ces banquettes sont mal fixées. (O-88,R-96,04)

Recommandation 3.1.12

NORMES RELATIVES AUX PARE-CHOC

Le gouvernement fédéral devrait établir des normes de sécurité pour les véhicules motorisés qui exigeraient l'uniformisation de la hauteur des pare-chocs qui absorbent l'énergie sur tous les véhicules utilitaires sport, les camionnettes légères, les autobus, les véhicules récréatifs et les remorques immatriculés pour circuler sur les routes. Ces pare-chocs devraient être compatibles avec la hauteur des pare-chocs des automobiles. (O-71,R-73,74,78,81,88,99,01)

Recommandation 3.1.13

PROTECTION DES CAMIONS

Le gouvernement fédéral devrait établir une norme de sécurité pour les véhicules motorisés qui exigeraient l'uniformisation de la hauteur des pare-chocs de protection de l'encastrement latéral et arrière qui absorbent l'énergie sur tous les camions, les autobus, les véhicules récréatifs et les remorques immatriculés pour circuler sur les routes. Ces pare-chocs doivent être compatibles avec la hauteur des pare-chocs des automobiles et devraient protéger les piétons et les cyclistes. (O-79,R-82,88,98,01)

Recommandation 3.1.14

PROTECTION CONTRE LES ÉCLABOUSSEMENTS

Le gouvernement fédéral devrait modifier les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada afin d'exiger le recours à des conceptions aérodynamiques pour les camions lourds pour réduire au minimum les éclabousses lorsque la chaussée est humide et diminuer la consommation de carburant.

Les gouvernements provinciaux et les administrations municipales sont priés de rendre obligatoire en priorité l'équipement conçu pour réduire les éclabousses, déjà utilisé sur les véhicules commerciaux, y compris, sans s'y limiter, les garde-boue et les jupes. (O-82,R-86,01,05)

Recommandation 3.1.15

SYSTÈME AVERTISSEUR DE MARCHÉ ARRIÈRE

Les gouvernements sont priés d'exiger l'utilisation du système avertisseur de marche arrière, pour les véhicules dont la visibilité arrière est restreinte. (O-88)

Recommandation 3.1.16

ROULOTTES

Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient établir des normes minimales et uniformes concernant les roulottes, notamment leurs freins, la remorque, le rapport poids-chevaux-vapeurs du véhicule remorqueur et les pneus. (O-70,R-71,74,76,77,78,79)

Recommandation 3.1.17

INSTALLATION DE FREINS ANTIBLOCAGES SUR LES POIDS LOURDS

Les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) devraient rendre obligatoire l'installation de dispositifs antiblocages sur les essieux de tous les véhicules équipés de freins pneumatiques qui circulent au Canada. (O-94,R-01,04)

Recommandation 3.1.18

APPUIE-TÊTE

La Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 202 devrait être révisée pour exiger l'installation d'appuie-tête pour tous les sièges des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires. Dans le cas des appuie-tête réglables, les appuie-tête devraient pouvoir être réglés à une distance d'au moins 80 cm au-dessus du coussin du siège lorsqu'ils sont à mi-course. Il faudrait également exiger l'installation d'un mécanisme de blocage des appuie-tête réglables afin d'assurer que l'occupant est protégé en cas de collision. Tous les appuie-tête ne devraient pas reculer d'une distance de plus de 5 cm pour procurer une sécurité maximale. (O-00)

Recommandation 3.1.19

BASSE PRESSION DES PNEUS

Transports Canada est prié d'établir une norme qui rendrait obligatoire l'installation de systèmes de contrôle de la pression des pneus sur les nouvelles voitures de tourisme, ainsi que sur les nouveaux utilitaires légers et véhicules de travail et de loisirs et les véhicules commerciaux. Chacun de ces systèmes comporterait un voyant de contrôle qui signalerait au conducteur qu'un des pneus du véhicule est nettement sous-gonflé. Transports Canada est aussi prié de recueillir des données concernant le rapport entre la pression des pneus avant les collisions et les types de collision.

L'introduction d'une technologie de contrôle de la pression des pneus et de normes applicables devrait être soutenue par une solide campagne de sensibilisation qui aurait pour but de souligner l'importance pour les automobilistes de vérifier fréquemment la pression des pneus. (O-02,R-04)

Recommandation 3.1.20

ENREGISTREURS DE DONNÉES SUR LES ACCIDENTS (EDA)

La CAA reconnaît la valeur des EDA en tant qu'outil d'information concernant la sécurité routière. Les recommandations qui suivent visent à établir un équilibre entre, d'une part, les données utiles que fournissent les EDA et, d'autre part, les droits à la protection de la vie privée de la personne.

- Transport Canada devrait exiger que les constructeurs de véhicules automobiles fassent en sorte que tous les nouveaux véhicules aient à leur bord un détecteur d'impact et un enregistreur, et fixer des normes minimums quant au rendement des enregistreurs et aux types de données à recueillir.
- Tous les propriétaires de véhicule automobile doivent être avisés adéquatement que des EDA ont été installés dans leur véhicule, et le type de renseignements recueillis doit être clairement indiqué.
- La collecte, le stockage et la diffusion des données à partir des enregistreurs de bord doivent être régis par des protocoles qui limitent l'accès aux renseignements identificateurs personnels et protègent le droit à la vie privée de la personne.
- Il faudrait mettre les renseignements recueillis à partir d'enregistreurs de bord mis à la disposition des défenseurs et des chercheurs en matière de sécurité routière pour qu'ils aient des données précises et puissent analyser les collisions de la route afin d'améliorer la sécurité routière.
- Le grand public devrait connaître l'existence des EDA et savoir en quoi ils peuvent servir à rendre les routes et les véhicules plus sécuritaires pour les automobilistes et les piétons.

- Pour protéger le droit de la personne à la protection de la vie privée, il faudrait intégrer aux lois, aux règlements et aux normes les principes suivants :
 - les enregistreurs de données de bord et les données connexes appartiennent au propriétaire du véhicule;
 - l'utilisation, le stockage et la diffusion des données recueillies à partir des EDA doivent respecter les lois fédérales et provinciales qui régissent la vie privée et l'utilisation des renseignements;
 - quand les données recueillies à partir d'un EDA sont rendues publiques aux fins de recherche sur la sécurité routière, les 6 derniers chiffres du numéro d'identification du véhicule (NIV) devraient être supprimés pour que le véhicule en question et ses propriétaires actuel et antérieurs ne puissent être identifiés; il faudrait aussi que, dans les photos du véhicule qui accompagnent le fichier de l'enregistreur, le NIV et le numéro de plaque d'immatriculation soient obscurcis. (O-05)

OBJECTIF 3.2

CAMPAGNES DE RAPPEL

Le gouvernement devrait donner à Transports Canada l'autorité d'exiger des rappels. Les fabricants s'efforcent de rendre la conduite automobile encore plus sécuritaire en rappelant les véhicules ou les pièces d'équipement après-vente pour y apporter des modifications. Ces campagnes de rappel doivent toujours chercher à atteindre toutes les voitures et toutes les pièces défectueuses. (O-76,R-78,79,99)

Recommandation 3.2.1

AVIS DE CAMPAGNES DE RAPPEL

Sur réception d'un avis, les propriétaires de véhicules qui présentent une défectuosité liée à la sécurité routière devraient être légalement tenus de rapporter leur voiture au représentant du fabricant dans les délais prescrits ou de fournir la preuve que la défectuosité a été corrigée.

Les fabricants automobiles ne devraient pas être autorisés utiliser les renseignements personnels que leur fournit le gouvernement à des fins autres que le rappel et l'avis de défectuosité. (O-76,R-79,01)

Recommandation 3.2.2

IMMATRICULATION DES PNEUS

Le gouvernement fédéral se doit de faire respecter l'obligation qui pèse sur tous les fabricants et importateurs de pneus, à l'effet que ces derniers doivent procéder à l'immatriculation, de façon adéquate, de tous les pneus vendus. (O-79,R-83)

OBJECTIF 3.3

TRANSPORT DES ÉLÈVES

Il faut assurer le niveau le plus élevé de sécurité dans tous les aspects du transport des élèves. (O-65,R-71,74,75,76,78,02)

Recommandation 3.3.1

IDENTIFICATION DES AUTOBUS SCOLAIRES

Il revient à toutes les autorités compétentes d'adopter les couleurs jaune et noir pour tous les autobus scolaires, de même que des signaux et des panneaux de signalisation lorsque ces autobus transportent des écoliers. Tous les panneaux de signalisation doivent être enlevés ou recouverts si l'autobus sert temporairement à d'autres fins. Si un autobus scolaire est vendu ou employé à d'autres fins de façon permanente, il faut changer la couleur et les panneaux de signalisation et rendre les clignotants inopérants, de sorte qu'il ne soit pas pris pour un autobus scolaire.

Lorsque d'autres véhicules servent temporairement au transport des écoliers, des panneaux de signalisation normalisés doivent être exigés. Tous ces panneaux de signalisation doivent être enlevés ou recouverts lorsque le véhicule revient à son usage régulier. (O-72,R-74,75,77,86,04)

Recommandation 3.3.2

RECHERCHE SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE

On demande au gouvernement fédéral d'entreprendre de nouvelles recherches afin d'améliorer l'efficacité des mesures actuelles de protection des occupants des autobus scolaires, surtout en ce qui a trait aux minibus et aux accidents comportant un capotage ou un choc latéral. (O-02)

BESOINS DES CONSOMMATEURS

OBJECTIF 4.1

GARANTIE SUR LES VÉHICULES MOTORISÉS NEUFS

On devrait exiger des détaillants qu'ils donnent des garanties assurées sur la main d'œuvre, les pièces et la performance des véhicules neufs et usagés. (O-72,R-75,77,78,82,01)

Recommandation 4.1.1

NORMES RELATIVES AUX GARANTIES SUR LES VÉHICULES MOTORISÉS

Les gouvernements provinciaux sont priés d'adopter des législations uniformes en ce qui concerne les normes de garantie des véhicules neufs et usagés, qui exigeront des fabricants et des détaillants de :

- a) fournir à l'acheteur toutes les modalités de la garantie, d'une façon claire et compréhensible;
- b) réparer ou remplacer, sans aucun déboursement requis de la part de l'acheteur/propriétaire toute pièce révélant un défaut de fabrication pendant la durée de la garantie;
- c) rendre au propriétaire du véhicule les pièces remplacées ou lui permettre l'inspection pendant un maximum de 72 heures suivant la fin de toutes les réparations;
- d) aviser clairement les consommateurs sur les catégories d'essence qui peuvent être utilisées dans leur véhicule, s'il y a lieu, ainsi que sur les conséquences d'une erreur dans le type de carburant utilisé sur la garantie. (O-72,R-74,75,76,77,78,82,94,01)

Recommandation 4.1.2

GARANTIE DES ÉTATS-UNIS

Les constructeurs d'automobiles devraient s'assurer que leurs concessionnaires canadiens acceptent la garantie des États-Unis. De même, les rappels de sécurité qui sont émis par la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) devraient être honorés sans frais pour les propriétaires originaux des véhicules visés. (O-08)

OBJECTIF 4.2

AFFICHAGE DES PRIX DES VÉHICULES

Le prix de tous les véhicules en vente chez les concessionnaires devrait être affiché pour que les acheteurs éventuels puissent le voir. (O-91,R-01)

Recommandation 4.2.1

JUSTESSE DU PRIX DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Bien que la CAA reconnaisse qu'il existe des différences entre les marchés canadien et américain des véhicules automobiles, elle exhorte les constructeurs à s'assurer que leurs barèmes de prix correspondent précisément à la valeur relative des dollars canadien et américain, et que les Canadiens ont accès à un marché concurrentiel où les consommateurs en ont le plus possible pour leur argent. (O-08)

Recommandation 4.2.2

AFFICHAGE DES PRIX DES AUTOMOBILES À VENDRE

Les gouvernements provinciaux devraient adopter des législations uniformes exigeant que tous les concessionnaires d'automobiles affichent le prix du producteur et le prix facturé sur tous les véhicules neufs. Le cours de vente devrait être affiché sur tous les véhicules usagés. (O-91,R-01)

Recommandation 4.2.3

FRAIS POUR LES DOCUMENTS SUR LES VENTES DE VÉHICULES — LIGNES DIRECTRICES RELATIVES À LA DIVULGATION

Les associations provinciales de concessionnaires d'automobiles et d'autres défenseurs des consommateurs devraient élaborer des lignes directrices claires pour l'industrie automobile canadienne en ce qui concerne la divulgation et l'imposition de frais de documents pendant le processus d'achat de véhicule, conformément aux lois en vigueur sur la protection des consommateurs. De plus, les associations de concessionnaires d'automobiles et les autres intervenants devraient déployer des efforts de sensibilisation pour s'assurer que les consommateurs et les concessionnaires sont au courant des lignes directrices. (O-05)

OBJECTIF 4.3

FORMATION DES TECHNICIENS ET BREVETS

On devrait normaliser, à la grandeur du pays, la formation des techniciens en mécanique automobile et la teneur des brevets. (O-74,R-75,77,78,94)

Recommandation 4.3.1

FORMATION DES TECHNICIENS RELATIVEMENT AUX CARBURANTS DE REMPLACEMENT

Les institutions d'enseignement offrant des programmes de réparations et d'entretien mécaniques devraient fournir une formation adéquate dans le domaine des véhicules alimentés par des carburants de remplacement, afin d'assurer la disponibilité d'un service accessible et sécuritaire pour de tels véhicules. (O-92)

Recommandation 4.3.2

LIBERTÉ DE CHOIX POUR LA RÉPARATION D'UN VÉHICULE

Les consommateurs devraient être libres de choisir l'endroit où leur véhicule sera entretenu ou réparé et de déterminer si le travail sera exécuté dans un atelier exploité par un concessionnaire ou dans un garage indépendant. Les fabricants de véhicules devraient mettre à la disposition des ateliers indépendants et des autres concessionnaires les mêmes codes de diagnostic, les mêmes documents de formation et le même équipement que pour les ateliers exploités par un concessionnaire et le faire à la juste valeur marchande. (O-04)

OBJECTIF 4.4

CORROSION DES VÉHICULES MOTORISÉS

Les fabricants sont responsables de mettre en marché des véhicules résistant à la rouille à l'aide d'un enduit efficace et garanti. L'industrie des services après-vente doit, en outre, offrir un produit dont l'efficacité fait l'objet d'une garantie. (O-77)

Recommandation 4.4.1

CORROSION DES VÉHICULES MOTORISÉS

Les fabricants et les importateurs de véhicules motorisés sont priés de se conformer à la loi sur la corrosion et de donner au propriétaire de véhicule toute la garantie voulue en termes clairs et compréhensibles.

