

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière de Winnipeg

Phase 1 : Participation publique

Présentation

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Objectifs de la phase 1

- Déterminer le niveau général de sensibilisation à la sécurité routière
- Déterminer l'opinion du public sur la sécurité routière
- Connaître l'opinion du public sur les principaux problèmes de sécurité routière
- Déterminer les secteurs d'intervention permettant d'améliorer la sécurité routière
- Présenter les résultats de l'analyse de la sécurité routière à Winnipeg

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Grandes lignes

- Contexte du projet
- Objectifs du projet
- Approche axée sur un système sûr
- Sécurité routière à Winnipeg

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Contexte du projet

- La sécurité routière est une priorité pour la Ville de Winnipeg
- Le Conseil municipal a alloué des fonds supplémentaires pour améliorer la sécurité routière en 2019
- Voici ce que vise à faire le Plan d'action stratégique pour la sécurité routière :
 - Définir le rythme et l'orientation des investissements en matière de sécurité routière au cours des cinq prochaines années, de manière coordonnée et ciblée
 - Éclairer la mise à jour du plan directeur visant les transports
 - Établir des partenariats avec les intervenants, faire participer le public et promouvoir une culture axée sur la sécurité routière à Winnipeg

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Objectifs du projet

- Déterminer la situation actuelle en matière de sécurité routière à Winnipeg
- Déterminer les lacunes et les possibilités d'amélioration en matière de sécurité routière
- Sensibiliser le public et l'inciter à participer pour améliorer la sécurité routière
- Obtenir l'avis du public et des intervenants
- Confirmer la vision à long terme et les secteurs d'intervention relativement à la sécurité routière
- Élaborer un plan d'action pour les 5 prochaines années et par la suite
- Élaborer un plan de mise en œuvre (processus opérationnels et structure, besoins en personnel et en financement, suivi du rendement)

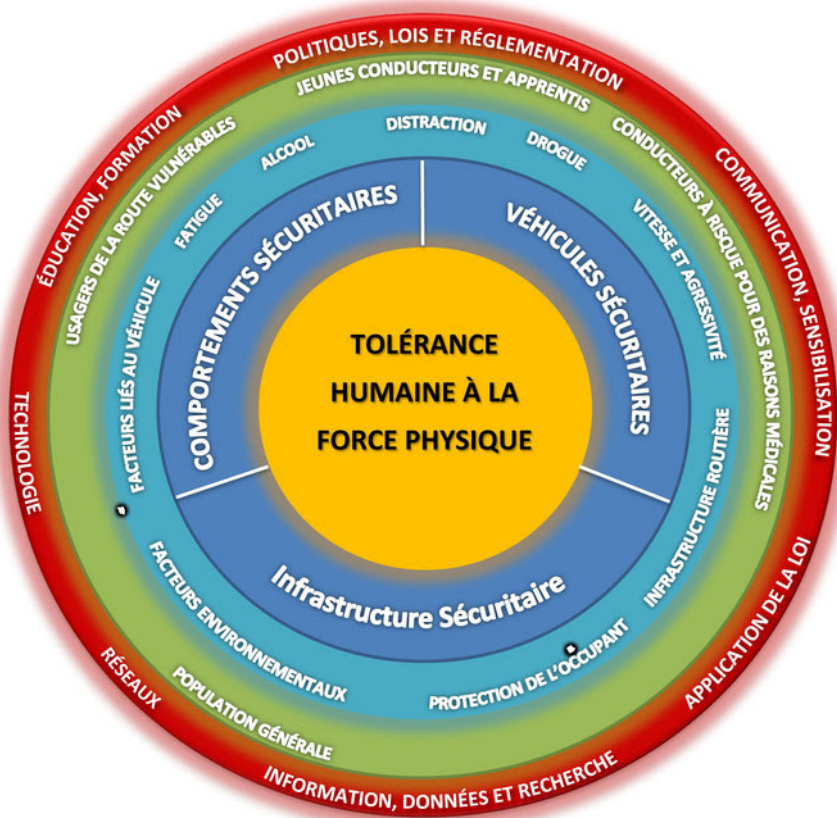
Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Produit livrable clé

- Un Plan d'action stratégique pour la sécurité routière qui sera durable, suivra l'approche axée sur un système sûr, sera de nature multidisciplinaire et englobera les dimensions de la conception, de l'application de la loi, de l'éducation, des services d'urgence, de l'évaluation, de la participation et de l'équité en matière de sécurité routière.

