

Plan de sécurité routière du Manitoba

2017-2020

Destination

ZÉRO



Table des matières

Engagement des intervenants	2	Vision zéro et cibles de sécurité routière	12
Message des ministres	2	Qu'est-ce que Vision zéro?	12
Message des coprésidents du Comité provincial de la sécurité routière.....	3	Principes fondamentaux d'une approche Vision zéro	13
		Cibles de sécurité routière.....	13
Situation courante de la sécurité routière au Manitoba	4	Priorités pour le Manitoba	14
Coûts personnels et sociaux des collisions	4	Recherche et collecte de données	15
		Priorités pour la sécurité des véhicules	16
Paysage de la sécurité routière en évolution ...	7	Priorités pour la sécurité des routes manitobaines	18
Infrastructure	7	Priorités pour la sécurité des usagers de la route	20
Technologies automobiles émergentes	7	Promouvoir une culture de la sécurité routière au Manitoba	21
Transport actif.....	7	Application de la loi.....	22
Sécurité des piétons et des cyclistes.....	7	Éducation	23
Évolution des caractéristiques démographiques ..	8	Politique publique et mesures législatives	24
Problèmes de sécurité routière émergents	9	Conducteurs à risque pour des raisons médicales	25
Distraction	9	Priorités pour des vitesses sécuritaires au Manitoba	26
Facultés affaiblies par la drogue	10		
		Assurer le progrès	29
Approche axée sur un système sûr	11		



Engagement des intervenants

Message des ministres

La vision du Plan de sécurité routière veut que le Manitoba ait les routes les plus sécuritaires au Canada et nous nous sommes engagés à éliminer un jour tous les décès sur nos routes.

Nous avons le privilège de présenter le Plan de sécurité routière du Manitoba 2017-2020.

Chaque année en moyenne, près de 90 personnes sont tuées et plus de 400 sont gravement blessées sur les routes urbaines et rurales du Manitoba. Ces gens ne sont pas simplement des statistiques, ils sont nos êtres chers et nos amis proches. Le seul nombre de décès acceptable à la suite d'une collision de la route est zéro. Chacun de nous devrait s'attendre à des routes sécuritaires. Nous-mêmes, nos familles et nos amis.

La vision du Plan de sécurité routière veut que le Manitoba ait les routes les plus sécuritaires au Canada et nous nous sommes engagés à éliminer un jour tous les décès sur nos routes. En adoptant l'approche axée sur un système sûr, nous comprenons que les gens feront des erreurs. Au Manitoba, nous aspirons à obtenir un système routier où les technologies automobiles émergentes, la conception, la construction et l'entretien des routes, les mesures législatives de sécurité routière et leur application, et des vitesses de déplacement sécuritaires contribuent tous au pardon des erreurs et atténuent les risques afin que, finalement, les erreurs des conducteurs ne se traduisent pas en décès ou blessures graves.

Le présent Plan, élaboré en collaboration par les chefs de file de la sécurité routière au Manitoba, a recours à des approches fondées sur des données probantes et des outils qui correspondent à l'état de la pratique pour examiner de nouveaux moyens innovateurs de réduire les décès et les blessures sur les routes manitobaines. Le Plan évoluera constamment et s'adaptera aux besoins de tous les Manitobains.

Chaque personne a un rôle à jouer dans l'atteinte de notre vision des routes les plus sécuritaires au Canada et de l'élimination des décès sur les routes. Notre province s'est engagée à travailler en collaboration avec d'autres intervenants pour cerner et mettre en œuvre des solutions utiles pour tous les Manitobains.

Monsieur Ron Schuler
Ministre de l'Infrastructure

Monsieur Cliff Cullen
Ministre des Services de la Couronne

Message des coprésidents du Comité provincial de la sécurité routière

Au Manitoba, la situation de la sécurité routière en évolution exige une approche proactive où tous les intervenants et leurs partenaires travaillent ensemble pour réduire les décès sur les routes.

C'est avec plaisir que nous présentons le Plan de sécurité routière du Manitoba 2017-2020.

Nous aimerions remercier les nombreux intervenants, partenaires et organismes actifs dans le domaine de la sécurité routière qui ont collaboré et contribué à l'élaboration du Plan de sécurité routière du Manitoba.

Nous apprécions grandement l'engagement important de toutes les parties en vue de définir les priorités de la province en matière de sécurité routière et leur volonté de collaborer sur les mesures stratégiques à prendre pour atteindre un jour notre objectif ultime d'élimination des décès sur les routes et autoroutes du Manitoba. L'engagement accru de se réunir pour découvrir des solutions manitobaines à ces problèmes est une étape importante et il assure que toutes les initiatives et interventions provinciales en matière de sécurité routière sont harmonisées et soutenues.

Au Manitoba, la situation de la sécurité routière en évolution exige une approche proactive où tous les intervenants et leurs partenaires travaillent ensemble pour réduire les décès sur les routes. Le Plan examinera les technologies automobiles courantes et émergentes, la conception des infrastructures, les politiques et les mesures législatives en matière de sécurité routière, les stratégies d'application de la loi et l'émergence de nouvelles questions de sécurité routière telles que la légalisation du cannabis.

La sécurité routière est la responsabilité de tous les Manitobains, qu'il s'agisse des administrateurs du système de transport qui conçoivent et construisent nos routes et qui promulguent des mesures législatives, des constructeurs de véhicules qui développent et soutiennent les technologies de sécurité émergentes, des policiers qui appliquent le code de la route et de toute personne qui utilise nos routes. Ensemble, nous pouvons concrétiser notre vision de l'élimination des décès sur les routes et faire de celles-ci les routes les plus sécuritaires au Canada pour nos familles, nos voisins et nos collectivités.