L'industrie des services après-vente offrant des enduits antirouille devrait être tenue d'adopter des normes nationales de rendement pour les enduits, d'assurer la compétence des personnes chargées de les appliquer, ainsi que de fournir une garantie et un bon service d'inspection.

Les gouvernements provinciaux sont priés d'examiner le besoin de légiférer en matière de corrosion et de définir les responsabilités des fabricants, des importateurs et de l'industrie des services après-vente.

Ces derniers devraient collaborer avec les associations de consommateurs, afin de sensibiliser davantage les propriétaires de véhicule aux causes, au coût et à la prévention de la corrosion des véhicules motorisés. (O-77,R-78,79)

OBJECTIF 4.5

CONCEPTION DES VÉHICULES MOTORISÉS

La conception et la construction des véhicules motorisés devraient en faciliter davantage la réparation, le démarrage, le lavage et le remorquage. Elles devraient prévenir encore plus les dommages causés par la collision. (O-78)

Recommandation 4.5.1

CONCEPTION DES VÉHICULES MOTORISÉS POUR LE MARCHÉ CANADIEN

Lorsqu'ils conçoivent des véhicules destinés au marché canadien, les fabricants devraient accorder une importance particulière aux conditions climatiques de ce pays, à ses routes et aux habitudes de conduite des Canadiens. (O-82,R-01)

Recommandation 4.5.2

NORMES DE CONCEPTION DES SIÈGES DE VÉHICULE AUTOMOBILE

La Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada qui régit la résistance des dossiers de siège dans les véhicules utilitaires légers (NSVAC 207) doit être améliorée afin d'assurer l'intégrité du système de protection des occupants lors d'accidents. La nouvelle norme devrait rendre obligatoires des essais de collisions simulées aussi bien tactiques que dynamiques. (O-02)

Recommandation 4.5.3**CONCEPTION ET NORMES RELATIVES À LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES**

Les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada devraient exiger que les nouvelles technologies éprouvées en matière de sécurité deviennent de l'équipement normalisé sur tous les nouveaux véhicules dès qu'on pourra démontrer la rentabilité de la production en série de telles technologies. (O-02)

Recommandation 4.5.4**PROCESSUS DE CONCEPTION DES VÉHICULES**

Le gouvernement fédéral et les fabricants devraient collaborer à l'élaboration d'un nouveau processus de conception des véhicules et de nouvelles normes de sécurité des véhicules automobiles qui tiennent compte du lien étroit qui existe entre le véhicule, le conducteur, la route et les autres éléments du système de transport routier (méthode des systèmes intégrés). (O-02)

Recommandation 4.5.5**TRAFIQUAGE DES COMPTEURS KILOMÉTRIQUES**

La fraude relative au compteur kilométrique est, au Canada, un problème grave qui coûte aux consommateurs des millions de dollars par année. Le gouvernement fédéral devrait exiger que les constructeurs de véhicules motorisés mettent au point des systèmes permettant d'éliminer le risque de traficage.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux devraient obtenir le kilométrage lorsque le compteur d'un véhicule est réparé ou remplacé, ou encore au moment du renouvellement de l'immatriculation ou lorsqu'un véhicule est vendu et réenregistré afin de :

1. permettre la mise sur pied d'une base de données précise sur les kilomètres parcourus par les véhicules;
2. créer un dossier de lectures de compteur à inclure dans le rapport d'information sur le véhicule qui figure dans les registres provinciaux et territoriaux, afin d'éliminer la fraude relative au compteur kilométrique. (O-03)

OBJECTIF 4.6**POLITIQUES NATIONALES DE L'ÉNERGIE**

Il échoit au gouvernement fédéral d'établir en matière d'énergie des politiques nationales qui assureront la sécurité et l'autosuffisance à court terme du Canada pour ce qui est des approvisionnements pétroliers ainsi que le développement d'autres sources d'énergie pour le transport par véhicules motorisés. (O-81,R-82,83,94,01)

Recommandation 4.6.1**POLITIQUES NATIONALES DE L'ÉNERGIE**

Le gouvernement fédéral doit s'assurer que les politiques nationales de l'énergie :

- a) encourageront l'économie du carburant par tous les usagers;
- b) protégeront nos propres sources de pétrole;
- c) accéléreront la recherche de nouveaux types de carburant et leur mise au point;
- d) encourageront les consommateurs utilisant uniquement des produits pétroliers d'utiliser les nouveaux types de carburant;
- e) lanceront une campagne nationale d'économie de l'énergie. (O-79,R-80,81,82,87,94,01)

Recommandation 4.6.2**COORDINATION DES DIVERS PROGRAMMES SUR L'ÉNERGIE**

Tous les niveaux de gouvernement sont priés de coordonner leurs programmes et leurs activités afin d'en arriver à une politique globale axée sur la conservation de l'énergie et l'équité des prix. (O-79,R-85,01)

Recommandation 4.6.3**ÉQUITÉ DES PRIX**

L'industrie pétrolière devrait faire en sorte que toute réduction des taxes fédérales ou provinciales se traduise immédiatement par une baisse des prix aux consommateurs. Elle devrait aussi continuer à réduire les prix à la pompe consécutivement à des baisses du prix du pétrole.

Le gouvernement fédéral devrait surveiller étroitement tous les secteurs de l'industrie pétrolière afin de s'assurer que les consommateurs obtiennent tous les avantages dérivés d'un marché vraiment concurrentiel. (O-87,R-01)

Recommandation 4.6.4**PROMOTION DES CARBURANTS DE REMPLACEMENT ET DES NOUVELLES TECHNOLOGIES**

Tous les gouvernements devraient utiliser dans leurs flottes des véhicules peu polluants ou à émission zéro ou bien des véhicules alimentés par des carburants de remplacement, dans la mesure du possible, pour faire la preuve de leur viabilité et stimuler la demande des consommateurs pour de tels véhicules. (O-92,R-05)

Recommandation 4.6.5**MESURES D'ENCOURAGEMENT POUR L'UTILISATION DE CARBURANTS DE REMPLACEMENT DANS LES AUTOMOBILES**

On exhorte les gouvernements à :

- a) offrir des mesures d'encouragement à l'industrie pour mettre les carburants de remplacement à la disposition des consommateurs;
- b) rembourser la taxe de vente imposée sur tout nouveau véhicule construit pour consommer un carburant de remplacement ou sur tout véhicule que l'on a converti, peu après l'achat, pour consommer un carburant de remplacement;
- c) offrir des primes afin de mieux promouvoir la vente de véhicules électriques hybrides et de véhicules non polluants de la prochaine génération, en plus des mesures d'encouragement visant les carburants de remplacement proposés pour les flottes des véhicules automobiles, des camions et des autobus. (O-92,R-01,02)

Recommandation 4.6.6**RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DANS LE DOMAINE DES CARBURANTS**

Une plus grande partie des fonds que le gouvernement consacre à la mise au point de carburants devrait servir à la recherche sur les carburants de remplacement et les sources d'énergie renouvelables. Les gouvernements devraient lancer de nouvelles mesures stratégiques d'encouragement en vue de favoriser la recherche et le développement, et de positionner le Canada comme chef de file en matière de technologies énergétiques. (O-94,R-02)

OBJECTIF 4.7**AFFICHAGE DU PRIX DES CARBURANTS**

Les détaillants de produits pétroliers sont priés d'afficher lisiblement et de manière uniforme le prix de chacun des carburants offerts dans leurs débits et de présenter clairement les composantes du prix de l'essence à la pompe, en indiquant la composante de détail séparément des taxes. (O-83,R-00)

OBJECTIF 4.8**LOCATION DE VOITURES**

Les entreprises de location devraient attirer l'attention du client sur toutes les exigences et obligations contractuelles. (O-88,R-89,01)

Recommandation 4.8.1**CONTRATS DE LOCATION DE VOITURES**

Les compagnies de location de voitures devraient émettre des contrats normalisés comprenant un désistement en première page avertissant les clients de lire toutes les clauses. Toutes les compagnies de location de voitures devraient permettre la conduite des véhicules sur toute route qui fait l'objet d'un entretien public. (O-88,R-01)

Recommandation 4.8.2**SIÈGES D'AUTO D'ENFANT DANS LES VÉHICULES DE LOCATION ET LES TAXIS**

On devrait exiger des agences de location de voitures et des taxis qu'elles fournissent des sièges d'auto d'enfant qui satisfont aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada et pourvoir à ce que des dispositifs de retenue soient installés dans tous les véhicules pour que les consommateurs puissent les utiliser facilement. (O-89,R-94,01)

Recommandation 4.8.3**PNEUS D'HIVER DES AUTOS DE LOCATION**

Durant les mois d'hiver (d'octobre à mars), les entreprises de location d'autos devraient être tenues par la loi d'offrir aux clients la possibilité de louer un véhicule muni de bons pneus d'hiver et de les aviser des avantages sur le plan de la sécurité et des obligations légales concernant la conduite avec des pneus d'hiver. (O-08)

OBJECTIF 4.9

ASSURANCE CONTRE LES DOMMAGES CAUSÉS PAR LES COLLISIONS DANS LE CAS DES VOITURES DE LOCATION

Les entreprises de location devraient offrir à leurs clients des assurances à prix raisonnable afin que les automobilistes soient à l'abri des risques financiers lorsqu'ils louent des véhicules.

Les automobilistes ne devraient pas être confrontés au prix élevé d'une exonération en cas de dommages achetée de l'entreprise de location, ou d'être tenu responsable de la valeur entière du véhicule en cas de tout dommage à ce dernier. (O-91,R-01)

Recommandation 4.9.1

SOLUTIONS DE RECHANGE À L'EXONÉRATION DE DOMMAGES EN CAS DE COLLISION

Les consommateurs devraient envisager d'autres options avant d'acheter des exonérations de dommages en cas de collision d'une entreprise de location de voitures, notamment les couvertures offertes par certaines sociétés de cartes de crédit et l'ajout de couverture à une police d'assurance existante. (O-91,R-01)

OBJECTIF 4.10

VOLS DE VÉHICULES MOTORISÉS

Les gouvernements provinciaux et les services policiers, en collaboration avec d'autres organisations, devraient accroître les programmes de sensibilisation et de prévention visant la lutte contre les vols de véhicules motorisés. Tous les véhicules doivent être conçus pour décourager les voleurs. (O-94,R-01,06)

Recommandation 4.10.1

MARQUAGE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

Le gouvernement fédéral doit exiger au plus tôt que les fabricants d'automobiles inscrivent le numéro de série du véhicule sur les pièces principales, de façon à freiner les activités des gangs et des garages clandestins. (O-94,R-01)

Recommandation 4.10.2

SYSTÈMES D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES

Les systèmes provinciaux d'immatriculation des véhicules motorisés devraient contenir des renseignements sur les véhicules volés, remis à neuf, irréparables, remis en état, ainsi que sur les engagements contractés envers des créanciers. De plus, ils devraient établir la liste de tous les propriétaires d'un véhicule. Ces systèmes devraient être reliés à un réseau national permettant l'accès, dans toutes les provinces, aux renseignements qu'ils contiennent. (O-94,R-01)

Recommandation 4.10.3

VOL DE VÉHICULES MOTORISÉS DANS LE CODE CRIMINEL

Afin d'améliorer la qualité des renseignements dont disposent les tribunaux concernant les antécédents criminels de la personne accusée, on encourage le gouvernement fédéral à modifier le Code criminel du Canada afin d'inclure un acte spécifique relativement au vol de véhicules motorisés et à la possession d'un véhicule volé.

Étant donné que le vol de véhicules entraîne un nombre considérable de blessures et de décès, on encourage le gouvernement fédéral à modifier le Code criminel du Canada et la Loi sur le Système de justice pénale pour les adolescents afin de classer le vol de véhicules motorisés parmi les actes graves et d'imposer des peines proportionnelles au crime. (O-06)

OBJECTIF 4.11

MOBILITÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES OU AUX CAPACITÉS LIMITÉES

Des efforts continus sont nécessaires dans le but d'assurer un accès adéquat aux voyageurs handicapés ou aux capacités limitées. (O-01)

Recommandation 4.11.1

VÉHICULES MODIFIÉS POUR LES CONDUCTEURS HANDICAPÉS

Les gouvernements, industries ainsi que tout corps constitué ayant intérêts sont priés de collaborer au développement et à la mise en place de moyens de transport personnels à prix modique adaptés pour les personnes handicapées. (O-83,R-86,99,01)

Recommandation 4.11.2**IDENTIFICATION UNIFORME DES VÉHICULES**

Les gouvernements provinciaux sont priés de mettre à la disposition des automobilistes handicapés une marque d'identification uniforme et strictement contrôlée sur laquelle apparaît le symbole international pour les personnes handicapées. (O-85,R-86,99,01)

Recommandation 4.11.3**RECONNAISSANCE DE LA MARQUE D'IDENTIFICATION**

Toutes les autorités judiciaires sont priées d'honorer les marques d'identification émises par d'autres autorités au bénéfice des automobilistes handicapés qui voyagent à travers le Canada. (O-86,R-99,01)

OBJECTIF 4.12**VOL D'IDENTITÉ**

Les gouvernements sont encouragés à mettre au point des stratégies afin de s'attaquer au problème croissant et complexe que constitue le vol d'identité, y compris des programmes de sensibilisation du public visant à informer les gens sur le sujet. Ce genre de programmes devrait inclure la manière de reconnaître le vol d'identité et de réduire les risques au minimum et indiquer quoi faire si l'on en est victime. (O-06)

Recommandation 4.12.1**DISPOSITIONS DU CODE CRIMINEL SUR LE VOL D'IDENTITÉ**

Le gouvernement fédéral est fortement invité à examiner à fond la manière dont le Code criminel et la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques traitent les renseignements personnels et l'identité contenus dans les documents comme les passeports, les permis de conduire, les cartes de membre d'un club automobile et les cartes bancaires. Il faudrait réviser les articles du Code concernant le vol et la fraude afin qu'ils s'appliquent aussi à l'identité. Les gouvernements devraient modifier les lois actuelles afin de réduire les risques de vol d'identité et de fournir aux consommateurs une meilleure protection et des recours plus efficaces. (O-06)

OBJECTIF 4.13**FRAUDE HYPOTHÉCAIRE**

La CAA conseille vivement au gouvernement fédéral, au secteur des finances et aux parties intéressées de mettre au point et d'appliquer des pratiques exemplaires pour ce qui est de détecter et de prévenir la fraude hypothécaire. Il faudrait tenir compte de la nécessité de ressources fédérales et provinciales accrues qui seraient consacrées aux enquêtes et aux poursuites à ce sujet.