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Approche axée sur un système sûr



- La sécurité routière est une responsabilité partagée; elle nécessite une prise de décision fondée sur des données
- Les technologies évoluent
- L'approche axée sur un système sûr présente une vision à long terme → un réseau routier causant de moins en moins de morts et de blessés graves
- Les gens font des erreurs
- La conception doit les contrebalancer

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Analyse des collisions

- Les diapositives suivantes présentent quelques résultats préliminaires d'une analyse des collisions survenues à Winnipeg entre 2012 et 2018.
- L'analyse des collisions explique la situation actuelle en matière de sécurité routière à Winnipeg.
- L'équipe chargée de l'étude utilisera les commentaires issus de la participation du public et des intervenants ainsi que sa propre expertise pour expliquer la raison d'être de certaines des tendances observées dans les données. Une analyse supplémentaire des données sur les collisions est également en cours afin de mieux comprendre ces tendances.

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Nombre total de collisions selon la gravité

Année	Total Collisions	Classe de Collision			
		Fatale	Blessures Majeures	Total des Blessures	PDO
2012	24 462	19	122	6 326	18 136
2013	27 088	10	106	6 651	20 437
2014	26 401	11	107	6 903	19 498
2015	26 321	13	149	7 037	19 284
2016	27 863	19	176	7 243	20 620
2017	31 946	9	167	7 421	24 525
2018	31 300	12	186	7 309	23 991
TOTAL	195 381	93	1 013	48 890	146 491

Source : Ville de Winnipeg et Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM)

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Quelques points clés :

- Entre 2012 et 2018, 93 accidents mortels et 1 013 collisions causant des blessures graves sont survenus dans les rues de Winnipeg.
 - Ces collisions ont fait 98 morts et 1 100 blessés graves.
- Il y a eu en moyenne 13 collisions mortelles par an au cours des sept dernières années.
- Moins de 1 % des collisions causant des blessures entraînent des décès.
- 2 % des collisions causant des blessures se soldent par des blessures graves.

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Décès et blessures graves selon le mode de transport (2012-2018)

Mode	Décès								Blessures graves								TOTAL
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	
Piéton	5	2	6	7	3	6	3	32	16	12	12	15	21	13	24	113	145
Vélo	3	1	3	0	4	0	1	12	8	6	2	3	8	6	11	44	56
Moto	0	1	1	1	1	0	2	6	6	12	9	13	14	11	13	78	84
Voiture de tourisme	11	7	0	5	15	3	6	47	102	83	87	131	155	146	161	865	912
Autobus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	1	5	5
Camion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	1	0	5	5
Poids lourd	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	3	4
Total	19	11	11	13	23	9	12	98	132	114	114	165	198	179	211	1,113	1,211