Les coprésidents du Comité provincial de la sécurité routière

Ward Keith
Vice-président, Développement des affaires et Communications, et directeur de l'administration, Société d'assurance publique du Manitoba

Ron Weatherburn
Sous-ministre adjoint
Division du génie routier et des opérations
Infrastructure Manitoba

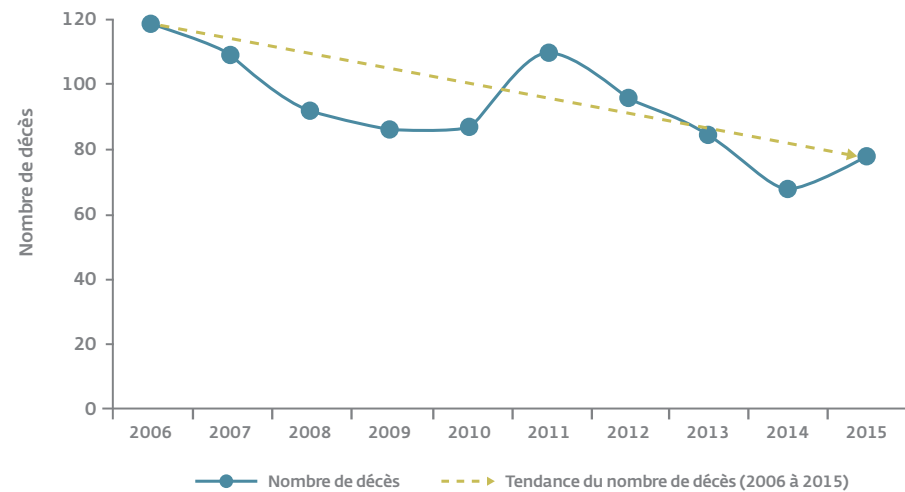
Situation courante de la sécurité routière au Manitoba

Coûts personnels et sociaux des collisions

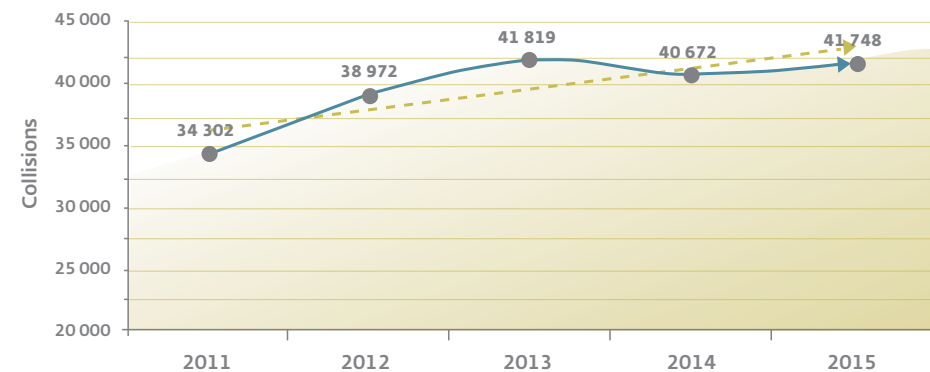
Au cours des deux dernières décennies, les décès et les blessures graves liés aux véhicules automobiles ont connu une diminution importante au Manitoba. Une telle amélioration a été réalisée malgré l'accroissement de la population de la province, du nombre de véhicules immatriculés et du nombre de conducteurs titulaires d'un permis de conduire sur les routes manitobaines pendant la même période.

Malgré le net recul du nombre de victimes corporelles liées aux véhicules automobiles, les coûts personnels et sociaux des collisions, des blessures et des décès continuent d'être importants. On évalue le coût social annuel des collisions automobiles au Manitoba (pertes de vie, traitements médicaux, réadaptation, pertes de productivité, dommages matériels, etc.) à 6,4 millions de dollars (M\$) par décès et à 133 000 \$ par personne blessée. Lorsqu'on applique ces coûts au nombre total de décès et de personnes blessées, les coûts sociaux des décès et des blessures sur les routes ont dépassé 2 milliards de dollars en 2013, soit environ 3 % du produit intérieur brut du Manitoba. Au cours des cinq dernières années (2011 à 2015), le Manitoba a été témoin en moyenne de 39 492 collisions, qui se sont traduites par 10 777 personnes blessées et 87 décès par année.

Collisions mortelles au Manitoba (2006 à 2015)