La CAA insiste sur la promulgation d'une loi obligeant les prêteurs à signaler tous les cas de fraude hypothécaire au gouvernement fédéral. Ces renseignements devraient servir à créer une base de données centrale sur les fraudes hypothécaires, que les forces de l'ordre et les institutions financières pourront interroger pour mieux prévenir les activités frauduleuses.

La CAA recommande vivement à toutes les parties intéressées du secteur hypothécaire de sensibiliser le grand public et de créer des programmes d'éducation afin d'informer les gens sur les risques de fraude hypothécaire. Ces programmes devraient inclure comment reconnaître une telle fraude et réduire les risques au minimum. (O-08)

RÈGLEMENTS RELATIFS À L'UTILISATION DE VÉHICULES

OBJECTIF 5.1

UNIFORMITÉ DES CODES DE LA ROUTE

La CAA appuie l'adoption d'un code de la route et de dispositifs de contrôles de la circulation nationaux qui soient conçus pour faciliter la conduite et la rendre plus sûre. (O-65,R-75,77,01)

Recommandation 5.1.1

DÉVELOPPEMENT DE CODES DE LA ROUTE UNIFORMES

Les codes de la route et les dispositifs de contrôle de la circulation devraient prendre en compte la variabilité des conditions à travers le pays, simplifier la conduite et, autant que possible, minimiser les différences. Cette uniformité sera avantageuse pour les automobilistes qui voyagent d'une province à une autre en réduisant la confusion en ce qui a trait aux lois et en assurant que les automobilistes sauront mieux ce qu'on attend d'eux. (O-77,R-96,01)

Recommandation 5.1.2

UNIFORMITÉ DES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

Les gouvernements sont priés d'utiliser des systèmes de contrôle de la circulation uniquement lorsque les principes de transport l'exigent. Ils devraient s'inspirer du *Manual for Uniform Traffic Control Devices for Canada*, publié par l'Association des transports du Canada. (O-82,R-01,04)

OBJECTIF 5.2

VITESSE PERMISE

Dans le cadre de limites réglementaires minimales et maximales, tout véhicule motorisé doit être conduit avec prudence et à une vitesse raisonnable, selon les circonstances. Lorsque la vitesse permise est correctement définie et mise en application, elle améliore la mobilité, la sécurité des automobilistes et le respect de la loi. (O-65,R-75,77,78,93,01)

Recommandation 5.2.1

RÉGLEMENTATION DE LA VITESSE

Les vitesses permises réglementaires devraient faire l'objet de révisions constantes et on devrait utiliser les techniques et les formules les plus efficaces pour déterminer et mettre en application des vitesses sûres et réalistes en tenant compte de l'effet de la vitesse sur la sécurité et l'économie d'énergie.

La CAA appuie l'établissement de vitesses permises fondées sur des études techniques et ne dépassant pas la vitesse maximale à laquelle 85 p. 100 des véhicules se déplacent lorsque la circulation est fluide (le 85^e percentile). Les limites en question devraient aussi être fixées en fonction des facteurs suivants :

- le nombre de collisions survenues;
- l'aménagement routier;
- la géométrie de la route;
- la catégorie de la route;
- les volumes de circulation;
- les limites de vitesse affichées dans les zones de limitation de vitesse voisines;
- les points d'accès;
- le stationnement;
- les endroits dangereux qui se trouvent dans la zone;
- la circulation de piétons.

Les gouvernements sont priés de revoir et de définir des limites de vitesse permises en collaboration avec les autorités en matière de contrôle et de la circulation routière et les autorités policières. Les rapports d'analyse devraient être accessibles au public et aux intervenants concernés.

Les limites de vitesse devraient être soutenues par une application stricte, constante et uniforme. (O-76,R-78,94,95,01,03,04)

Recommandation 5.2.2

ÉTUDES SUR LES LIMITES DE VITESSE PERMISE

Les autorités en matière de contrôle de la circulation routière sont priées de mener des études sur les zones de limitation de vitesse chaque fois que se produit un changement qui pourrait avoir des répercussions sur la vitesse en vigueur. Ces études devraient tenir compte des vitesses en vigueur, des rapports de collision et des caractéristiques de développement des autoroutes, de la circulation, des véhicules et des abords de la route. (O-01)

OBJECTIF 5.3

INSPECTIONS DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES MOTORISÉS

La vérification périodique de tous les véhicules motorisés (incluant les véhicules commerciaux), sous la surveillance d'une autorité gouvernementale, s'avèrent l'un des éléments essentiels d'un programme complet de sécurité. (O-65,R-74,75,76,82,90,03,04)

Recommandation 5.3.1

TENUE D'INSPECTIONS DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES MOTORISÉS

Tous les gouvernements provinciaux sont priés d'instaurer un système uniforme d'inspections de sécurité pour tous les véhicules motorisés (y compris les véhicules commerciaux).

Des inspections des dispositifs de sécurité devraient être exécutées à la suite de toute collision pouvant avoir un effet sur eux. Les inspections de sécurité devraient confirmer que d'autres facteurs de sécurité tels que la bande de roulement et le réglage des projecteurs satisfont à des normes de sécurité raisonnables. Les programmes de vérification devraient inclure l'inspection annuelle des véhicules et de l'équipement servant au transport d'écoliers. (O-69,R-74,75,76,83,90,93,94,01,03)

Recommandation 5.3.2

INSPECTIONS COMBINÉES DES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ET DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

Dans les provinces où les inspections de sécurité se font régulièrement, les gouvernements provinciaux devraient combiner les inspections des dispositifs de sécurité et de réduction des émissions afin de réduire au maximum les formulaires à remplir, l'attente et les coûts. (O-94,R-01)

OBJECTIF 5.4

VÉHICULES MODIFIÉS OU ENDOMMAGÉS

La CAA appuie les lois interdisant qu'un véhicule soit modifié si cette modification a des conséquences sur la sécurité de marche de ce véhicule sur la voie publique. (O-76,R-78,79,01)

Recommandation 5.4.1

VITRES TEINTÉES

Les lois provinciales devraient interdire toute obstruction à l'intérieur du véhicule effectuée à l'aide de vaporisateur à vitres, teintage, coloration ou autre film et qui dépasse les normes fédérales. (O-82,R-90,01)

OBJECTIF 5.5

UTILISATION OBLIGATOIRE UNIFORME DES DISPOSITIFS DE RETENUE

La CAA soutient les lois ou règlements uniformes qui obligent l'usage des ceintures de sécurité et des sièges d'auto d'enfant. On ne devrait pas autoriser d'exemptions. (O-73,R-74,75,77,81,89,95,01,02,04)

Recommandation 5.5.1

CAMPAGNES D'ÉDUCATION ET DE MISE EN APPLICATION

Les campagnes d'éducation et de mise en application conçues pour accroître l'utilisation appropriée des ceintures de sécurité et des sièges d'auto d'enfant sont fortement encouragées. (O-73,R-74,78,81,82,87,89,94,01,02)

Recommandation 5.5.2

FORMATION DES AGENTS DE POLICE

Pour que les agents de la force publique possèdent les connaissances nécessaires pour appliquer les lois provinciales ou territoriales sur les dispositifs de retenue pour enfants, les académies policières sont exhortées à inclure dans le programme de formation des policiers des renseignements de base sur les dispositifs de retenue, comprenant l'utilisation correcte ou incorrecte des sièges d'auto d'enfant. L'utilisation des dispositifs de retenue devrait aussi faire l'objet de cours de recyclage. (O-89,R-01,04)

Recommandation 5.5.3**RAPPORTS SUR LES COLLISIONS DE LA ROUTE**

Pour que la collecte de données exhaustives se fasse plus facilement, les rapports de collisions remplis par les autorités compétentes devraient spécifier si les occupants des véhicules motorisés impliqués portaient leur ceinture de sécurité ou utilisaient des sièges d'auto d'enfant installés de façon adéquate. (O-82,R-99,01,04)

Recommandation 5.5.4**CASQUE PROTECTEUR POUR LES CYCLISTES**

La CAA appuie les législations rendant obligatoire l'utilisation adéquate du casque protecteur pour tous les cyclistes. (O-92,R-01)

Recommandation 5.5.5**UTILISATION OBLIGATOIRE DES SIÈGES D'APPOINT**

Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont exhortés à instituer et à mettre en application de lois uniformes sur l'utilisation obligatoire des sièges d'appoint pour les enfants qui sont en voiture. Ces lois devraient rendre obligatoire l'utilisation d'un siège d'appoint jusqu'à ce que l'enfant soit assez grand pour que la ceinture à triple point d'appui s'ajuste convenablement. Elles devraient contenir des exigences d'utilisation minimums visant à dissuader les gens d'installer trop tôt les enfants dans des sièges d'appoint. Les lois devraient être appuyées par une vaste campagne de sensibilisation et d'éducation du public. (O-02)

OBJECTIF 5.6**IMMATRICULATION DES VÉHICULES MOTORISÉS**

Les méthodes d'immatriculation devraient être uniformes et les dates d'expiration devraient s'échelonner tout au long de l'année. (O-71,R-74,80)

OBJECTIF 5.7**DÉLIVRANCE DES PERMIS DE CONDUIRE**

L'adoption de normes uniformes relatives à l'examen de tous les conducteurs et à la délivrance de permis de conduire, partout au Canada, est essentielle. Le permis devrait préciser le genre de véhicule dont il autorise la conduite, en raison de la grande diversité des modes de transport motorisé et du vaste éventail d'aptitudes requises pour la conduite de différents véhicules en toute sécurité. (O-65,R-71,75)

Recommandation 5.7.1**EXAMEN DES CONDUCTEURS ET DÉLIVRANCE DES PERMIS**

Les provinces sont priées d'adopter les mêmes critères pour l'examen des conducteurs et la délivrance des permis. (O-67,R-74,75,76,78,01)

Recommandation 5.7.2**EXAMENS PÉRIODIQUES POUR LES CONDUCTEURS**

On demande aux gouvernements provinciaux de mettre en œuvre des programmes uniformes d'examen périodique de tous les conducteurs. (O-70,R-71,74,75)

Recommandation 5.7.3**DÉLIVRANCE DES PERMIS AUX CHAUFFEURS DE CAMIONS**

Les gouvernements provinciaux devraient légiférer afin d'obliger les futurs chauffeurs de camions lourds de suivre un cours professionnel préparé à leur intention et de soumettre un rapport médical sur leur santé avant de se voir délivrer un permis. Le rapport médical devrait aussi être un pré-requis pour le renouvellement du permis. (O-82)

Recommandation 5.7.4**OBTENTION PROGRESSIVE DU PERMIS DE CONDUIRE POUR LES NOUVEAUX CONDUCTEURS**

Les gouvernements provinciaux sont fortement invités à mettre en place un permis de conduire progressif pour tous les élèves conducteurs et les conducteurs à l'essai. Les permis de conduire progressifs devraient :

- limiter à zéro le taux d'alcoolémie des élèves conducteurs et des conducteurs à l'essai;
- limiter le nombre de passagers accompagnant les conducteurs non supervisés pendant la période d'essai;
- restreindre la conduite de nuit pour les conducteurs non supervisés pendant la période d'essai (et prévoir des exceptions pour la conduite nécessaire pour se rendre au travail et en revenir, par exemple);

- restreindre la conduite sur les autoroutes pour les conducteurs non supervisés pendant la période d'essai (et prévoir des exceptions pour la conduite nécessaire pour se rendre au travail et en revenir, par exemple);
- exiger que les élèves conducteurs suivent un cours de conduite de base et conduisent sous surveillance pendant au moins 30 heures avant que la période d'essai ne commence;
- exiger que les conducteurs à l'essai suivent un cours de conduite avancé;
- comprendre un examen à passer (tant écrit que pratique) pour sortir des périodes d'apprentissage et d'essai et être assortis de sanctions en cas de violation de l'une ou l'autre condition ou restriction;
- interdire l'utilisation de tous les appareils de communication sans fil (et prévoir des exceptions seulement pour l'assistance d'urgence, les conditions routières dangereuses, les urgences médicales et le signalement d'un crime en cours). (O-92,R-01,06)

Recommandation 5.7.5

DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONDUIRE FONDÉE SUR LES APTITUDES

Pour que les conducteurs dont les aptitudes cognitives ou physiques sont peut-être moindres puissent continuer à bénéficier de la mobilité et de l'indépendance que procure la conduite automobile aussi longtemps qu'il sera sécuritaire de le faire, les gouvernements provinciaux devraient introduire des systèmes d'obtention du permis de conduire fondée sur les aptitudes qui établissent un lien entre les privilèges rattachés à la conduite et la capacité. Les outils de dépistage et d'évaluation doivent reposer sur des mesures éprouvées et fiables du rendement du conducteur pour lesquelles l'apport à l'implication dans des collisions peut être démontré. Les résultats du dépistage devraient être souples et viser à recommander des séances de counseling, de perfectionnement et de réadaptation et une évaluation plus approfondie. (O-92,R-01,04)

OBJECTIF 5.8

ASSURANCE-AUTOMOBILE

La CAA appuie les régimes d'assurance-automobile qui accordent une protection financière juste et équitable à tous les automobilistes, et ce, de la façon la plus économique possible. (O-87,R-01)

Recommandation 5.8.1

REMPACEMENT DES DISPOSITIFS DE RETENUE

La CAA encourage tous les fournisseurs d'assurance à inclure le coût de remplacement des mécanismes de ceintures de sécurité, des coussins gonflables et des sièges d'auto d'enfant à la suite d'une collision qui met en cause leur efficacité future. (O-89,R-99,01,04)

OBJECTIF 5.9

SERVICES D'AUTOBUS SCOLAIRES

La sécurité des écoliers à bord des autobus scolaires devrait être une priorité pour les conducteurs, les autorités du secteur de l'éducation, les étudiants, les entreprises d'autocar, les parents et tous les paliers de gouvernements. (O-74,R-77,84,01)

Recommandation 5.9.1

CHAUFFEURS D'AUTOBUS SCOLAIRES

Nous incitons les gouvernements provinciaux à établir des tests obligatoires et uniformes, administrés une fois par année, à l'intention des chauffeurs d'autobus scolaires afin de déterminer leur état de santé physique et mental, leur connaissance du code de la route ainsi que leur aptitude à conduire un véhicule servant à transporter des écoliers. (O-77)

OBJECTIF 5.10

TRANSPORT D'EXPLOSIFS, DE MARCHANDISES EN VRAC ET D'AUTRES PRODUITS DANGEREUX

Le déversement, l'égouttement, la fuite ou la perte d'une partie du chargement des véhicules de transport sur la voie publique comme du gravier, du sable, de la neige ou des liquides, constituent un danger pour les usagers de la route, et ils devraient être interdits.