Source : Ville de Winnipeg et SAPM

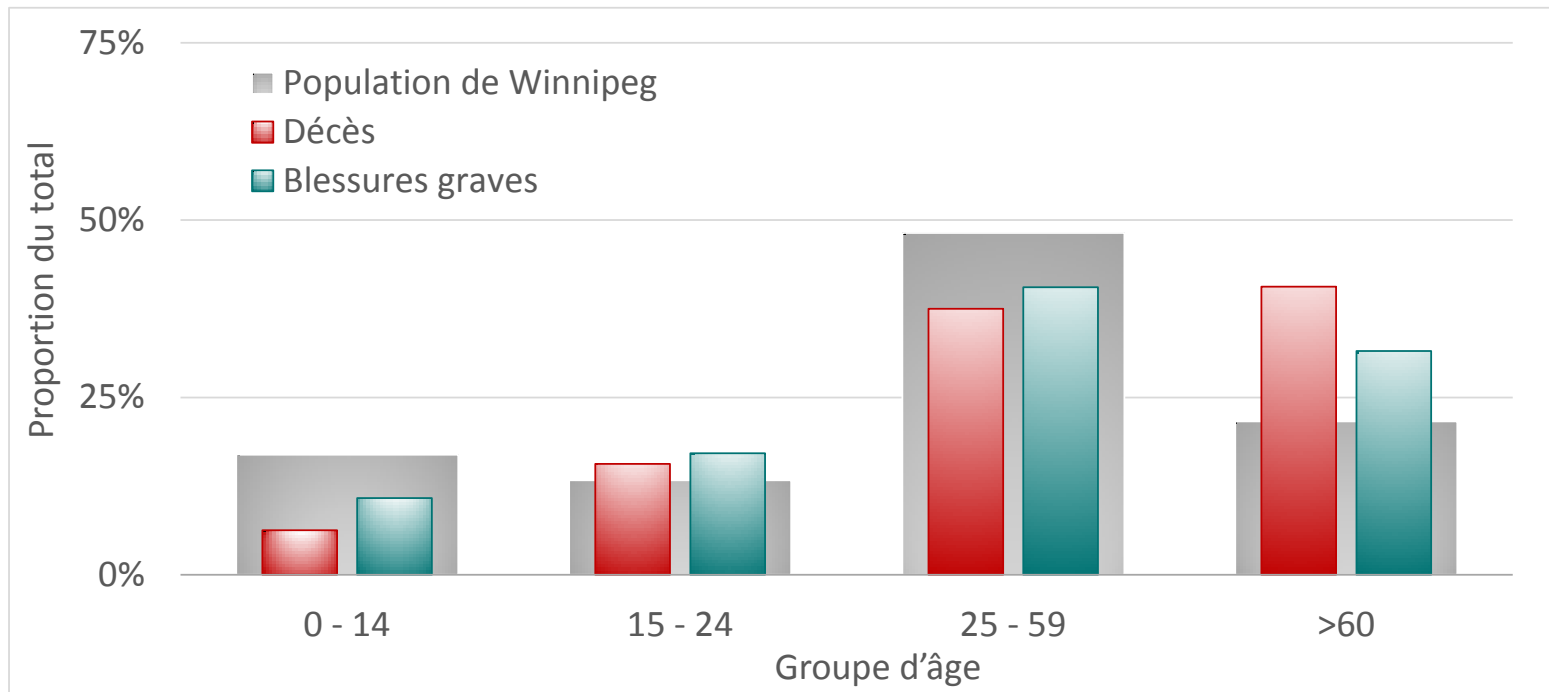
Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Quelques points clés :

- Usagers de la route ou modes de transport les plus souvent impliqués dans des collisions mortelles :
 - Voitures de tourisme (48 % des décès; 78 % des blessures graves)
 - Piétons (33 % des décès; 10 % des blessures graves)
 - Cyclistes (12 % des décès; 4 % des blessures graves)
 - Motocyclistes (7 % des blessures graves)

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Piétons tués et blessés gravement



Source : Ville de Winnipeg, SAPM, Statistique Canada
Données sur les collisions de 2012 à 2018