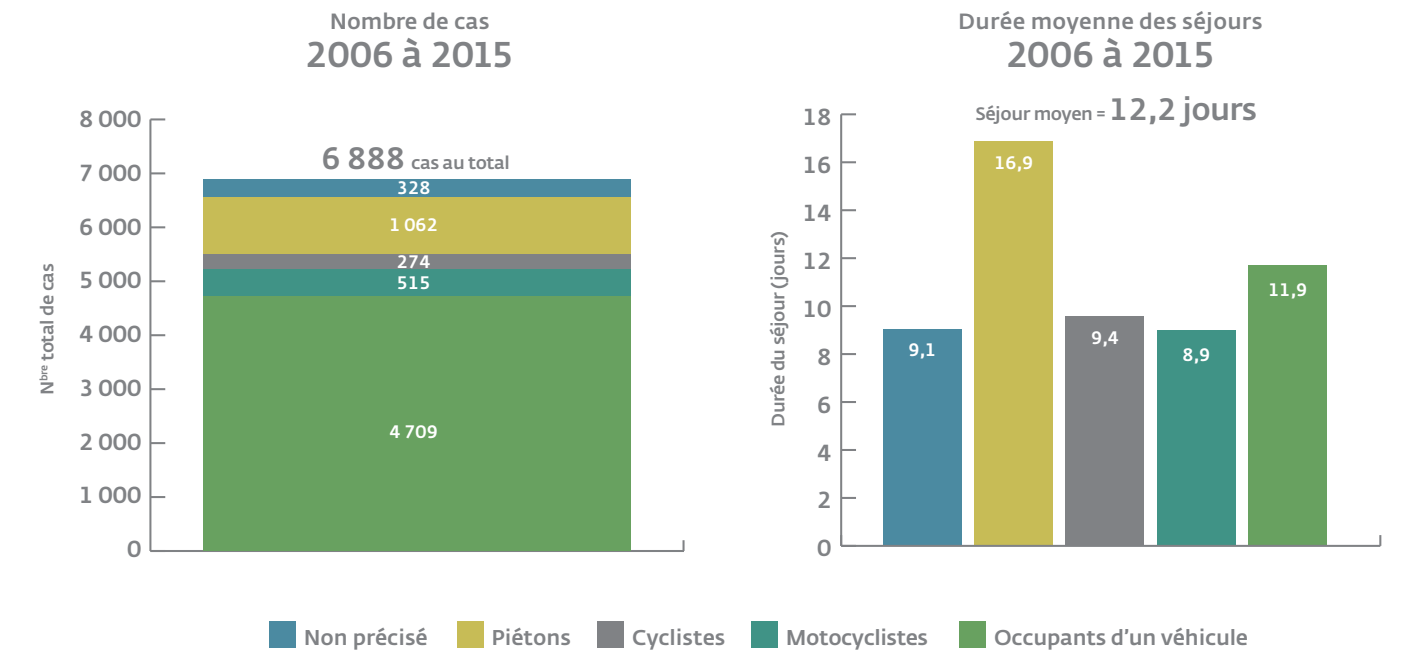


Nombre total de collisions au Manitoba (2011 à 2015)



Source : Base de données des rapports d'accident de la circulation (2015-2016)

Hospitalisations pour blessures causées par les collisions automobiles



Source : Santé Manitoba (2015)

Les collisions automobiles sont la cinquième cause en importance des décès liés à des blessures au Manitoba, un classement qui est demeuré le même au cours des dix dernières années. La majorité des usagers de la route hospitalisés au cours des dix dernières années se composait des occupants d'un véhicule (68 %). Suivaient les piétons (15 %), les motocyclistes (7 %) et les cyclistes (4 %). Les collisions de la route exercent des pressions sur le système de santé du Manitoba, car la durée moyenne

d'un séjour à l'hôpital à la suite d'une collision automobile est d'environ 12,2 jours et le séjour moyen des piétons est 38,5 % plus long (16,9 jours). Il n'est pas surprenant de constater que les personnes plus âgées ont les séjours les plus longs à l'hôpital pour des blessures causées par une collision automobile. Les Manitobains âgés de 85 ans ont les séjours les plus longs (moyenne de 25 jours). Suivent les personnes âgées de 75 à 84 ans (20 jours) et celles âgées de 65 à 74 ans (19 jours).

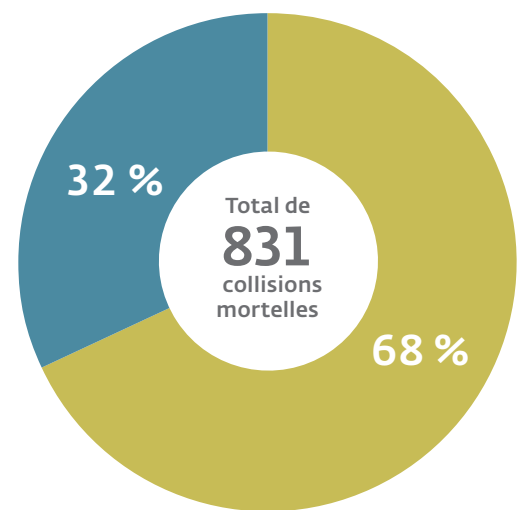
Situation courante de la sécurité routière au Manitoba

Au cours de la dernière décennie, la grande majorité des décès sur les routes du Manitoba a eu lieu dans les zones rurales (66 %), tandis que les collisions causant des blessures graves sont réparties plus également entre les zones

rurales (53 %) et les zones urbaines (47 %). Pour les collisions causant des décès et des blessures graves dans les régions rurales, les facteurs contributifs mentionnés le plus souvent sont les distractions au volant, l'affaiblissement

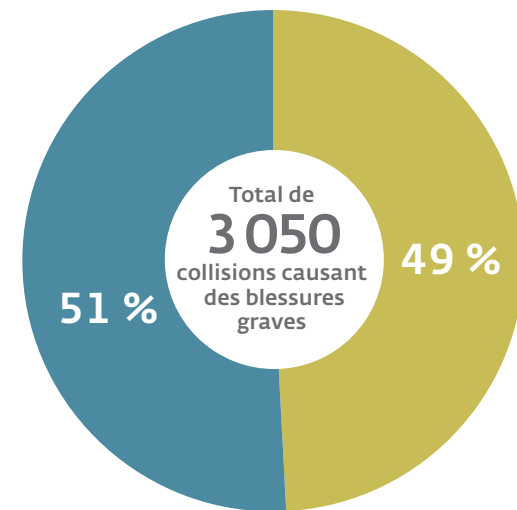
des facultés du conducteur, la perte de contrôle ou la sortie de route du véhicule, la vitesse et le refus de céder le passage à un autre véhicule.

Collisions mortelles au Manitoba (2006 à 2015)



■ Zones urbaines ■ Zones rurales

Collisions causant des blessures graves au Manitoba (2006 à 2015)



■ Zones urbaines ■ Zones rurales

Source : Base de données des rapports d'accident de la circulation (2015-2016)

Paysage de la sécurité routière en évolution

Plusieurs raisons importantes expliquent la situation en évolution constante de la sécurité routière au Manitoba. Ces facteurs comprennent l'état courant des infrastructures dans la province, l'émergence de nouvelles technologies automobiles, la prééminence des problèmes de sécurité routière émergents, un engagement accru en faveur du transport actif et de la sécurité des usagers de la route vulnérables et des changements dans la population manitobaine.

Infrastructure

Le gouvernement manitobain s'est engagé à investir stratégiquement dans les infrastructures et il prévoit des investissements de 1,7 milliard de dollars en 2017-2018. Dans le cadre de ces investissements, près de 750 M\$ seront attribués aux routes, aux autoroutes, aux ponts et à la protection contre les inondations.