Il faut adopter des règles uniformes qui limitent et contrôlent le transport des explosifs et des autres produits dangereux, et en réglementent l'emballage, l'identification, l'étiquetage, et l'itinéraire. (O-72,R-74,75,77,78,05)

Recommandation 5.10.1**CHARGEMENTS LIBRES SUR LES VÉHICULES**

On demande aux gouvernements de mettre en vigueur des lois exigeant que les chargements soient recouverts d'une bâche ou que la marchandise soit bien attachée afin d'empêcher qu'ils ne se déversent, s'égouttent, fuient, se répandent ou soient semés par le vent sur la chaussée.

Les gouvernements devraient étendre l'application de la Norme du Code canadien de sécurité sur l'arrimage des cargaisons* pour qu'elle porte sur cette question.

* Norme n° 10 du Code canadien de sécurité : norme qui expose dans ses grandes lignes les exigences spécifiques pour ce qui est d'arrimer les chargements sur les véhicules commerciaux pour éviter qu'ils ne se déplacent ou se déversent sur la chaussée. Tel qu'approuvé par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, le 23 septembre 2004. (O-72,R-73,74,98,04,05)

Recommandation 5.10.2**VÉHICULES TRANSPORTANT DES PRODUITS DANGEREUX**

Seuls les véhicules dont la stabilité et le contrôle valent ou surpassent ceux du camion de base décrit dans l'Étude canadienne sur les poids et dimensions des véhicules lourds de l'Association des transports du Canada/l'Association canadienne d'administrateurs en transport motorisé (ATC/CCATM) devraient être autorisés à transporter des produits dangereux. (O-73,R-74,81,87)

Recommandation 5.10.3**CONTRÔLE DES CONDUCTEURS TRANSPORTANT DES PRODUITS DANGEREUX**

Le transport des produits dangereux sur les autoroutes exige une connaissance spécifique des produits transportés en raison des précautions particulières associées à leur manipulation et du risque élevé de dommages en cas d'accident. Les conducteurs de véhicules transportant des produits dangereux devraient de façon régulière être soumis à des tests de compétence propres à cette industrie de transport. (O-01)

OBJECTIF 5.11**SÉCURITÉ DES CAMIONS**

Il est essentiel d'imposer avec soin des restrictions et d'assurer un financement adéquat pour l'application des règlements sur le camionnage afin de veiller à ce que le système routier soit utilisé de façon économique et sécuritaire. Même si l'industrie du camionnage a amélioré sa cote de sécurité globale, on s'inquiète encore beaucoup du rendement des camions lourds et de leurs conducteurs sur le plan de la sécurité. Étant donné leur taille, les caractéristiques spéciales d'utilisation, leur utilisation sur les routes canadiennes et leur fréquente circulation en présence de véhicules de tourisme, il faut sans cesse déployer des efforts de réglementation et de législation en vue d'améliorer leur état mécanique et leur niveau de sécurité global et de réduire leur implication dans des collisions. Il est aussi fort nécessaire de sensibiliser les automobilistes et les conducteurs de véhicules commerciaux pour les aider à partager la route de manière sécuritaire. (O-87,R-04,05)

Recommandation 5.11.1**LIMITATION DE LA TAILLE ET DU POIDS DES VÉHICULES**

La CAA s'oppose à l'augmentation des limites quant aux dimensions et au poids des camions que la réglementation provinciale permet actuellement. (O-75,R-77,78,80,82,84,04)

Recommandation 5.11.2**VÉHICULES OU CHARGEMENTS DE TAILLE EXCÉDENTAIRE**

Les provinces sont priées d'adopter des règles de sécurité uniformes concernant la circulation des véhicules ou le transport des chargements de taille excédentaire. L'émission de permis spéciaux autorisant la circulation des véhicules ou le transport des chargements, dont la taille excède la largeur normale d'une voie de circulation, devrait toujours s'accompagner des mesures de sécurité nécessaires. (O-73,R-74,78)

Recommandation 5.11.3**LIMITATION DU POIDS DES VÉHICULES AUX FINS D'IMMATRICULATION**

Les provinces sont priées de fixer le poids maximal des véhicules aux fins d'immatriculation, selon les normes concernant la force brute des essieux et des véhicules, telles que définies dans le Règlement canadien sur la sécurité des véhicules automobiles.

Tous les véhicules commerciaux modifiés devraient être examinés et immatriculés en vérifiant si les modifications respectent les règles de sécurité et en s'assurant que les poids lourds sont utilisés dans les limites de leur capacité. Une attention spéciale devrait être accordée à la puissance, à la capacité de freinage, aux normes régissant les gaz d'échappement et le bruit, à l'usure de la mécanique, aux règles de sécurité et à leur compatibilité avec les routes et les autres usagers de la route. (O-76,R-78,81,82,05)

Recommandation 5.11.4**CHARGES MAXIMALES PAR ESSIEU**

La norme interprovinciale nationale en ce qui concerne les charges par essieu devrait être limitée à 9 000 kg pour un seul essieu et à des charges équivalentes pour deux et trois essieux de façon à ne pas endommager indûment la chaussée. À la pesée, aucun chargement excédentaire ne devrait être toléré.

L'utilisation des essieux levables devrait être prohibée. Afin de prévenir les surcharges, tous les essieux d'un véhicule devraient être fixés en contact avec la chaussée. (O-87)

Recommandation 5.11.5**STABILITÉ ET CONTRÔLE DES CAMIONS**

La production et la vente d'avant-trains à sellette à simple timon devraient être bannies à la première occasion, dès qu'un avant-train à sellette à double timon aura été conçu. (O-87,R-89,01,05)

Recommandation 5.11.6**CONFIGURATION DES VIRAGES EXÉCUTÉS PAR LES CAMIONS**

Dans les virages à vitesse réduite, les effets de perte de tenue de cap et de dandinement de la partie arrière du véhicule doivent se conformer aux limites géométriques du réseau routier actuel. (O-87)

Recommandation 5.11.7**UTILISATION DES CLIGNOTANTS D'URGENCE PAR LES CAMIONS**

Les gouvernements provinciaux sont priés d'instituer une loi obligeant les camions à utiliser leurs clignotants d'urgence lorsqu'ils circulent à une vitesse considérablement inférieure à la limite de vitesse. (O-87)

Recommandation 5.11.8**UTILISATION DES CARNETS DE BORD ÉLECTRONIQUES**

CCATM est exhorté à modifier le Code national de sécurité pour rendre obligatoire l'utilisation des carnets de bord électroniques au lieu de carnets de bord traditionnels, dans le but de mettre en application plus efficacement le règlement concernant les heures de service. (O-89,R-90)

Recommandation 5.11.9**AFFICHAGE DE LA LONGUEUR DES CAMIONS**

Les gouvernements provinciaux devraient exiger que la longueur globale de tous les gros camions soit indiquée à l'arrière du véhicule. La dernière remorque des trains routiers doubles ou triples devrait être dotée d'un panneau montrant que le véhicule est un train routier double ou triple. (O-91,R-04)

OBJECTIF 5.12**FATIGUE CHEZ LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES COMMERCIAUX**

Les conducteurs de véhicules commerciaux, expéditeurs, associations de conducteurs et syndicats ouvriers ont la responsabilité de veiller à ce que les heures de travail de leurs conducteurs ne soient pas la cause d'accidents dus à la fatigue et de mettre en œuvre des programmes de gestion de la fatigue.

Les gouvernements provinciaux sont encouragés à limiter les exemptions de l'application du Règlement sur les heures de service et à s'efforcer d'assurer une application uniforme pour améliorer l'efficacité du régime et faire en sorte que la police et les conducteurs puissent faire une meilleure interprétation. (O-02,R-07)

(La CAA appuie les heures de service actuellement proposées par le CCATM comme première étape vers l'amélioration du régime de réglementation. Dans l'intérêt de la sécurité routière, la CAA encourage des recherches plus poussées et une sensibilisation accrue en ce qui a trait à l'efficacité du régime d'heures de service. Les recommandations suivantes ouvrent la voie à d'autres réductions, si elles s'avèrent nécessaires).

Recommandation 5.12.1**HEURES DE SERVICE QUOTIDIENNES**

La durée de service effective des conducteurs de véhicules commerciaux ne devrait pas excéder 14 heures et ne devrait pas compter plus de 13 heures de conduite. Transports Canada et les autorités d'exécution de la loi sont priés de faire des recherches sur l'efficacité du régime d'heures de service, de l'évaluer et aussi de réduire encore plus le temps de conduite, en se fondant au besoin sur l'observation scientifique et les données relatives aux accidents. (O-02)

Recommandation 5.12.2**HEURES DE SERVICE HEBDOMADAIRES**

Lorsqu'il atteint une durée de service effective de 60 heures sur une période de cinq jours, un conducteur devrait avoir droit à un congé d'au moins 48 heures avant de reprendre la route, pour lui permettre de récupérer. (O-02)

OBJECTIF 5.13

PATINS À ROUES ALIGNÉES

Étant donné qu'ils peuvent nuire à la sécurité routière, les patins à roues alignées ne devraient pas être considérés comme des véhicules dans les lois provinciales relatives au code de la route. (O-96,R-01)

OBJECTIF 5.14

SÉCURITÉ DES VÉHICULES D'URGENCE

Les policiers, les pompiers, les ambulanciers et les conducteurs de dépanneuse doivent souvent travailler en bordure de la route et risquent eux-mêmes de subir des blessures ou de trouver la mort. Malgré l'utilisation de procédures destinées à protéger le personnel des services d'urgence, y compris le positionnement du véhicule, l'éclairage d'urgence, la réduction des voies ou les indications claires aux usagers de la route, il arrive assez couramment que le personnel des services d'urgence soit frappé ou raté de peu par les véhicules qui circulent. Il y a lieu d'améliorer la sécurité des travailleurs de la route et des conducteurs de véhicule d'urgence. (O-05)

Recommandation 5.14.1

LOI SUR LES VÉHICULES D'URGENCE

Les gouvernements provinciaux sont priés d'établir des règlements concernant l'utilisation sécuritaire des véhicules automobiles autour des véhicules d'urgence, y compris les dépanneuses, lorsque leur conducteur exerce ses fonctions en bordure de la route, les feux d'urgence activés. Les règlements devraient exiger que les véhicules qui circulent passent, autant que possible, dans la voie la plus éloignée des lieux de l'accident et ralentissent jusqu'à une vitesse de 50 km/h. On recommande des sanctions proportionnelles à la gravité des collisions impliquant des véhicules et des piétons. (O-05)

FORMATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBJECTIF 6.1

PROGRAMMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Tous les niveaux de gouvernement devraient participer à la planification, à la mise au point et à la présentation ou la promotion de programmes valables de sécurité routière destinés à réduire les collisions, les décès qui en découlent et le nombre et la gravité des blessures subies. (O-72,R-74,75,78,04)

Recommandation 6.1.1

ENQUÊTES SUR LES COLLISIONS DE LA ROUTE

Les enquêtes sur les collisions de la route devraient être confiées à une équipe de spécialistes de plusieurs disciplines. Ces enquêtes devraient viser à déterminer, au moyen de méthodes d'investigation sélectives, le rôle de divers facteurs, telles les erreurs de conduite et le comportement du conducteur, les défaillances mécaniques et la conception et la construction des routes. (O-65,R-71,72,74,75,99,04)

Recommandation 6.1.2

STATISTIQUES SUR LES COLLISIONS DE LA ROUTE

Les autorités fédérales et provinciales sont exhortées à étudier conjointement la mise au point d'une méthode améliorée et uniforme de définition des collisions; on demande aux gouvernements provinciaux d'établir des méthodes qui assureront que les rapports de collisions seront remplis et soumis à l'organisme fédéral approprié. Les autorités devraient s'accorder sur le type des véhicules définis, dont plusieurs types de camions, et s'assurer que le type des véhicules impliqués dans des collisions est inclus dans tous les rapports de collisions. Les autorités devraient également s'entendre sur la définition de catégories uniformes de blessures et s'assurer que ces catégories sont inscrites dans tous les rapports de collisions.

Pour s'attacher au problème croissant de la distraction au volant, il faudrait modifier les formulaires de rapport de police afin d'inclure des renseignements spécifiques à ce que le conducteur faisait au moment de la collision, comme utiliser un téléphone cellulaire, s'occuper d'autres passagers, utiliser des appareils de divertissement, manger ou boire. (O-65,R-71,74,88,90,99,04)

Recommandation 6.1.3

SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT SCOLAIRE

La CAA favorise l'élaboration de programmes de sensibilisation et d'éducation portant sur les questions liées à la sécurité du transport scolaire et mettant l'accent sur les risques encourus par les élèves et les autres usagers de la route qui se trouvent à l'extérieur de l'autobus. (O-02,R-04)

OBJECTIF 6.2

ÉDUCATION DES CONDUCTEURS

La formation des nouveaux conducteurs, de même que la formation et le perfectionnement des conducteurs, doivent être encouragés dans le but d'améliorer les connaissances et les compétences. (O-65,R-71,75,78,80,99,01)

Recommandation 6.2.1

FORMATION DES CONDUCTEURS

Les gouvernements provinciaux sont priés de prendre les mesures suivantes :

- a) instituer de bons cours de conduite automobile dans les écoles secondaires et les écoles de conduite privées;
- b) établir des normes élevées et uniformes pour la formation des professeurs et des instructeurs;
- c) instituer des normes acceptables d'enseignement dans les écoles de conduite du secteur privé;
- d) examiner attentivement les moyens de reconnaître la valeur de ces cours, lors de la délivrance des permis de conduire, et encourager les gens à les suivre;
- e) uniformiser les lois et les règlements régissant toutes les écoles de conduite. (O-65,R-71,75,77,78,94)

Recommandation 6.2.2

PROMOTION DES COURS D'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Les compagnies d'assurance et les organismes gouvernementaux devraient offrir des avantages aux conducteurs ayant réussi un cours d'éducation routière reconnu. (O-65,R-72,73,75,77,80,01)

Recommandation 6.2.3**PERMIS DE CONDUIRE UNE MOTOCYCLETTES DÉLIVRÉS AUX CONDUCTEURS FORMÉS**

Afin de mieux réduire le nombre d'accidents, de blessures et de décès dus à la motocyclette, la CAA appuie les programmes de permis délivrés aux conducteurs formés et la formation spécialisée obligatoire pour les nouveaux motocyclistes. (O-08)

OBJECTIF 6.3**EFFETS DE L'ALCOOL ET DES STUPÉFIANTS SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE**

Des lois strictes, une application rigoureuse et une éducation constante sont nécessaires afin de mettre un terme à la conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de stupéfiants ou de médicaments. (O-68,R-71,72,75,77,00,01)

Recommandation 6.3.1**MESURE DU TAUX D'ALCOOL OU DE DROGUE DANS LE SANG**

Toute collision causant la mort de quelqu'un ou de graves blessures devrait constituer un motif suffisant pour que la police administre un test permettant de vérifier la composition du sang, de l'haleine ou d'autres liquides biologiques. Les peines découlant du refus de se soumettre à un test visant à déterminer les taux de drogue ou d'alcool devraient correspondre aux sanctions les plus sévères.