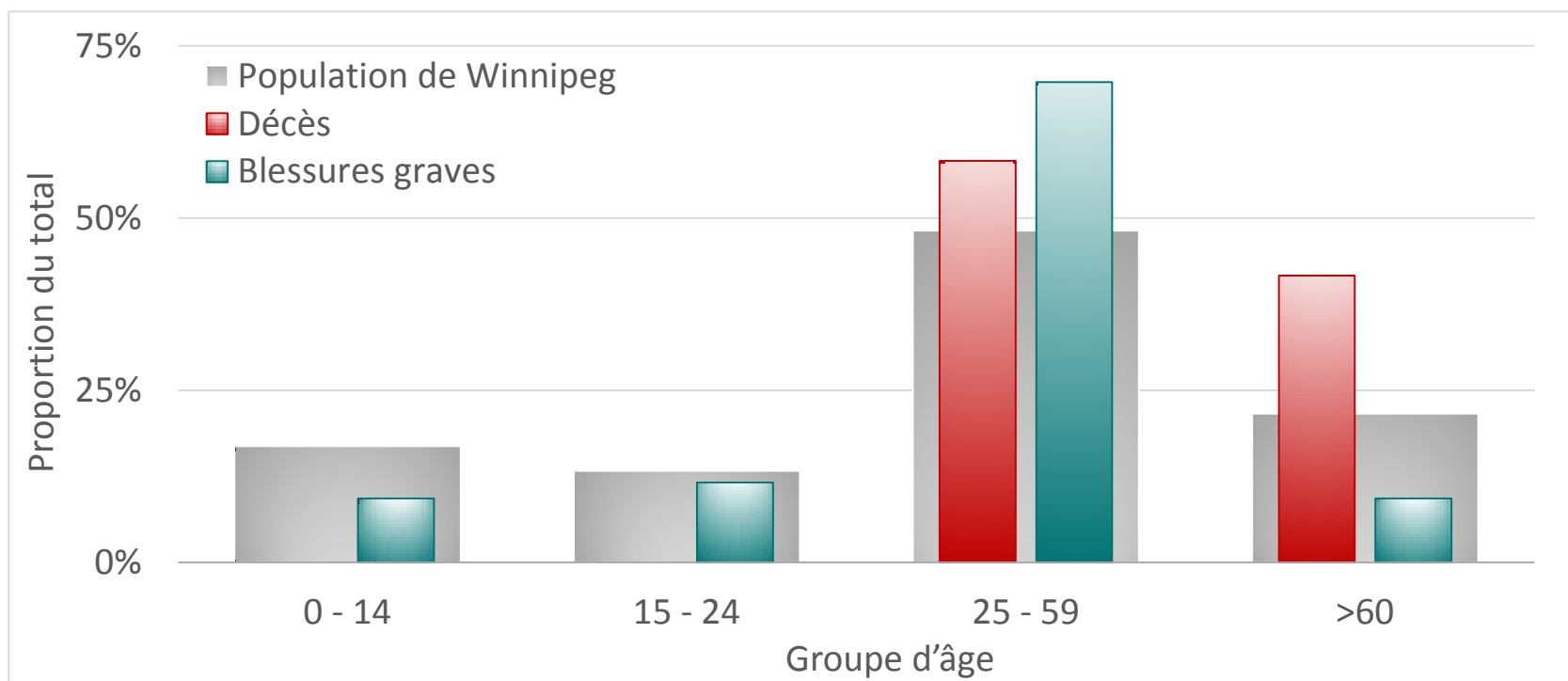
Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Quelques points clés :

- La diapositive précédente compare la proportion de collisions mortelles et de blessures graves chez les piétons par groupe d'âge à la proportion relative de ce groupe d'âge dans la population de Winnipeg.
- Les piétons plus âgés (60 ans et plus) représentent un pourcentage disproportionné des personnes tuées ou gravement blessées dans des collisions. (Le nombre de piétons âgés tués ou gravement blessés est plus important que ce à quoi on pourrait s'attendre selon leur proportion par rapport au reste de la population).
 - Les personnes âgées de plus de 60 ans ne représentent que 20 % de la population de Winnipeg, mais 40 % des piétons tués et 30 % des piétons blessés gravement au cours de la période d'analyse provenaient de ce groupe d'âge.

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Cyclistes tués et blessés gravement



Source : Ville de Winnipeg, SAPM, Statistique Canada

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Quelques points clés :

- La diapositive précédente compare la proportion de collisions mortelles et de blessures graves chez les cyclistes par groupe d'âge à la proportion relative de ce groupe d'âge dans la population de Winnipeg.
- Comme pour les piétons, les cyclistes âgés de 60 ans et plus représentent un pourcentage disproportionné des personnes tuées dans des collisions impliquant des cyclistes.
 - Les personnes âgées de plus de 60 ans ne représentent que 20 % de la population de Winnipeg, mais 40 % des cyclistes tués au cours de la période d'analyse provenaient de ce groupe d'âge.