Même avec des investissements importants dans les infrastructures, les pressions sur les programmes existent toujours, car de nombreuses demandes concurrentielles en infrastructure routière réclament des investissements. Des pratiques exemplaires en matière de sécurité et de normes sont présentement intégrées dans les nouveaux projets d'infrastructure. Toutefois, les projets de modernisation des infrastructures existantes présentent des défis beaucoup plus grands.

Lorsqu'on adopte des technologies de pointe pour aborder les préoccupations en matière de sécurité routière, il faut tenir compte des coûteuses considérations en matière d'entretien. Ceci étant dit, le gouvernement manitobain s'est engagé à optimiser les ressources lorsqu'il s'agit de reconstruire les infrastructures provinciales et il aura recours à un modèle de rendement des investissements pour prioriser ces derniers dans des projets d'infrastructure.

Le défi le plus important de la mise en œuvre d'initiatives pour la sécurité routière consiste peut-être à cerner les mécanismes qui assureront un financement durable au cours des années à venir.

Technologies automobiles émergentes

La technologie des véhicules autonomes progresse rapidement et elle présente des possibilités et des défis aux responsables des politiques et aux organismes de réglementation. On perçoit plusieurs bienfaits sociaux dans la technologie des véhicules autonomes, y compris la réduction des collisions de la route, l'atténuation des conséquences des distractions au volant, la diminution des émissions des véhicules et de la congestion routière, ainsi que des améliorations de la mobilité et du rendement du carburant.

Il est nécessaire d'adopter une approche stratégique coordonnée à la technologie des véhicules autonomes pour l'ensemble du Canada. Le Manitoba continue de surveiller les progrès de la technologie des véhicules autonomes et connectés. Toutefois, des modifications législatives seront requises pour guider l'utilisation des véhicules et établir les paramètres de sécurité de cette utilisation.

Transport actif

Le transport actif fait la promotion d'un mode de vie plus sain et plus actif par le biais de modes de transport de recharge écologiques, tels que le cyclisme et la marche. Le transport actif offre la possibilité d'intégrer l'activité physique dans la vie quotidienne et d'accroître les interactions sociales qui rehaussent le dynamisme communautaire dans les voisinages de l'ensemble du Manitoba.

Sécurité des piétons et des cyclistes

Infrastructure Manitoba collabore avec les intervenants en transport actif en vue d'intégrer de manière sécuritaire les installations de transport actif dans les emprises routières ou dans des espaces adjacents aux autoroutes, le cas échéant, et d'investir dans l'amélioration des infrastructures de transport actif, telles que la construction de trottoirs sur les ponts.

Certaines municipalités manitobaines ont également élaboré des stratégies et des plans d'action en matière de transport actif afin de répondre aux besoins uniques et émergents de leurs collectivités. Par exemple, au cours de la dernière décennie, la Ville de Winnipeg a investi des ressources importantes dans l'amélioration des infrastructures, des politiques et des programmes qui soutiennent la sécurité des piétons et des cyclistes.

Paysage de la sécurité routière en évolution

Évolution des caractéristiques démographiques

La croissance soutenue de la population manitobaine a été stimulée par un accroissement de l'immigration, une diminution de l'émigration et une croissance naturelle. Étant donné l'accroissement du nombre d'immigrants, bon nombre de nouveaux Manitobains peuvent ne pas connaître les règles et les pratiques de sécurité sur les routes canadiennes, non seulement à titre de conducteurs, mais aussi à celui de piétons et de cyclistes. Le présent Plan de sécurité routière examinera l'offre d'une formation supplémentaire aux nouveaux arrivants qui veulent obtenir un permis de conduire et d'une orientation sur les pratiques routières sécuritaires à ceux qui sont des piétons ou des cyclistes.

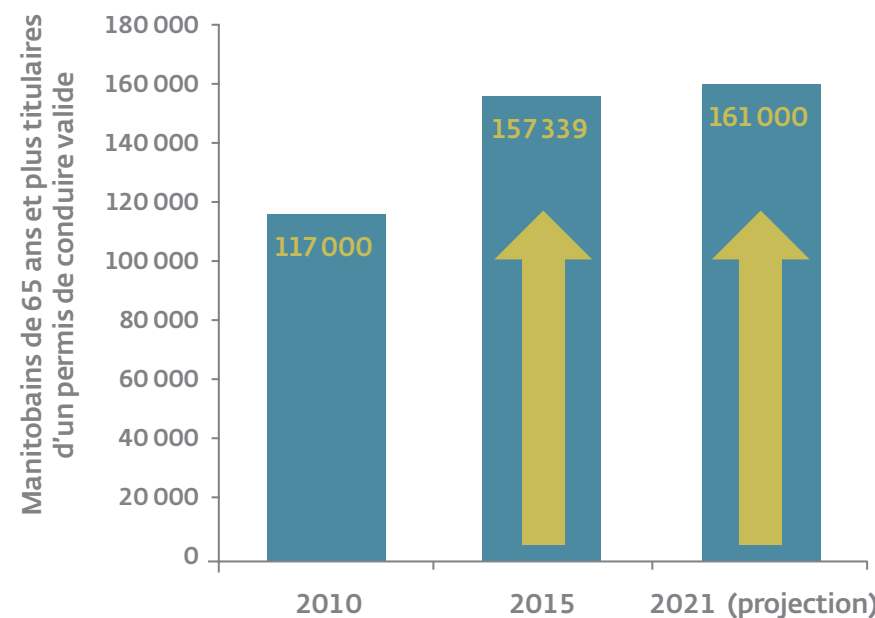
La majorité (56 %) de la population manitobaine vit dans la capitale provinciale (Winnipeg) et le reste est dispersé dans toutes les régions de la province. Au cours des ans, la migration des zones rurales vers les zones urbaines a créé un déséquilibre démographique qui exerce des pressions considérables sur les ressources pour satisfaire aux exigences de la croissance, tout en maintenant un vaste réseau d'infrastructures dans des zones de déclin de la population.