Les tests obligatoires visant à déterminer le taux d'alcool ou de drogue dans le sang, ou les deux, ne devraient être effectués que lorsque des mesures sont en place pour protéger la Charte des droits et libertés et la dignité des citoyens. (O-75,R-78,84,85,00,01,03,05)

Recommandation 6.3.2**ÉTIQUETAGE DES MÉDICAMENTS D'ORDONNANCE**

Les gouvernements provinciaux devraient exiger des pharmaciens que l'étiquetage des médicaments d'ordonnance comporte une mise en garde sur les risques de la conduite après avoir absorbé le médicament. L'étiquette devrait être complétée par un pharmacien au moment où le médicament est prescrit. (O-70,R-71,74,77,01)

Recommandation 6.3.3**PROGRAMME D'INFORMATION SUR LES MÉFAITS DES DROGUES ET DE L'ALCOOL**

Les gouvernements et les groupes intéressés sont priés de faire des campagnes de sensibilisation sur les méfaits de l'alcool et des drogues afin de renseigner les conducteurs du danger que constitue la conduite avec facultés affaiblies, de la gravité de l'offense et de l'importance des peines qui s'y rattachent.

Il est nécessaire que les forces policières, les juges et les procureurs soient sensibilisés et comprennent de manière approfondie la question de la conduite en état d'ébriété afin que toutes les parties voient le problème sous le même angle et comprennent le fonctionnement du système. (O-82,R-83,00,01,04)

Recommandation 6.3.4**ORIENTATION ET RÉHABILITATION DES PERSONNES CONDAMNÉES POUR CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES**

La CAA recommande vivement aux gouvernements provinciaux et aux organismes participant à des programmes de prévention relatifs à la conduite automobile avec facultés affaiblies de mettre en place des procédures pour que chaque personne condamnée pour conduite avec facultés affaiblies fasse l'objet d'une évaluation qui viserait à déterminer si elle a trop consommé d'alcool ou de drogue ou si elle a développé une dépendance à l'égard de l'une ou l'autre de ces substances. Selon les résultats de l'évaluation, les contrevenants pourraient être tenus de suivre un programme de réhabilitation et de recevoir un traitement approprié pour que leur permis de conduire soit rétabli.

La loi devrait autoriser l'évaluation obligatoire et, lorsque cela est justifié, le traitement des contrevenants, en plus de leur condamnation et de leur peine. Ce programme devrait être mis en œuvre en se fondant sur un modèle d'utilisateur-payeur. (O-71,R-74,83,84,00,01,05)

Recommandation 6.3.5**ARRÊSTATION DES CONDUCTEURS AUX FACULTÉS AFFAIBLIES PAR L'ALCOOL ET AUTRES DROGUES**

On incite les policiers à augmenter leur surveillance en effectuant des vérifications au hasard. Les forces de l'ordre sont priées de suppléer aux vérifications au hasard par des campagnes afin de rendre le public plus conscient des possibilités d'appréhension. Ces vérifications systématiques devraient être cependant faites de manière à ne pas trop retarder la circulation ni à provoquer des risques d'accident.

Les gouvernements ont tout intérêt à procéder à des études sur les peines efficaces prévues par la loi, les stratégies d'application et les initiatives de sensibilisation concernant les conducteurs aux facultés affaiblies par les drogues.

Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient travailler ensemble à simplifier le rassemblement des preuves et les procédures d'établissement de la responsabilité en se donnant comme objectif de réduire le fardeau administratif et le temps nécessaire pour porter une accusation de conduite en état d'ébriété.

Les gouvernements devraient s'assurer que les forces de l'ordre disposent des outils et du soutien législatif nécessaires pour pouvoir détecter efficacement et inculper en bonne et due forme les conducteurs aux facultés affaiblies par des drogues.

Les policiers formés dans le cadre de programmes de reconnaissance et d'évaluation des drogues seront plus en mesure de reconnaître et de classer les symptômes de la toxicomanie et les signes de facultés affaiblies.

Les forces de l'ordre devraient adopter une formation uniforme pour les experts en dépistage des drogues. (O-83,R-84,86,01,03,04)

Recommandation 6.3.6

PEINES POUR CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

Tous les cas de conduite avec facultés affaiblies, peu importe la substance en cause, devraient être considérés comme une infraction au même titre en vertu du Code criminel, et toutes les dispositions liées à l'appréhension, aux tests, à l'évaluation, à la réhabilitation et aux peines devraient s'appliquer de la même façon. Il faudrait remanier les lois au besoin pour faciliter l'utilisation d'une technologie efficace permettant de dépister les substances et d'appréhender les contrevenants.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont encouragés à poursuivre des campagnes rigoureuses d'application et de sensibilisation.

Les tribunaux devraient imposer les peines compte tenu de la gravité des actes de conduite avec facultés affaiblies.

Plus le taux d'affaiblissement des facultés est élevé, plus la peine devrait être sévère, étant donné que les contrevenants à haut risque sont responsables d'un plus grand nombre de collisions, qui causent un plus grand nombre de décès, et qu'ils sont plus susceptibles de récidiver. (O-83,R-84,85,86,94,00,01,03,05)

Recommandation 6.3.7

RÉVOCATION ADMINISTRATIVE DU PERMIS DE CONDUIRE

Les autorités responsables devraient appliquer des suspensions administratives permettant aux policiers de suspendre sur-le-champ le permis d'un conducteur dont le test démontre qu'il a dépassé la limite d'alcoolémie permise ou qui refuse de faire un test. On devrait suspendre ou révoquer le permis seulement lorsqu'une méthode éprouvée confirme la présence d'alcool ou de drogue dans le sang ou lorsque le conducteur refuse de se soumettre à l'alcootest ou à un test de dépistage de drogues. Ce système devrait permettre un déroulement rapide du processus judiciaire. (O-95,R-01)

Recommandation 6.3.8

LIMITE DU TAUX D'ALCOOL DANS LE SANG POUR LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES UTILITAIRES

CAA appuie les dispositions du Code criminel qui fixe la tolérance à zéro pour les conducteurs de véhicules lourds. Les conducteurs de véhicules utilitaires devraient se voir imposer des peines extrêmement sévères pour conduite avec facultés affaiblies, par l'alcool ou la drogue, qui tiennent compte des dangers et des risques qu'implique la conduite négligente d'un poids lourd. (O-90,R-94,95,01)

Recommandation 6.3.9

TESTS SERVANT À DÉTERMINER LA CONCENTRATION D'ALCOOL OU DE DROGUE DANS LE SANG DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES COMMERCIAUX

Le gouvernement fédéral devrait adopter des règlements relatifs au contrôle de la présence de drogues et d'alcool chez les conducteurs de véhicules utilitaires. Ces règlements devraient tenir compte des droits des employés à la protection des renseignements personnels, à la confidentialité et à la dignité. Les tests de dépistage d'alcool et de drogues devraient être vus comme faisant partie d'une approche systématique comprenant l'évaluation, le traitement et l'éducation. (O-96,R-01)

Recommandation 6.3.10

UNIFORMISATION DE L'ÂGE LÉGAL POUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL

Les gouvernements provinciaux sont priés d'uniformiser l'âge légal pour la consommation d'alcool, cela dans le but de diminuer l'habitude de traverser les frontières en automobile pour boire. (O-91,R-01)

Recommandation 6.3.11**DÉMARREURS ANTI-ÉBRIÉTÉ**

La période d'utilisation obligatoire d'un démarreur anti-ébrété, également appelé antidémarreur avec éthylomètre, devrait augmenter à chaque récidive. (O-02,R-03)

Recommandation 6.3.12**TAUX D'ALCOOLÉMIE MAXIMUM PRÉVU DANS LE CODE CRIMINEL**

Jusqu'à ce que des études indiquent constamment et fortement qu'il serait avantageux de réduire le taux d'alcoolémie maximum prévu dans le Code criminel, il faudrait maintenir la limite actuelle de 0,08 et l'appliquer rigoureusement. (O-03)

OBJECTIF 6.4**PUBLICITÉ RELATIVE AUX BOISSONS ALCOOLISÉES**

Toutes les réclames d'alcool et tous les récipients de produits alcoolisés doivent contenir des avertissements contre l'alcool au volant. (O-91,R-01)

OBJECTIF 6.5**PUBLICITÉ DES VÉHICULES MOTORISÉS**

La publicité et les promotions de vente de véhicules motorisés démontrant des manœuvres peu sécuritaires et (ou) la conduite à grande vitesse sont inadmissibles et ne devraient pas être permises. (O-70,R-75,77,84,86,01)

Recommandation 6.5.1**IMPORTANCE DE LA PUISSANCE ET DE LA VITESSE DES VÉHICULES MOTORISÉS**

L'industrie automobile ne devrait pas axer la publicité sur la démonstration de manœuvres peu sécuritaires et (ou) sur la conduite à grande vitesse des véhicules, étant donné que des conducteurs peuvent être tentés d'imiter ces manœuvres dangereuses. (O-85,R-86)

Recommandation 6.5.2**NORMES SUR LA PUBLICITÉ RELATIVE AUX VÉHICULES MOTORISÉS**

Le gouvernement fédéral et Les normes canadiennes de la publicité ont tout intérêt à informer les constructeurs et les détaillants de véhicules motorisés ainsi que l'industrie de la publicité que toute publicité sur les véhicules motorisés doit respecter le Code canadien des normes de la publicité et ne doit pas montrer des véhicules conduits à vitesse élevée ou d'une autre manière non sécuritaire. (O-03)

OBJECTIF 6.6**SÉCURITÉ DES ENFANTS CIRCULANT À PIED**

Les collisions de véhicules motorisés représentent l'une des principales causes de blessures chez les enfants. Il faut poursuivre les efforts afin de protéger les enfants lorsqu'ils sont en présence de véhicules, surtout dans les zones scolaires. (O-77,R-78,01,04)

Recommandation 6.6.1**MESURES TECHNIQUES ET CONCEPTUELLES CONCERNANT LES ZONES SCOLAIRES**

Il faudrait appliquer des procédures et des programmes techniques et conceptuels appropriés pour protéger les enfants dans les zones scolaires. (O-04)

Recommandation 6.6.2**BRIGADES SCOLAIRES**

Les brigades scolaires, qui fonctionnent conformément aux règles énoncées dans les Normes recommandées pour la Brigade scolaire, par la CAA, constituent l'un des moyens les plus efficaces de protéger les écoliers. Nous demandons aux autorités en matière d'éducation d'implanter des programmes de brigades scolaires là où c'est approprié et justifié. Ces brigades doivent fonctionner et être formées en collaboration avec les services policiers locaux, les clubs de la CAA, les commissions scolaires, les exploitants d'autobus scolaires et recevoir l'aide de commanditaires. (O-65,R-75,76,77,78,81,83,99,01)

Recommandation 6.6.3**BRIGADIERS ADULTES**

L'embauche de brigadiers adultes est reconnue comme moyen de protéger les écoliers aux intersections et aux abords des écoles et ces derniers peuvent travailler conjointement avec les brigades scolaires. Les autorités responsables des activités des brigadiers adultes sont priées de suivre les directives énoncées dans les normes recommandées par la CAA en ce qui a trait aux brigadiers adultes. (O-77,R-78,01)

OBJECTIF 6.7

ENSEIGNEMENT SUR LA SÉCURITÉ À BICYCLETTE

Les autorités provinciales sont priées d'instaurer au sein du système scolaire un programme d'éducation à la conduite sécuritaire à bicyclette, et dont la promotion serait aussi étendue à toute la population en général. (O-83,R-01)

OBJECTIF 6.8

DISTRACTION AU VOLANT

Sous toutes ses formes, la distraction au volant représente une menace pour la sécurité de tous les usagers de la route. Il y aurait lieu que l'industrie, l'État et les intervenants en matière de sécurité routière poursuivent avec vigueur les mesures visant à la réduire, par des moyens éducatifs et techniques fondés sur des recherches scientifiques. (O-03)

Recommandation 6.8.1

SENSIBILISATION À LA DISTRACTION AU VOLANT

Il faudrait sensibiliser les conducteurs aux conséquences qu'entraîne le fait d'exécuter de multiples tâches au volant (et à la distraction cognitive cumulative qui en résulte). Il est fortement recommandé de les sensibiliser aux nombreuses distractions qui entraînent des collisions et aux mesures à prendre pour gérer ces mêmes distractions efficacement et en toute sécurité.

À l'heure actuelle, les guides provinciaux et territoriaux de l'automobiliste renferment très peu de renseignements sur la distraction au volant, le cas échéant. Pour que les conducteurs soient mieux sensibilisés aux distractions potentiellement dangereuses, la CAA encourage les autorités provinciales et territoriales à inclure une section sur la distraction au volant dans leur guide de l'automobiliste et leur programme de formation pour l'obtention du permis de conduire. La CAA a élaboré un modèle de section destiné aux autorités. (O-03,R-04)

Recommandation 6.8.2

INTERVENTIONS LÉGISLATIVES EN MATIÈRE DE DISTRACTION AU VOLANT

Les lois actuelles sur la conduite imprudente peuvent s'appliquer lorsqu'une distraction quelconque au volant est jugée en cause dans une collision. Lorsqu'elles sont appliquées, les autorités responsables devraient documenter le type de distraction pour garantir une meilleure collecte de données sur la part de la distraction au volant dans les collisions. (O-03)

Recommandation 6.8.3

MESURES LÉGISLATIVES CONCERNANT LES DISTRACTIONS AU VOLANT LIÉES À LA TECHNOLOGIE

Les gouvernements qui songent à des interdictions et des restrictions législatives en ce qui concerne les sources de distraction à bord qui se rapportent à la technologie, comme les téléphones cellulaires et les autres appareils de télécommunications utilisés au volant, devraient fonder ce genre de législations sur des recherches scientifiques et sur les connaissances en sécurité routière. Les études devraient démontrer en quoi l'utilisation de la technologie à bord influe sur le rendement et le comportement au volant et porter sur le rapport avec les taux de collision. Les interdictions législatives devraient être précédées et doivent être appuyées par des efforts de sensibilisation soutenus visant à informer la population des dangers qui se rapportent aux distractions au volant dues à la technologie.