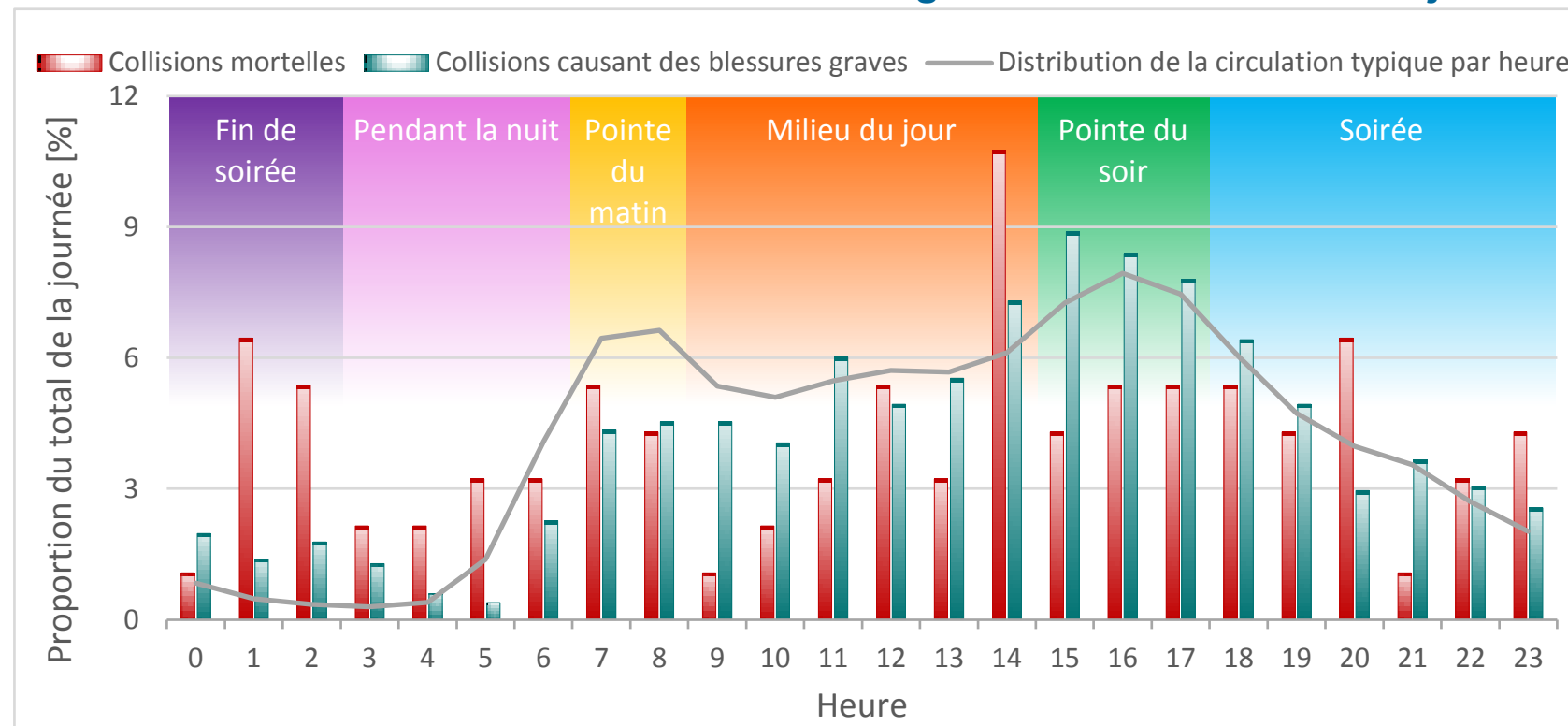
Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Autres points clés :

- Les cyclistes de 25 à 59 ans représentent eux aussi un pourcentage disproportionné des personnes tuées ou gravement blessées dans des collisions.
 - La moitié de la population de Winnipeg fait partie dans ce groupe démographique, mais près de 60 % des cyclistes tués et 70 % des cyclistes blessés gravement au cours de la période d'analyse provenaient de ce groupe d'âge.