34 % Hausse de 34 % du nombre de conducteurs de 65 ans et plus entre 2010 et 2015, avec des projections qui suggèrent que le nombre continuera d'augmenter.

Statistique Canada prédit une augmentation importante de la population de personnes âgées au cours des prochaines décennies. En 2010, moins de 117 000 Manitobains âgés de 65 ans et plus étaient titulaires d'un permis de conduire valide. Selon les projections démographiques, ce segment des conducteurs pourrait augmenter jusqu'à 161 000 personnes en 2021. En vieillissant, les aînés sont plus susceptibles d'avoir des limites

physiques et cognitives, bien que ce ne soit pas tous les aînés qui ont des troubles ayant des incidences sur la sécurité de leur conduite automobile. Cette population vieillissante peut exiger des mesures ou des interventions de sécurité supplémentaires pour assurer sa sécurité et celle des autres Manitobains sur les routes et il sera peut-être nécessaire de modifier les infrastructures routières provinciales et municipales.

Manitobains de 65 ans et plus qui sont titulaires d'un permis de conduire valide



Source : Base de données des rapports d'accident de la circulation (2015-2016)

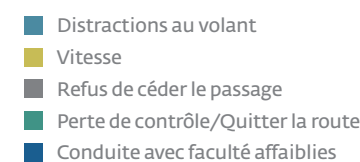
Problèmes de sécurité routière émergents

Des progrès ont été réalisés au cours de la dernière décennie pour réduire le nombre de décès et de blessures graves liés aux véhicules automobiles, mais les intervenants en sécurité routière doivent continuer de faire preuve de diligence dans le traitement de questions importantes, telles que la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, les distractions au volant, l'excès de vitesse et la non-utilisation des dispositifs de retenue des occupants, qui continuent de jouer un rôle dans les collisions liées aux véhicules automobiles et les résultats en matière de blessures et de décès au Manitoba. Ceci étant dit, les distractions au volant et la conduite avec facultés affaiblies par la drogue sont deux questions prioritaires qui pourront modifier de manière importante les risques des usagers de la route et les résultats en matière de collisions, de blessures et de décès à l'avenir, si nous les négligeons.

Distraction

Depuis 2013, les distractions au volant ont contribué à plus de collisions automobiles au Manitoba que tout autre facteur signalé.

Distractions au volant c. autres facteurs contributifs (2012 à 2015)



Source : Base de données des rapports d'accident de la circulation (2015/2016)

Au cours des quatre dernières années, de 2012 à 2015, en moyenne, les distractions au volant ont été un facteur contributif dans 32 % des collisions automobiles au Manitoba qui ont causé des décès et dans 22 % des collisions qui ont causé des blessures graves. Ces pourcentages continuent de s'accroître chaque année. Les distractions peuvent se manifester tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des véhicules. Les distractions extérieures comprennent les autres véhicules, les cyclistes ou les piétons et les panneaux publicitaires, que ce soit à l'intérieur de l'emprise routière ou à côté de celle-ci. Les distractions intérieures courantes comprennent l'utilisation d'un appareil électronique portable, la technologie visuelle dans l'habitacle, les interactions avec les passagers, ainsi que manger, s'occuper de son hygiène personnelle ou lire. Étant donné l'accroissement du nombre d'utilisateurs de téléphones intelligents et l'installation continue de nouvelles technologies visuelles dans les véhicules, il est raisonnable de croire que les distractions au volant demeureront une question de sécurité importante.

La mise en œuvre récente de contre-mesures législatives pour lutter contre les distractions au volant ne s'est pas encore

traduite par une réduction importante des blessures graves ou des collisions mortelles au Manitoba. En vertu du Code de la route du Manitoba, l'utilisation d'un appareil électronique portable en conduisant est interdite depuis juillet 2010. Le Manitoba est également un chef de file au Canada en affichant le niveau de points de démerite le plus élevé, bien que la plupart des provinces et territoires aient adopté des amendes plus élevées pour l'utilisation d'un appareil électronique portable. Étant donné que les conséquences des distractions au volant sont aussi graves que celles de la conduite avec facultés affaiblies, bon nombre de territoires et provinces canadiens ont adopté des sanctions législatives semblables à celles que l'on trouve dans les mesures législatives sur la conduite avec facultés affaiblies. La modification de la perception et du comportement du public exige que l'on mise sur la bonne combinaison d'outils, soit l'éducation du public, les mesures législatives et l'application de la loi pour rendre la distraction au volant aussi inacceptable socialement que la conduite avec facultés affaiblies. De plus, il sera peut-être nécessaire d'examiner des protocoles améliorés en matière de panneaux publicitaires.

Paysage de la sécurité routière en évolution

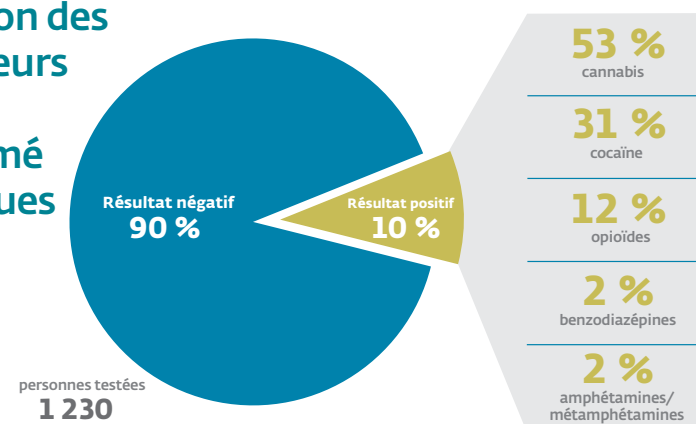
Facultés affaiblies par la drogue

En juin 2016, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de légaliser l'usage récréatif du cannabis. Après la légalisation du cannabis à des fins récréatives, on prévoit que la consommation de cannabis augmentera, ce qui peut se traduire par un accroissement du nombre de conducteurs aux facultés affaiblies par la drogue au Manitoba. Des recherches récentes qui ont examiné de nombreuses études sur les effets du cannabis sur la performance au volant ont conclu que la consommation de cannabis doublait le risque d'implication dans une collision¹. Il faut également mentionner qu'un grand nombre de recherches démontre que les conducteurs qui ont consommé du cannabis en combinaison avec de l'alcool s'exposent à un risque de collision plus élevé^{2,3,4}.