Les lois qui ne font qu'interdire les téléphones cellulaires sont déconseillées, car les recherches démontrent que l'intensité ou la charge cognitive de la conversation constitue la principale cause d'erreurs et que l'utilisation même de l'appareil est un facteur secondaire. (O-03,R-04)

Recommandation 6.8.4

RECUEIL DE DONNÉES ET RECHERCHES SUR LA DISTRACTION AU VOLANT

Pour favoriser la recherche sur la distraction au volant, les gouvernements auraient tout intérêt à modifier les protocoles de collecte de données sur les collisions afin d'inclure des renseignements propres aux activités du conducteur au moment d'une collision, comme l'utilisation d'un téléphone cellulaire ou d'appareils de divertissement, l'attention portée à d'autres passagers ou la consommation de nourriture ou de boissons. Il y aurait lieu de demander à des organismes de recherche en sécurité routière de procéder à des études permanentes axées sur l'analyse et les résultats. (O-03)

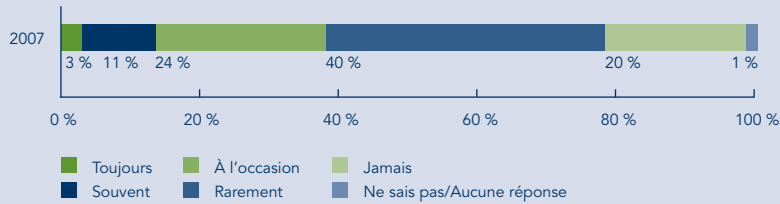
Recommandation 6.8.5

UTILISATION SÉCURITAIRE DES TÉLÉPHONES CELLULAIRES

Les téléphones cellulaires peuvent améliorer la sécurité des déplacements en permettant aux automobilistes d'appeler un service d'assistance d'urgence ou de signaler des véhicules en panne, des collisions, des conditions routières dangereuses, des urgences médicales et des actes criminels dont ils sont témoins.

Conduire un véhicule motorisé exige toute attention du conducteur. Les conducteurs ne devraient pas se servir d'un téléphone cellulaire lorsque leur véhicule est en mouvement. Ils devraient quitter la route et s'arrêter à un endroit sûr, comme une aire de repos ou un terrain de stationnement, avant de faire un appel ou de répondre. Il faudrait prôner les services de messagerie vocale pour les abonnés du téléphone cellulaire comme moyen d'éliminer la nécessité de répondre au volant. (O-03,R-04)

À QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ-VOUS UN TÉLÉPHONE CELLULAIRE PENDANT QUE VOUS CONDUISEZ : TOUJOURS, SOUVENT, À L'OCCASION, RAREMENT OU JAMAIS?



Source : Sondage d'opinion, CAA, 2007

Recommandation 6.8.6

SYSTÈMES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION DE BORD

Les fabricants devraient installer des appareils électroniques liés à la sécurité et aux différentes fonctions du véhicule dont l'usage est le plus facile et le moins distrayant possible. Les autres appareils, notamment les outils de travail professionnels, les appareils de divertissement, et autres, devraient être placés de façon que le conducteur ne puisse s'en servir pendant qu'il conduit et devraient être conçus de manière à réduire au minimum l'effet de distraction sur le conducteur.

Le gouvernement fédéral devrait procéder ou collaborer conjointement avec les fabricants automobiles, à des recherches visant à élaborer les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada pour mieux régir les technologies en matière de télématique. (O-01,R-02)

OBJECTIF 6.9

FATIGUE AU VOLANT

Pour mieux réduire le nombre d'incidents liés aux collisions et dus à la fatigue ou au manque de sommeil, la CAA exhorte les gouvernements et le milieu de la sécurité routière à élaborer des documents pour sensibiliser le public conducteur aux dangers de conduire en ayant manqué de sommeil ou sans prendre de pause suffisante. Ce genre de documents devrait aussi être axé sur les mesures à prendre pour réduire le nombre de collisions dues à la fatigue.

De plus, la CAA conseille vivement aux ministères des Transports fédéral et provinciaux d'évaluer rigoureusement les haltes routières pour connaître leur utilité et leur sécurité.

Les fonctionnaires, les milieux scientifique et médical et les constructeurs sont encouragés à étudier les effets du manque de sommeil et à évaluer l'efficacité des systèmes antisolmeil de bord. (O-03)

OBJECTIF 6.10

COLLISIONS AVEC DES ANIMAUX SAUVAGES

La CAA recommande aux gouvernements provinciaux d'améliorer la collecte de données sur les collisions avec des animaux sauvages afin de mieux cibler les activités d'application des règlements de la circulation et de gestion des transports pendant les périodes à haut risque dans les zones reconnues comme des endroits où ce genre de collisions risque fort d'arriver.

La CAA recommande également que les gouvernements provinciaux et les autres parties intéressées, y compris les clubs de la CAA, intensifient les efforts d'éducation et de sensibilisation aux dangers que représentent les collisions avec des animaux sauvages pour les conducteurs sur les routes du pays. (O-08)

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

OBJECTIF 7.1

LÉGISLATION

La législation sur la circulation doit être uniforme, appliquée et fondée sur les meilleures recherches en circulation afin d'assurer la sécurité des usagers de la route et des piétons. (O-67,R-71,74,75,77,82,01)

OBJECTIF 7.2

TRIBUNAUX DE LA CIRCULATION

Les représentants de la justice devraient suivre une formation et posséder des connaissances en matière de circulation. Ces tribunaux devraient de plus siéger selon un horaire assez souple, de sorte que les peines infligées ne soient pas, en plus, alourdies par des pertes de revenus. (O-65,R-71,74,76,78,85,01)

OBJECTIF 7.3

SERVICES PARAJURIDIQUES EN MATIÈRE D'INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

Les services parajuridiques en matière d'infractions au Code de la route ont un rôle à jouer pour ce qui est de permettre un meilleur accès au système judiciaire. Les gouvernements doivent faire preuve de vigilance lorsqu'il s'agit de faire en sorte que le public demeure confiant que ceux qui lui fournissent des services parajuridiques sont bien renseignés, adoptent un comportement éthique et sont compétents. (O-90,R-03)

Recommandation 7.3.1

CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR LES SPÉCIALISTES PARAJURIDIQUES DU CODE DE LA ROUTE

Les gouvernements ont tout intérêt à élaborer un cadre réglementaire pour les spécialistes parajuridiques du Code de la route qui offrent des services juridiques au public, conçu et mis au point pour avantager celui-ci. Ce genre de réglementation devrait être appuyé par une évaluation des coûts liés au cadre.

Le cadre réglementaire devrait donner un aperçu des exigences concernant la formation, l'agrément, l'octroi de permis, l'assurance et l'élaboration d'un code de conduite et d'un processus disciplinaire. Il faut présenter des approches à l'autorisation et à l'agrément des spécialistes parajuridiques mais aussi les évaluer pour s'assurer qu'elles procurent des avantages considérables sur le plan de la protection du public. Le cadre doit être conçu pour protéger les consommateurs contre l'incompétence et les pratiques sans scrupules ou frauduleuses de spécialistes parajuridiques et doit donc être conçu pour prévoir des sanctions disciplinaires appropriées dans le cas des personnes qui commettent des abus. (O-90,R-03)

OBJECTIF 7.4

SERVICES POLICIERS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'APPLICATION DE LA LOI

Une mise en application convenable du Code de la route est essentielle au maintien d'un système de transport routier sûr et efficace. Les gouvernements sont encouragés à établir des normes d'application du code de la route et à fournir un financement qui permet des niveaux d'application satisfaisants. (O-77,R-81,01)

Recommandation 7.4.1

MAINTIEN DE SERVICES POLICIERS ADÉQUATS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'APPLICATION DE LA LOI

Les administrations provinciales et municipales sont priées de maintenir un juste équilibre entre la prévention du crime, la sécurité routière et l'application des règlements de la circulation, dans le programme global des forces policières. Le but de l'application du code de la route ne devrait pas être lié aux revenus. (O-77,R-78,81,96,01)

OBJECTIF 7.5

RESPECT DES LIMITES DE VITESSE

Le respect des limites de vitesse devrait être appliqué de la façon la plus juste et la plus sécuritaire possible. (O-96)

Recommandation 7.5.1

DÉTECTEURS DE RADAR

Les provinces sont priées de prohiber, par législation, la vente, la possession et l'utilisation de détecteurs de radar. (O-78)

Recommandation 7.5.2

APPRÉHENSION DES MORDUS DE LA VITESSE

Les services policiers qui utilisent un détecteur de vitesse pour détecter les excès de vitesse doivent appréhender le contrevenant et lui remettre une sommation en personne. Cette mesure permettra de s'assurer que l'automobiliste est pleinement au courant de l'existence de cette sommation ainsi que de l'heure et du lieu de l'infraction, que la bonne personne est accusée, et que cette personne sera amenée à modifier sa façon de conduire.

Dans le but de réduire la fréquence et la gravité des collisions entre véhicules motorisés, la CAA appuie l'utilisation d'un détecteur de vitesse pour la mise en application des limites de vitesse selon les dispositions suivantes :

- que les points d'inaptitude habituels ne soient pas enlevés avant que l'identité du conducteur ne soit connue;
- que l'investissement dans les détecteurs de vitesse et la fréquence de leur utilisation soient suffisants pour qu'elles représentent un moyen de dissuasion crédible;
- qu'elle soit strictement réservée à la réduction de la gravité et de la fréquence des collisions et qu'elle ne serve pas à la création de revenus;
- que les organismes chargés d'appliquer le Code de la route emploient des détecteurs de vitesse principalement dans les secteurs où les collisions sont très fréquentes ou qui représentent d'autres risques pour la sécurité;
- que les forces de l'ordre collaborent à l'élaboration d'un programme efficace et cohérent de relations publiques et de sensibilisation relativement au détecteur de vitesse;
- que la technologie soit utilisée pour veiller à l'application de vitesses permises raisonnables.

Pour que le public perçoive moins cette technologie comme une source de revenus, les recettes provenant de l'utilisation de détecteurs de vitesse devraient revenir directement à la province ou à la municipalité responsable, et une grande partie de toutes les recettes provenant des amendes imposées pour les infractions au Code de la route devrait être affectée à des initiatives de sécurité routière. (O-88,R-93,94,96,01,04)

OBJECTIF 7.6

POURSUITES À GRANDE VITESSE

Tous les paliers de gouvernement et leurs agents de police sont priés d'élaborer et d'administrer des procédés de formation et des lignes directrices relativement au moment opportun, à l'endroit où les agents doivent commencer ou arrêter une poursuite à grande vitesse et à la manière de le faire. Des cours de manœuvre de véhicules en situation d'urgence devrait faire partie de la formation régulière des agents de police afin qu'ils puissent assurer un haut niveau de compétence et de sécurité. (O-82,R-01)

Recommandation 7.6.1

DÉCISION EN CE QUI A TRAIT AUX POURSUITES

Les poursuites policières ne devraient avoir lieu que lorsque qu'un agent a des motifs raisonnables de penser que l'infraction est grave et qu'une appréhension immédiate s'impose au regard de la sécurité publique. (O-82,R-86,01)

Recommandation 7.6.2

AMENDES

La CAA soutient la loi qui prévoit des amendes sévères pour les conducteurs de véhicules motorisés qui se dérobent volontairement devant la police. (O-82,R-86,01)

Recommandation 7.6.3

IDENTIFICATION DE LA POLICE

La police ne doit pas utiliser de véhicules sans identification ou des policiers en civil dans les poursuites à grande vitesse, à moins que cela ne soit absolument nécessaire. (O-86)

Recommandation 7.6.4

MÉTHODES D'APPRÉHENSION

La police ne doit bloquer les routes, percuter ou tamponner lors des poursuites à grande vitesse, que lorsque l'infraction commise ou la façon d'agir de la personne qui fait l'objet de la poursuite représente un si grand danger pour le public qu'une appréhension immédiate soit nécessaire.

La police ne doit tirer à l'arme à feu à partir d'un véhicule en marche, que lorsqu'il s'agit de défendre la vie du policier ou la vie d'une autre personne. (O-86,R-01)

OBJECTIF 7.7

CONDUITE EN DÉPÎT DE LA SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE

La CAA appuie la suspension du permis de conduire pour les violations graves au code de la route. Les automobilistes ne doivent pas conduire lorsque leur permis a été suspendu. (O-96,R-01)

Recommandation 7.7.1

AVIS DE SUSPENSION

Les gouvernements provinciaux doivent s'assurer que les contrevenants reçoivent des avis de suspension de permis. Le véhicule des contrevenants qui ne respectent pas la suspension du permis de conduire devrait être confisqué sur-le-champ. (O-96,R-01)

OBJECTIF 7.8

CONTRAVENTIONS DE STATIONNEMENT

L'émission de contraventions de stationnement à un propriétaire de véhicule présume que ce propriétaire est responsable de l'infraction. Il faut accorder un soin particulier à la protection des droits du propriétaire. (O-92,R-01)

Recommandation 7.8.1

MISE EN APPLICATION DES CONTRAVENTIONS DE STATIONNEMENT

Les gouvernements provinciaux devraient exiger que la marque et la couleur du véhicule soient inscrites, en plus du numéro d'immatriculation, sur les contraventions de stationnement. Si un automobiliste ne répond pas au premier avis de contravention envoyé par la poste, ou s'il conteste le fait qu'il s'agit de son véhicule, les autorités responsables de l'immatriculation des véhicules automobiles devraient être tenues de comparer la description du véhicule avec celle contenue dans le dossier. Cela permettrait de réduire la poursuite d'automobilistes pour des contraventions émises par erreur en raison d'une erreur de transcription du numéro d'immatriculation par l'agent. Lorsque la description du véhicule ne correspond pas au moins à la marque du véhicule, la contravention devrait être annulée. (O-92,R-01)

OBJECTIF 7.9

COLLISIONS AUX INTERSECTIONS

On devrait faire appel à des méthodes éducatives et de mise en application afin de réduire le nombre de collisions de véhicules motorisés aux intersections. (O-94,R-99,01)

Recommandation 7.9.1

CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

Les services de police devraient améliorer la surveillance aux intersections passantes, en particulier celles où le taux de collisions est élevé, afin de réduire les passages sur un feu rouge. Pour faire respecter le code de la route, des appareils de surveillance des feux rouges, qui photographient et permettent d'identifier les véhicules brûlant un feu rouge, pourraient être installés. Ces genres d'appareils devraient être utilisés seulement aux intersections où on enregistre un taux élevé de collisions à cause des véhicules qui brûlent les feux rouges, et leur présence devrait être indiquée au moyen d'un panneau de signalisation.