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Collisions mortelles et causant des blessures graves selon l'heure de la journée



Source : Ville de Winnipeg et SAPM
Données sur les collisions de 2012 à 2018

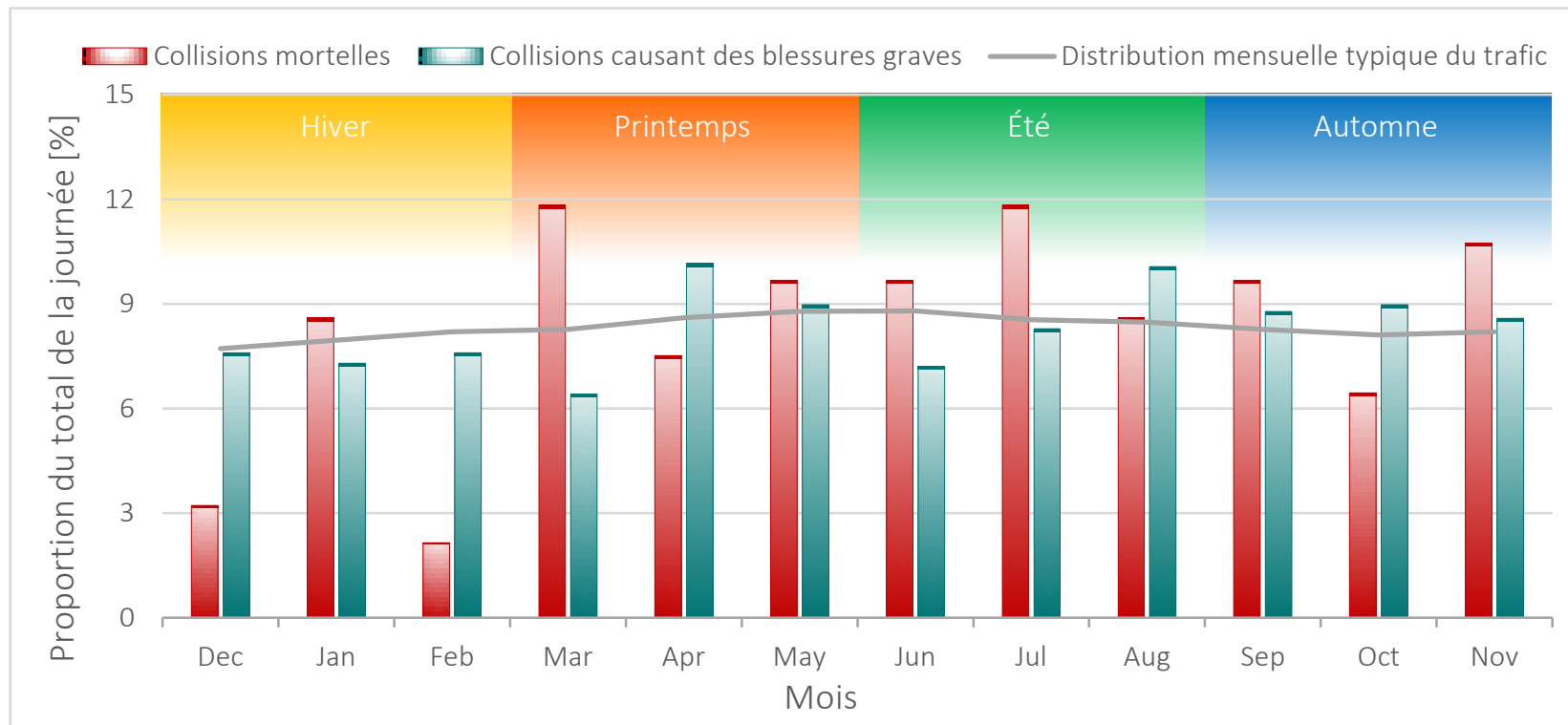
Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Quelques points clés :

- La diapositive précédente indique le nombre de collisions mortelles et causant des blessures graves en fonction du volume de circulation typique pour chaque heure de la journée. La fréquence des collisions a tendance à augmenter quand le volume de circulation est plus important, car il y a plus d'utilisateurs de la route, et donc plus d'interactions entre ces utilisateurs.
- 7 % des collisions mortelles et causant des blessures graves surviennent entre minuit et 3 heures du matin. Toutefois, ces mêmes heures ne représentent qu'environ 2 % de la circulation quotidienne; il peut donc y avoir une surreprésentation des collisions graves par rapport au volume de circulation tôt le matin.