Le Manitoba a été en tête des provinces en adoptant la Loi sur la réduction des méfaits du cannabis en 2017 qui prévoit des mesures temporaires, telles que la suspension du permis de conduire pour conduite avec facultés affaiblies par le cannabis, l'interdiction de la consommation de cannabis dans un véhicule sur la voie publique et l'imposition de restrictions au transport du cannabis dans un véhicule, qui protégeront les Manitobains pendant la période avant la mise en œuvre complète des nouvelles mesures législatives fédérales sur le cannabis et la conduite avec facultés affaiblies. Le Manitoba continuera de collaborer avec ses homologues des autres provinces pour veiller à ce que les lois administratives soient aussi efficaces que possible pour réduire les incidences de la drogue au volant. Les législateurs manitobains ont besoin d'une approche souple pour faire en sorte que l'usage récréatif du cannabis ne se traduise pas par un nouveau problème de sécurité.

Sur le plan national, on observe une lacune importante de recherches et de données empiriques sur la question de la drogue au volant. Des recherches supplémentaires sont nécessaires pour mieux comprendre cette question émergente et les conséquences potentielles des nouvelles mesures législatives sur la prévalence de la drogue au volant au Manitoba. En réponse à ce besoin, la Société d'assurance publique du Manitoba s'est associée à MADD Canada en 2016 pour mener une série d'enquêtes routières dans la province afin de déterminer la prévalence de la consommation d'alcool et de drogue par les conducteurs. Les résultats ont montré que parmi les participants à l'enquête, un conducteur manitobain sur dix avait consommé une forme de drogue, dont le cannabis (53 %) et la cocaïne (31 %) qui étaient les drogues les plus courantes chez les consommateurs de drogue. En comparaison, seulement 2,4 % des conducteurs affichaient une alcoolémie supérieure à zéro (résultat non pondéré). Ces résultats établissent une base de référence à laquelle des enquêtes futures pourront être comparées et ils fourniront des données critiques qui aideront à déterminer les incidences des mesures législatives, de l'application de la loi et des

Proportion des conducteurs ayant consommé des drogues



campagnes de promotion de la sécurité et de sensibilisation à la sécurité dans le combat continu contre la conduite avec facultés affaiblies.

La situation de la sécurité routière au Manitoba est en évolution en raison de l'émergence de nouvelles questions et technologies et des conditions démographiques changeantes. Un tel environnement en évolution crée de nouveaux défis pour l'amélioration de la sécurité routière et la réduction finale des décès et des blessures graves sur les routes du Manitoba. Le présent Plan de sécurité routière offrira une orientation et des instructions à tous les intervenants en sécurité routière afin de composer avec le changement et de se préparer pour l'avenir.

Sources

- Asbridge, M., Hayden, J.A. et Cartwright, J.L., « Acute cannabis consumption and motor vehicle collision risk: Systematic review of observational studies and meta-analysis. », *British Medical Journal*, 344, 2012, p. e536.
- Bramness, Jørgen G., Hassan Zaré Khiabani et Jørg Mørland, « Impairment due to cannabis and ethanol: clinical signs and additive effects. », *Addiction*, 105, 6, 2010, p. 1080-1087.
- Downey, Luke A., et al., « The effects of cannabis and alcohol on simulated driving: influences of dose and experience. », *Accident Analysis & Prevention*, 50, 2013, p. 879-886.
- Ronen, Adi, et al., « The effect of alcohol, THC and their combination on perceived effects, willingness to drive and performance of driving and non-driving tasks. », *Accident Analysis & Prevention*, 42, 6, 2010, p. 1855-1865.

Approche axée sur un système sûr

Le document *Stratégie de sécurité routière 2025 du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)* soutient une vision à long terme qui veut faire en sorte que les routes canadiennes soient les plus sécuritaires au monde. De plus, plusieurs principes clés pour la réussite de la stratégie ont été harmonisés avec des pratiques exemplaires internationales en sécurité routière, y compris l'adoption d'une approche axée sur un système sûr. Le Plan de sécurité routière du Manitoba concorde avec le document du CCATM et soutient l'approche axée sur un système sûr à la sécurité routière.

Qu'est-ce que l'approche axée sur un système sûr?

L'approche axée sur système sûr aspire à créer un système routier indulgent qui tient compte de l'imperfection et de la vulnérabilité des êtres humains.

Le système accepte que les gens font des erreurs et qu'ils sont vulnérables. C'est pourquoi les systèmes routiers sont créés de telle façon que les forces d'une collision ne se traduisent pas par des blessures graves ou des décès ou qu'elles puissent être prévenues en premier lieu. Tous les éléments du système routier doivent être examinés de manière holistique et