Afin que le grand public perçoive moins que les caméras aux feux rouges sont une question de génération de recettes, celles-ci devraient être versées directement à la province ou à la municipalité responsable et une part considérable devrait être affectée aux initiatives de sécurité routière (O-94,R-96,99,01,08)

TOURISME

OBJECTIF 8.1

EXPANSION ET PROMOTION DU TOURISME

Les gouvernements, l'industrie et les intervenants devraient collaborer afin de mettre au point une vision à long terme et une orientation stratégique favorisant la promotion de programmes bien financés et efficaces destinés à mettre en valeur la viabilité et la durabilité de l'industrie touristique canadienne, compte tenu des impacts environnemental, social et culturel du tourisme. Les politiques et la planification touristiques devraient être uniformes d'une province et d'un pays à l'autre, garantir que le gouvernement fédéral émet les directives nécessaires et fait preuve du leadership requis, réduire au minimum les obstacles au tourisme, offrir une formation adéquate aux professionnels du domaine et bien protéger les consommateurs et l'industrie touristique. Il y aurait lieu d'intégrer des procédures de surveillance et d'évaluation pour assurer l'efficacité des politiques et de la planification touristique. (O-68,R-75,03,04)

Recommandation 8.1.1

VOYAGES À L'INTÉRIEUR DU PAYS

Afin d'encourager les Canadiens, les Américains et les autres touristes de l'étranger à voyager davantage au Canada, tous les paliers de gouvernement devraient examiner attentivement la portée des taxes et des autres facteurs qui font monter les prix au-delà de toute concurrence et qui entraînent une baisse du tourisme au pays. (O-75,R-76,77,78)

OBJECTIF 8.2

RÉFORME DE LA RÈGLEMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT AÉRIEN

La CAA soutient le principe de compétitivité et de déréglementation sur le marché. Il permet d'offrir aux consommateurs canadiens un maximum de flexibilité, de commodité et de solutions de rechange. Les plus hautes normes de sécurité doivent être maintenues. (O-84,R-86,01)

Recommandation 8.2.1

PROTECTION VOYAGE POUR LE CONSOMMATEUR

Les gouvernements sont priés de collaborer avec l'industrie afin d'élaborer un système de protection pour les passagers qui restent ou qui sont incommodés par des billets de transporteurs aériens ayant déposé leur bilan.

La CAA appuie l'élaboration et la mise en place d'un programme provincial, national ou international peu coûteux de protection des passagers qui indemnise les voyageurs en cas de manquement de la part du fournisseur final. Ce genre de protection devrait s'appliquer aux consommateurs de services de ligne aérienne, de voyages forfaitaires et de croisières et devrait être étendu aux autres services de voyage semblables. (O-01,R-04)

Recommandation 8.2.2

INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES

Les exploitants d'installations aéroportuaires sont priés de faire tous les efforts possibles afin d'assurer la sécurité et le confort des passagers, en leur offrant entre autres des stationnements adéquats et des points d'embarquement et de débarquement. On devrait accorder une attention particulière aux besoins des voyageurs âgées ou handicapés. (O-01)

Recommandation 8.2.3

AMÉLIORATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT AÉRIEN

La CAA appuie les programmes visant à moderniser le système d'aéroport et de voies aériennes du Canada et insiste sur un financement continu destiné à :

- agrandir au besoin la capacité des aéroports existants.
- des études sur la faisabilité et la localisation des nouvelles installations aéroportuaires.
- l'expansion et à la modernisation des systèmes de contrôle de la circulation aérienne et l'augmentation du nombre de contrôleurs aériens et d'inspecteurs qualifiés.
- l'enrichissement de la recherche, de la planification et du développement relatifs à des projets concernant la sécurité aérienne. (O-01)

OBJECTIF 8.3

AMÉLIORATION DES FORMALITÉS AUX FRONTIÈRES

Les formalités aux frontières devraient être conçues de façon à faciliter un dédouanement sécuritaire et efficace des voyageurs. (O-68,R-74,75,76,01,04)

OBJECTIF 8.4

SÉCURITÉ DES PASSAGERS EN VOL

La CAA encourage l'industrie aérienne à adopter des mesures positives préventives dans le cadre d'un effort de réduction de la fréquence et de l'effet des incidents associés au comportement désordonné ou perturbateur des voyageurs aériens avant, pendant et après les vols. Ces mesures peuvent comprendre des cours obligatoires de gestion des conflits pour les équipages, ainsi que des cours sur l'identification de problèmes mentaux pour les équipes des services avant vol et pour le personnel de l'aéroport. L'établissement de mesures appropriées en ce qui a trait au traitement discret d'un passager à la conduite désordonnée en vol et une liaison adéquate avec les autorités locales au sol pourraient aider les équipages de bord et le personnel au sol à minimiser l'impact des passagers au comportement désordonné sur les autres passagers. (O-01)

OBJECTIF 8.5

PUBLICITÉ RELATIVE AUX VOYAGES AÉRIENS

Le coût d'un billet d'avion comprend différentes taxes et divers frais supplémentaires. La publicité sur les tarifs aériens devrait fournir aux consommateurs tous les renseignements nécessaires pour prendre une décision. (O-05)

Recommandation 8.5.1

PUBLICITÉ RELATIVE AUX VOYAGES AÉRIENS

La CAA recommande vivement au gouvernement fédéral de mettre en place des règlements qui obligerait l'industrie du voyage aérien à pleinement divulguer le coût des voyages dans sa publicité, y compris, sans s'y limiter, la valeur des frais supplémentaires. (O-05)

OBJECTIF 8.6

SANTÉ DES VOYAGEURS AÉRIENS

L'industrie aérienne doit faire preuve d'une vigilance constante pour protéger la santé des voyageurs. (O-05)

Recommandation 8.6.1

RÉDUCTION DES PROBLÈMES DE SANTÉ PENDANT LES VOYAGES AÉRIENS

La CAA recommande vivement à l'industrie aérienne d'entreprendre ce qui suit :

- des mesures de prévention concrètes afin de réduire les risques de problèmes de santé pendant les vols;
- des mesures de prévention concrètes afin de réduire la propagation de maladies lorsqu'une alerte est donnée;
- la mise au point de renseignements et l'amélioration de ceux qui existent sur les problèmes de santé reliés au voyage à l'intention des passagers. (O-05)

ENVIRONNEMENT

OBJECTIF 9.1

ÉCONOMIE DE L'ÉNERGIE ET RÉDUCTION DE LA POLLUTION DE L'AIR ET DES GAZ À EFFET DE SERRE

Reconnaissant l'importance de la mobilité pour les Canadiens et notre désir de préserver l'environnement, la CAA appuie les mesures pratiques et économiquement réalisables visant à conserver l'énergie et à réduire la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures doivent offrir des avantages mesurables proportionnés aux coûts d'installation et d'entretien. (O-75,R-77,78,80,98,01,04,06,08)

Recommandation 9.1.1

PROGRAMMES GOUVERNEMENTAUX RECOMMANDÉS

La CAA encourage ce qui suit :

- a) l'investissement de l'État et du secteur privé, y compris de l'industrie automobile dans la recherche et le développement relatifs aux technologies de pointe en matière de véhicule qui sont destinées à conserver l'énergie, à réduire les émissions des véhicules et à limiter leurs effets, comme la pile à combustible, les véhicules hybrides et les autres technologies;
- b) la réglementation gouvernementale exigeant que les carburants à moteur répondent à des normes de moins en moins nuisibles pour réduire l'impact sur l'environnement;
- c) les routes intelligentes intégrant des systèmes innovateurs de gestion de la circulation et de l'information pour optimiser le débit de circulation et réduire la congestion;
- d) les programmes gouvernementaux qui offrent des mesures incitatives pour compenser les inconvénients relatifs au coût que présentent les véhicules de rechange, stimuler la demande de ce genre de véhicules et favoriser et accélérer l'élaboration et l'introduction d'autres véhicules à haut rendement énergétique;
- e) l'existence d'un système de transport multimodal qui offre des choix aux automobilistes;
- f) les campagnes d'éducation et de sensibilisation du public qui permettent aux automobilistes de faire des choix plus éclairés quant aux véhicules et au transport. (O-08)

Recommandation 9.1.2

ÉCONOMIE DE L'ÉNERGIE

En accord avec les clubs automobiles, les entreprises et les diverses organismes, les gouvernements devraient encourager les consommateurs de produits pétroliers à économiser l'énergie et à toujours y penser. La CAA s'oppose aux amendes comme mesures punitives dans le but de réduire l'utilisation de carburant de transport afin d'atteindre des objectifs de réduction des émissions.

Les constructeurs de véhicules motorisés devraient poursuivre leurs recherches pour concevoir des véhicules qui consomment moins d'énergie et qui émettent moins de polluants et pour trouver les moyens d'utiliser économiquement des sources énergétiques de rechange. (O-75,R-76,77,79,98,01,03,06)

Recommandation 9.1.3

NORMES D'ÉMISSIONS POUR LES VÉHICULES LÉGERS ET LOURDS

Le gouvernement fédéral devrait adopter des normes d'émission pour les nouveaux véhicules légers et lourds vendus au Canada qui limite la quantité des émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbure, d'oxyde d'azote, de composé organique volatil, de substance de poussières fines et d'autres substances chimiques qui nuisent à la qualité de l'air. Des normes obligatoires visant à régir les émissions produites par les moteurs diesels devraient encourager l'adoption des plus récents progrès technologiques en matière de technologie de moteurs diesels.

(O-90,R-97,01,06)

Recommandation 9.1.4

PROGRAMMES D'INSPECTION OBLIGATOIRES POUR LES VÉHICULES MOTORISÉS

Les gouvernements provinciaux devraient instituer l'inspection des émissions des véhicules selon des normes acceptables, ainsi que des tests de vérification efficaces. Ces programmes d'inspection devraient devenir obligatoires pour les véhicules datant de plus de huit ans qui doivent être remis en vente. (O-90,R-92,01,08)

Recommandation 9.1.5

CHANGEMENT CLIMATIQUE — MESURES LES PLUS PROMETTEUSES

La CAA encourage des mesures comme l'entente volontaire conclue entre le gouvernement fédéral et le secteur de l'automobile, selon laquelle l'industrie devra avoir réduit les émissions de gaz à effet de serre de 5,3 mégatonnes en 2010. Aussitôt que possible, les gouvernements devraient mettre en œuvre les mesures qui suivent, acceptées par la CAA en tant que membre de la Table nationale de discussion du secteur des transports sur le changement climatique, afin de réduire de 10,8 mégatonnes les émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2010 :

- a) avantages du transit exempt d'impôt
- b) feux de signalisation adaptatifs
- c) dégagement électronique des véhicules commerciaux
- d) gestion des incidents
- e) code de pratique, fret maritime
- f) code de pratique, traversiers
- g) application de la loi en ce qui a trait aux limites de vitesse actuelles
- h) feux de signalisation synchronisés

L'industrie et les gouvernements sont priés d'élaborer des systèmes ainsi que des programmes éducatifs visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre par l'adoption des mesures suivantes :

- a) formation des chauffeurs de camions, efficacité énergétique
- b) carte à puce pour le paiement des frais de transit
- c) télétravail
- d) programmes d'éducation et de sensibilisation des conducteurs
- e) covoiturage simple ou alterné (O-02,R-04,06)

Recommandation 9.1.6

POLITIQUE SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL ET ENVIRONNEMENT

La CAA appuie l'élaboration d'une politique sur le réseau routier national qui comprend un investissement à long terme ayant pour but de faire en sorte que le réseau routier canadien soit conforme à la norme, comme l'a indiqué en 2000 la Table des transports sur les changements climatiques, d'améliorer et d'étendre les routes au besoin dans le cadre d'un plan global visant à réduire les émissions et la congestion, de conserver l'énergie et d'augmenter le rendement énergétique des véhicules. (O-04,R-06)

Recommandation 9.1.7

IMPORTATION DE VÉHICULES

Concernant les véhicules construits dans d'autres pays que le Canada et les États-Unis, le gouvernement fédéral doit modifier la Loi et les règlements sur la sécurité automobile afin d'établir que seuls les véhicules datant d'au moins vingt-cinq (25) ans puissent être importés au Canada. (O-08)

OBJECTIF 9.2

ENLÈVEMENT OU DÉBRANCHEMENT DES DISPOSITIFS

La CAA appuie la législation qui interdit l'enlèvement ou la modification d'équipement de sécurité ou antipollution (de l'air ou par le bruit) installé par le fabricant sur les véhicules. (O-75,R-77,79,01)

OBJECTIF 9.3

GESTION DES DÉCHETS

Les gouvernements, en partenariat avec l'industrie de l'entretien automobile, devraient fournir des installations sans danger pour l'environnement pour la mise au rebut appropriée ou le recyclage des déchets des véhicules motorisés (comme les pneus, les silencieux et l'huile à moteur usés), dans le but de prévenir des dommages environnementaux. (O-90,R-01,04)

Recommandation 9.3.1**CUEILLETTE ET RECYCLAGE DES PRODUITS**

Les fabricants d'automobiles nord-américains et étrangers et les importateurs vendant des pièces automobiles devraient être tenus de fournir des installations adéquates et pratiques pour recueillir et recycler leurs produits. (O-91,R-92,01)

Recommandation 9.3.2**VIDANGES DES ROULOTTES ET DES VÉHICULES RÉCRÉATIFS**

Les gouvernements et administrateurs de terrains de camping, publics et privés, sont priés d'aménager des installations de vidange à l'intention des roulottes, remorques ou des véhicules récréatifs, équipées de toilettes, et de voir à ce que ces installations soient facilement repérables. (O-73,R-74,78,99,01)

OBJECTIF 9.4**TRAITEMENT DE L'HUILE À MOTEUR USÉE**

On devrait fournir aux consommateurs et aux installations qui entretiennent les automobiles, des endroits appropriés pour disposer de l'huile à moteur usée. On devrait aussi les renseigner sur les dommages environnementaux qu'un traitement impropre de l'huile pourrait causer. (O-88)

Recommandation 9.4.1**PROGRAMMES POUR PROMOUVOIR LE TRAITEMENT APPROPRIÉ DE L'HUILE À MOTEUR USÉE**

Les gouvernements devraient mettre en œuvre des programmes favorisant une élimination sans danger de l'huile à moteur usée. Les consommateurs qui entreprennent de faire eux-mêmes les changements d'huile doivent être encouragés à jeter leur huile usée d'une façon qui soit sans danger pour l'environnement. L'huile usée ramassée doit être transférée dans des stations d'évacuation ou de recyclage. Pour s'assurer de l'adhésion à ces programmes, les gouvernements provinciaux doivent adopter des règlements assortis de sanctions sévères à l'endroit des contrevenants. (O-88,R-89,92,01,04)

Recommandation 9.4.2**UTILISATION D'HUILE À MOTEUR RÉGÉNÉRÉE**

La CAA appuie l'utilisation d'huile à moteur régénérée qu'elle considère comme une mesure positive de conservation et de protection de l'environnement. (O-01)

OBJECTIF 9.5**MÉTHODES DE DÉGLAÇAGE DES ROUTES**

Diverses méthodes de déglçage et de sablage sont employées un peu partout au pays. Elles sont essentielles à l'entretien des routes l'hiver et doivent être économiques, efficaces et inoffensives pour les véhicules, les routes et l'environnement. (O-90,R-01,03)