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Collisions mortelles et causant des blessures graves selon le mois



Source : Ville de Winnipeg et SAPM

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Quelques points clés :

- La diapositive précédente indique la proportion de collisions mortelles et causant des blessures graves en fonction du volume de circulation typique pour chaque mois de l'année.
- La proportion de collisions mortelles et causant des blessures pendant le printemps, l'été et l'automne est légèrement plus élevée que ce à quoi on pourrait s'attendre en fonction des volumes de circulation.
- En hiver, la proportion de collisions mortelles et causant des blessures graves est égale ou inférieure à ce à quoi on pourrait s'attendre en fonction des volumes de circulation.

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Collisions mortelles et causant des blessures graves selon la limite de vitesse

Limite de vitesse	Distance relative (km)	Collisions mortelles								Collisions causant des blessures graves								TOTAL
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	
50		12	4	5	5	7	6	4	43	34	28	26	36	58	50	45	277	320
60		6	4	4	3	6	3	5	31	36	24	27	55	57	50	66	315	346
70		0	0	0	2	1	1	2	6	5	5	6	7	9	14	8	54	60
80		0	1	1	0	3	1	1	7	7	8	11	8	11	9	12	66	73
90		1	0	0	1	1	0	0	3	1	0	0	2	1	3	3	10	13
Total		19	9	10	11	18	11	12	90	83	65	70	108	136	126	134	722	812

Source : Ville de Winnipeg et SAPM

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Quelques points clés :

- La diapositive précédente indique le nombre et la proportion de collisions mortelles et causant des blessures graves en fonction de la limite de vitesse, ainsi que la proportion du réseau routier de la ville ayant ces limites.
- La plupart des collisions mortelles et des collisions causant des blessures graves (43 %) ont eu lieu dans des rues où la limite est fixée à 60 km/h. Ces rues représentent environ 11 % du réseau routier de Winnipeg.
- Environ 40 % des collisions mortelles et causant des blessures graves ont eu lieu dans des rues où la limite est fixée à 50 km/h. Ces rues représentent la majorité du réseau routier de Winnipeg (76 % des kilomètres du réseau).

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Facteurs contribuant aux collisions

Catégories de facteurs contributifs	Décès								Blessure grave								TOTAL
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total	
Action du conducteur	80%	64%	67%	77%	65%	53%	69%	70%	82%	81%	73%	86%	84%	86%	87%	84%	82%
État du conducteur	17%	36%	17%	20%	30%	42%	25%	25%	12%	14%	21%	11%	11%	6%	4%	10%	12%
État du Véhicule	0%	0%	8%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Environnement	2%	0%	8%	3%	5%	5%	6%	4%	5%	3%	7%	3%	5%	8%	9%	6%	6%

- **Action du conducteur** – (suivre de trop près, tourner au mauvais moment, dépasser la limite de vitesse, dépasser au mauvais moment, ne pas céder le passage, conduire de façon imprudente, désobéir à la signalisation, etc.)
- **État du conducteur** – (perte de conscience, fatigue extrême, trouble de la vue, facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues, distraction, etc.)
- **État du véhicule** – (freins défectueux, direction défectueuse, pneus défectueux, etc.)
- **Facteurs environnementaux** – (chaussée glissante, vue obstruée, appareil de signalisation défectueux, conditions météorologiques, comportement d'un animal, débris sur la chaussée, etc.)

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Prochaines étapes

- Vision et secteurs d'intervention en matière de sécurité routière à Winnipeg
- Élaboration de mesures visant à améliorer la sécurité routière
- Deuxième phase de participation publique
- Perfectionnement et classement des mesures en ordre de priorité
- Plan de mise en œuvre
- Présentation du Plan d'action stratégique pour la sécurité routière au Conseil

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Échéancier du projet



Plan d'action stratégique pour la sécurité routière de Winnipeg

Merci

**Contact :
roadsafety@winnipeg.ca**