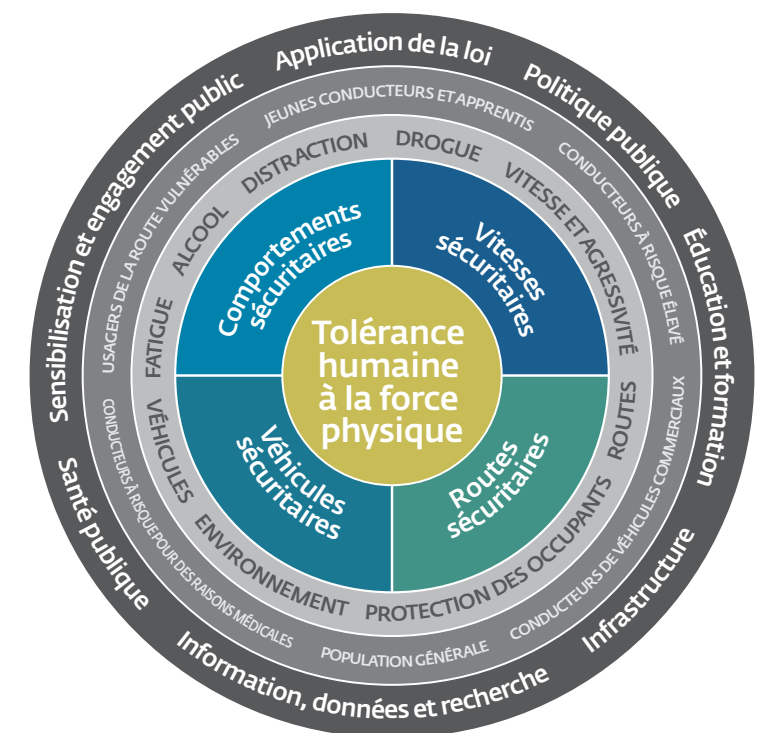
renforcés, y compris les routes, les vitesses, les véhicules et les usagers de la route. Dans le cadre d'une approche axée sur un système sûr, toutes les personnes qui conçoivent et maintiennent le système routier et toutes celles qui l'utilisent doivent partager la responsabilité de produire des résultats en matière de sécurité routière.

Par conséquent, une approche axée sur un système sûr se concentre sur ce qui suit :

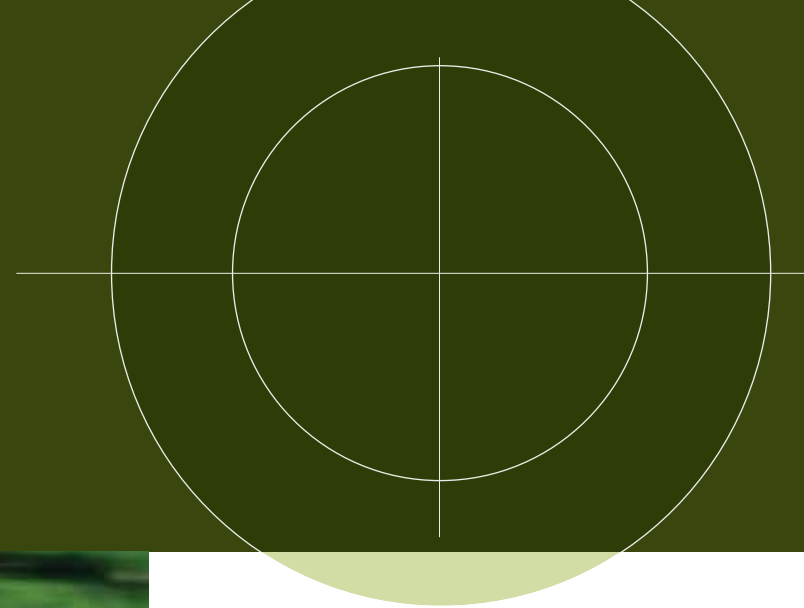
- concevoir des infrastructures qui pardonnent les erreurs et protègent les usagers de la route vulnérables;
- veiller à ce que les limites de vitesse soient sécuritaires et appropriées et que les vitesses soient gérées de façon à ce que les autres éléments du système routier fonctionnent comme prévu;

- sensibiliser le public aux possibilités de prévention des collisions et lui inculquer une culture de la sécurité routière;
- veiller à ce que les véhicules soient conçus, construits et réparés aussi sécuritairement que possible.

Une approche axée sur un système sûr exige un engagement et une collaboration de tous les niveaux de gouvernement et des intervenants du secteur privé qui ont un intérêt mutuel dans la sécurité routière. Elle exige aussi une planification stratégique, une réflexion à long terme et des engagements de financement soutenus.



Vision zéro et cibles de sécurité routière



Pour s'aligner sur les pratiques exemplaires nationales et internationales, le Plan de sécurité routière du Manitoba soutient l'approche Vision zéro de la sécurité routière.



Qu'est-ce que Vision zéro?

Une stratégie de « vision zéro » soutient la vision d'un avenir exempt de décès ou de blessures graves sur les routes. Vision zéro est une approche de la sécurité routière fondée sur l'éthique qui est une variante d'une pratique exemplaire nommée aussi Vision zéro, adoptée pour la première fois par la Suède à la fin des années 1990. Le principe de base des deux stratégies est qu'il est inacceptable pour quiconque d'être tué ou gravement blessé lorsqu'il se déplace dans le système de transport routier. Vision zéro suggère que la responsabilité de la sécurité de tous les usagers de la route doit être partagée par les usagers de la route, les administrateurs du système de transport (y compris les politiciens, les concepteurs, les travailleurs de la construction et de l'entretien, les propriétaires et les exploitants des installations) et les constructeurs de véhicules.

Vision zéro met de l'avant ceci : bien que tous les genres de collisions ne puissent pas être évités, les décès et les blessures graves sur les routes sont évitables. Vision zéro souscrit à une approche axée sur un système sûr qui indique que les gens font des erreurs et que le corps humain n'est pas conçu pour absorber les forces de choc importantes qui se manifestent dans les collisions automobiles. C'est pourquoi la stratégie ne vise pas l'évitement de toutes les collisions, mais plutôt la diminution de la probabilité des collisions qui se traduisent par des décès ou des blessures graves. Un système sûr qui met l'accent sur des solutions guidées par les données est nécessaire pour protéger tous les usagers de la route (en particulier, les usagers vulnérables) contre leurs propres erreurs ou celles des autres.