Recommandation 9.5.1**UTILISATION DE SELS DE DÉGLAÇAGE**

Les gouvernements devraient entreprendre des recherches pour mettre au point et évaluer de nouvelles méthodes de déglçage qui réduiront les risques potentiels pour l'environnement, le réseau routier et les véhicules motorisés. Ces recherches auraient donc pour but d'identifier la possibilité la plus sûre et la plus rentable qui réduirait l'ensemble des coûts financiers et environnementaux. Les composés de remplacement doivent offrir un facteur de sécurité équivalent à celui que le sel a démontré ou le dépasser. (O-85,R-01,04)

Recommandation 9.5.2**UTILISATION DE SABLE ET DE GRAVIER**

Les gouvernements devraient établir des normes appropriées pour la grosseur du mélange de sable et de gravier utilisé pour l'entretien des routes l'hiver afin de réduire au minimum le risque de dommages aux véhicules causés par les roches et le gravier projetés. Ils devraient surveiller les équipes et les entrepreneurs d'entretien des autoroutes pour s'assurer qu'ils respectent les normes relatives à l'utilisation de sable et de gravier. (O-85,R-01,03)

INDEX

A

accès à l'information, 14, 20
accidents. *Voir* collisions; prévention des accidents
achat d'un véhicule, 16
aéroports, 10, 38
affichage
 longueur des camions, 27
 prix des carburants, 19
 prix des véhicules, 16
âge légal pour la consommation d'alcool, 31
aînés. *Voir* conducteurs vieillissants
alcool, effets sur la conduite automobile, 30–32
alcoolémie, 30, 31
 permis de conduire progressifs, 24
appareils de communication sans fil, 25
appareils de divertissement, 29, 33
appui-tête, 14
aptitude à conduire, 25
arrimage des cargaisons, 26
assurance
 promotion des cours d'éducation routière, 29
 protection, 25
 remplacement des dispositifs de retenue, 25
 voitures de location, 20
autobus scolaires
 identification des, 15
 tests destinés aux chauffeurs, 25
 voir aussi transport scolaire
autoguidage, 5
autoroutes
 financement par les taxes sur l'essence, 9
 partenariat public-privé, 11
 permis de conduire progressifs et conduite sur les, 25
 priorité pour les citoyens, 1
 qualité, 2
 sable et gravier sur les, 42
 services médicaux d'urgence, 4
 transcanadienne, 2
 transport de produits dangereux, 26
 voir aussi routes
avant-trains à sellette, 27
avions. *Voir* transport aérien
avis de suspension, 37

B

bandes d'alerte transversales. *Voir* ralentisseurs sonores
banquettes amovibles, 13
bicyclette. *Voir* cyclisme
brigades scolaires, 32
bruit
 immatriculation des véhicules commerciaux
 modifiés, 26
 réduction du, 6, 41

C

camions
 banquettes amovibles, 13
 consommation de carburant, 40
 formation des chauffeurs, 41

 immatriculation, 26
 lourds, 13–14
 pare-chocs, 13
 pneus rechapés, 13
 sécurité des, 26–27
 utilisation des clignotants d'urgence, 27
campagnes de rappel, 15
campagnes de sensibilisation
 carrefours giratoires, 6
 conduite avec facultés affaiblies, 30
 corrosion, 17
 distraction au volant, 33
 économie d'énergie, 40
 fatigue, 34
 frais de document lors de la vente d'un véhicule, 16
 fraude hypothécaire, 21
 pression des pneus, 14
 prévention des vols de véhicules, 20
 prévention du vol d'identité, 20
 réduction des gaz à effet de serre, 41
 sécurité du transport scolaire, 29
 sécurité en présence de camions, 26
 sièges d'appoint, 23
 vitesse, 36
carburants
 conception des camions lourds, 13
 consommation, 40
 de remplacement, 19
 formation des techniciens, 17
 prix, 18, 19
 taxes, 2, 3, 9–10
carnets de bord électroniques, 27
carrefours giratoires, 6
ceintures de sécurité avec baudrier, 12
changement climatique, 1, 40, 41
chargement excédentaire, 26, 27
chauffeurs d'autobus scolaires, tests pour les, 25
chemin de fer et sécurité routière, 3
clignotants d'urgence, utilisation par les camions, 27
climatisation, taxe sur la, 9
CO₂, 10
Code criminel, vol d'identité ou de véhicules, 20
codes de la route, uniformité des, 22
collisions
 aux intersections, 37
 avec des animaux sauvages, 34
 conduite avec facultés affaiblies, 30
 inspection de sécurité après les, 23
 normes de soins d'urgence, 4
 rapports sur les, 24, 29
conducteurs
 alcoolémie, 32
 de véhicules d'urgence, 28
 facultés affaiblies, 30–31
 fatigue, 27, 34
 formation, 4, 29
 transportant des produits dangereux, 26
 voir aussi personnes handicapées
conducteurs vieillissants, 7–8
conduite avec facultés affaiblies, 30–31
conduite dangereuse, 32, 33, 36

conduite nocturne
permis de conduire progressifs, 24
sécurité routière, 3

construction de routes
financement, 2, 9
ingénierie, 1

contraventions de stationnement, 35

corrosion des véhicules, 17

coussins gonflables, 12, 25

cyclisme
casque protecteur, 24
législation, 7
pistes cyclables, 7
ralentisseurs sonores et, 6
sécurité, 13, 33

D

déglçage des routes, 42

démarrateurs anti-ébrété, 32

détecteurs de radar, 35

détecteurs de vitesse. *Voir radars*

dispositifs antipollution, 10, 41

dispositifs de contrôle de la circulation, 22

dispositifs de réduction des émissions, 23

dispositifs de retenue, 23
voir aussi ceintures de sécurité avec baudrier; sièges d'auto d'enfant

dispositifs de sécurité, inspection des, 23

dispositifs de verrouillage sans clé, 13

distraktion au volant, 33

drogues, effets sur la conduite, 30-31

E

éclaboussement, prévention des, 13

éclairage des routes, 3

écoles de conduite, 29

écoliers
transport, 15, 23, 25, 29
zones scolaires, 32

économie d'essence
réduction de la pollution et, 40
vitesse et, 22

émissions des gaz à effet de serre
dispositifs de réduction des, 23
immatriculation des véhicules commerciaux modifiés, 26
normes, 40
réduction des, 40

enfants
piétons, 32
sièges d'auto, 12, 19
voir aussi écoliers

enquêtes. *Voir recherche*

enregistreurs de données sur les accidents (EDA), 14-15

entretien des routes, 2
financement, 9

environnement. *voir* protection de l'environnement

équipement après-vente, 12

équipements de contrôle de la circulation, priorité aux, 3-4

essence. *Voir* carburants

essieu, charge par, 27

examen des conducteurs, 24

exonération de dommages, 20

F

fatigue
automobilistes, 34
conducteurs de véhicules commerciaux, 27

feux arrière, allumage automatique, 13

feux de jour, allumage automatique, 13

feux rouges, respect des, 37

financement du réseau routier, 2, 3
augmentation du, 5
passages à niveau, 3
péage, 11
taxes sur le carburant, 2, 9

formation
agents de police, 23
conducteurs, 29
motocyclistes, 30
services policiers, 36
techniciens, 17

fourgonnettes, banquettes amovibles, 13

frais de sécurité, 10

fraude hypothécaire, 21

freins
antiblocages, 14
immatriculation des véhicules commerciaux modifiés, 26
roulottes, 14

G

garantie sur les véhicules, 16

gestion des déchets, 41

H

haltes routières, 34

heures de conduite, véhicules commerciaux, 27

huile à moteur, 42

I

identification des véhicules pour conducteurs handicapés, 21

immatriculation
camions, 26
limitation du poids des véhicules, 26
pneus, 15
véhicules, 20, 24

inspection
de sécurité, 23
dispositifs de réduction des émissions, 23
émissions des gaz à effet de serre, 40

intersections
collisions aux, 37
sécurité aux, 6

L

législation, 35

location de voitures, 19-20

Loi sur la protection des renseignements personnels, 21

Loi sur le Système de justice pénale pour les adolescents, vol de véhicules, 20

M

médicaments d'ordonnance, 30
mobilité, 1
 conducteurs vieillissants, 7
 obtention du permis de conduire en fonction des aptitudes, 25
 personnes handicapées, 7, 20
 zones interdites aux automobiles, 6
modification des véhicules, 23
motocyclettes, 30

N

numéro de série du véhicule, prévention du vol, 20

P

pare-chocs, normes, 13
partenariats public-privé, 11
passages à niveau, 3
patins à roues alignées, 28
péage, 10–11
permis de conduire
 chauffeurs de camions, 24
 délivrance des, 24–25
 révocation administrative, 31
 suspension, 37
permis pour chargements de taille excédentaire, 26
personnes âgées. *Voir* conducteurs vieillissants
personnes handicapées
 espaces de stationnement désignés, 7
 installations aéroportuaires, 38
 mobilité, 7
 véhicules modifiés, 20
pesée, 27
phares. *Voir* feux arrière; feux de jour
pièces usagées, 12
piétons
 enfants, 32
 sécurité, 13
plan directeur des transports, 4
pneus
 immatriculation, 15
 mise au rebut, 41
 normes, 13
 pression des, 14
 rechapés, 13
 roulottes, 14
poids des camions, 26–27
points d'inaptitude, 36
policiers. *Voir* services policiers
politiques nationales de l'énergie, 18–19
poursuites à grande vitesse, 36
prévention des accidents, 1
 ralentisseurs sonores, 6
prix des véhicules, affichage des, 16
protection de l'environnement
 conception des routes, 4
 déchets des véhicules, 41–42
 déglacage, 42
 plan directeur des transports, 4
 réduction des gaz à effet de serre, 40–41
 systèmes intelligents de transport, 5

protection des renseignements personnels
 enregistreurs de données sur les accidents, 14
 Loi sur la protection des renseignements personnels, 21
 tests d'alcoolémie ou de drogue dans le sang, 31
 vols d'identité, 21
publicité
 boissons alcoolisées, 32
 véhicules, 32
 voyages aériens, 39

Q

qualité de l'air. *Voir* émissions des gaz à effet de serre

R

radars, 35–36
ralentisseurs sonores, 6
rappels. *Voir* campagnes de rappel
recherche
 carburants de remplacement, 19
 collisions avec des animaux sauvages, 34
 collisions de la route, 29
 déglacage, 42
 dispositifs de sécurité, 12
 distraction au volant, 33
 données des EDA, 15
 économie d'énergie, 40
 heures de service des véhicules commerciaux, 27
 planification, construction et entretien de routes, 1
 systèmes intelligents de transport, 5
 transport scolaire, 15
recyclage des pièces d'automobile, 42
réduction des émissions, 40
réfection des routes, financement, 2–3
réglementation des services parajuridiques, 35
réhabilitation, conduite avec facultés affaiblies, 30
réparation de véhicules, 17
rouille, 17
roulottes, 14
 vidanges, 42
route transcanadienne, 2
routes
 amélioration du réseau, 3
 comme priorité, 1
 conception, 4
 entretien, 2, 9
 intelligentes, 40
 réfection, 2
 voir aussi autoroutes

S

sable et gravier, utilisation de, 42
sécurité routière
 carrefours giratoires, 6
 conducteurs vieillissants, 8
 contribution des EDA, 14
 ingénierie, 1, 8
 intersections, 6
 passages à niveau, 3
 programmes de, 29
 recherche sur la, 15

sels de déglçage, 42
service médical d'urgence, 4
services parajuridiques, 35
services policiers
 formation, 23, 36
 poursuites à grande vitesse, 36
 prévention de l'alcool au volant, 30
 prévention du crime et sécurité routière, 35
sièges d'appoint, 23–24
sièges d'auto d'enfant
 conception, 12
 véhicules de location et taxis, 19
sièges d'auto, normes de conception, 17
signalisation, 3
sondages
 autoroutes comme priorité, 1
 financement de l'entretien des routes, 9
 qualité des autoroutes, 2
 téléphone cellulaire au volant, 34
stationnement, 7
stupéfiants, effets sur la conduite automobile, 30–31
suspension du permis de conduire, 37
systèmes antisommeil de bord, 34
systèmes avertisseurs de marche arrière, 14
systèmes d'information et de communication de bord, 34
systèmes de communication d'urgence, 4
systèmes intelligents de transport, 5

T

taille excédentaire, véhicules ou chargements, 26
taxes
 sur la climatisation, 9
 sur le carburant, 2, 9
 véhicules, 10
taxis, sièges d'auto d'enfant, 19
techniciens d'automobiles, 17
téléphones cellulaires, 33, 34
 voir aussi appareils de communication sans fil
témoin d'ampoule grillée, 13
tourisme, 38–39
TPS
 financement des routes, 3, 9
 voir aussi taxes
trains et sécurité routière, 3
trains routiers, 27
transport accessible, 7
transport aérien, 10, 38–39
transport de marchandises
 gestion du, 5
 politique de taxation, 11
transport de produits dangereux, 25–26
transport en commun
 gestion du, 5
 intégration au réseau, 5
 personnes handicapées, 7
transport multimodal, 5, 40
transport scolaire
 inspection annuelle des véhicules, 23
 sécurité du, 15, 25
 sensibilisation à la sécurité du, 29
transport urbain, planification du, 5
tribunaux de la circulation, 35

U

urgences. *Voir* service médical d'urgence; systèmes de communication d'urgence
usagers de la route, financement du réseau, 2, 3, 9–10, 11

V

véhicules
 adaptés aux conducteurs handicapés, 20
 affichage des prix des, 16
 conception, 17–18
 corrosion, 17
 garanties sur les, 16
 immatriculation des, 24
 inspection de sécurité, 23
 modifiés, 23
 réparation, 17
 taxes, 10
 transportant des produits dangereux, 25–26
 vols de, 20
véhicules commerciaux
 sécurité des, 27
 voir aussi camions
véhicules d'urgence, sécurité des, 27
véhicules électriques hybrides, 19
véhicules importés
 correspondance des prix avec les États-Unis, 16
 garanties, 16
 sécurité, 41
véhicules importés, corrosion, 17
véhicules récréatifs
 pare-chocs, 13
 vidanges, 42
véhicules utilitaires
 appui-tête, 14
 pression des pneus, 14
 sièges, 17
verrouillage sans clé, 13
virages
 à gauche, 5
 configuration des, 27
vitesse
 poursuites à grande, 36
 réglementation, 22
 respect des limites, 35–36
vitres teintées, 23
voies réservées, 5
vol d'identité, 21
vols de véhicules, 20

Z

zones interdites aux automobiles, 6
zones scolaires, 32

NOTES

NOTES