Vision zéro fait appel à une gamme de solutions holistiques, mais la stratégie attribue la responsabilité la plus grande aux administrateurs du système. En soi, cela peut exiger un changement de la culture de la sécurité routière afin de permettre une innovation accrue et des niveaux plus élevés de financement public pour les routes et d'élaborer des mesures législatives plus fortes.

Principes fondamentaux d'une approche Vision zéro

Quelques éléments de base définissent les fondations d'une approche Vision zéro :

- on comprend que les décès et les blessures graves sur les routes sont évitables;
- la vie et la santé humaines sont prioritaires dans tous les aspects du système de transport;
- l'erreur humaine ne peut être évitée et les systèmes de transport devraient être indulgents à cet égard;

- bien que le changement de comportement soit toujours un aspect important de l'approche, l'amélioration de l'administration du système en demeure l'élément principal, dans la mesure du possible;
- la vitesse est reconnue et priorisée comme un facteur fondamental de la gravité des collisions;
- l'engagement et le soutien du public sont critiques pour faire progresser et mettre en œuvre des stratégies de la Vision zéro.

Cibles de sécurité routière

Le Plan de sécurité routière du Manitoba suivra le modèle présenté dans le document *Stratégie de sécurité routière 2025* et il cherchera à accélérer les tendances à la baisse antérieures du nombre de décès et de blessures graves sur les routes provinciales et municipales. Le rendement général sera mesuré par une tendance annuelle à la baisse du nombre de décès et de blessures graves au cours des dix prochaines années par tranche de

100 000 personnes, ainsi que par une tendance à la baisse des coûts par personne pour la société des collisions au Manitoba au cours des dix prochaines années.

Le Plan vise à mesurer les progrès réalisés au cours d'une période de dix ans afin d'obtenir une vision plus claire des tendances et des progrès vers l'élimination des décès sur les routes. La surveillance des progrès sur une période de dix ans permet de cerner des stratégies d'amélioration et des gains progressifs, tout en évitant les réactions intempestives aux fluctuations annuelles.

Il faudra du temps pour élaborer et mettre en œuvre des mesures stratégiques clés qui traiteront les priorités énoncées dans le Plan (voir la section suivante). C'est pourquoi des cibles de rendement numériques n'ont pas été établies pour les trois premières années du Plan de sécurité routière. Le Manitoba peut examiner la possibilité d'établir des cibles numériques après la période initiale de trois ans dans le cadre d'un examen du taux de la tendance à la baisse à ce moment-là.



Priorités pour le Manitoba

Cerner les priorités pour chacun des quadrants de l'approche axée sur un système sûr concentre nos efforts en vue d'atteindre nos cibles. Les priorités pour la sécurité des véhicules, des routes et des usagers de la route, et pour des vitesses

sécuritaires, guideront les mesures stratégiques, la politique publique, les contre-mesures législatives, les interventions de sécurité, l'allocation des ressources et les investissements futurs.

L'ordre de priorité des recherches a des incidences sur chaque quadrant de l'approche axée sur un système sûr et les priorités sont indiquées séparément.



Recherche et collecte de données

La promotion de la capacité de recherche et de la collecte et de la cohérence des données est un objectif très important qui chevauche tous les secteurs prioritaires de la sécurité routière. La collecte et l'analyse de données détaillées sont essentielles pour concevoir des stratégies efficaces de sécurité routière, déterminer des priorités d'intervention et surveiller l'efficacité des programmes. La fiabilité des données est une question clé pour l'élaboration d'interventions de sécurité routière. La qualité des données et leur analyse efficace sont fondamentales pour la sensibilisation aux risques et l'efficacité des interventions.

La collaboration avec des partenaires provinciaux, municipaux et territoriaux pour des initiatives de recherche en sécurité routière renforcera la cohérence et le consensus en matière de collecte de données, abordera les lacunes potentielles dans les données et permettra une amélioration des comparaisons interterritoriales des données et leur évaluation.

Au Manitoba, les organismes saisissent des données en fonction de leurs propres besoins et exigences autorisés. La Société d'assurance publique du Manitoba recueille des données sur les collisions et les déclarations de sinistre afin d'administrer les demandes d'indemnisation, d'informer les priorités et les initiatives en matière de sécurité routière et de conserver des données statistiques pour les rapports nationaux et l'analyse comparative provinciale. Le secteur de la santé recueille des

données afin de déterminer les causes des blessures, leur gravité et les incidences de l'hospitalisation sur la facilitation des soins de santé et la prévention des blessures. Les organismes d'application de la loi recueillent des données pour orienter efficacement et stratégiquement les ressources des services de police. Les municipalités et le gouvernement provincial recueillent des données afin d'établir les priorités en matière de travaux publics et d'infrastructures. Il est nécessaire d'accroître la collaboration pour déterminer le genre de données collectées et les objectifs de la collecte. De plus, dans la mesure du possible, la consolidation des données et leur stockage au même endroit permettent à tous les intervenants d'accéder à celles-ci à des fins de prise de décision.

On pourrait améliorer les enquêtes sur les collisions liées à des décès et des blessures graves et les conclusions de celles-ci en accroissant la capacité de recherche et la collecte existante des données sur les collisions mettant en cause tous les usagers de la route (automobilistes, camionneurs, conducteurs d'autobus, motocyclistes, piétons et cyclistes). Les taux de blessures graves et de décès chez les utilisateurs du transport actif sont présentement inconnus, car des lacunes dans les données existent dans le domaine du transport actif. Il est nécessaire de procéder à un examen de la sécurité routière plus fondé sur des données probantes et propres aux divers sites pour découvrir des solutions d'infrastructure sécuritaires pour les usagers de la route vulnérables.

Priorités

- Créer un répertoire central des données liées à la sécurité routière qui soit accessible aux intervenants et aux chercheurs municipaux et provinciaux.
- Collaborer à des projets de recherche (accords de financement avec de multiples partenaires).
- Étendre la recherche et la collecte de renseignements à titre de principaux facteurs de la prise de décision en matière de sécurité routière.
- Évaluer les politiques, les mesures législatives, les programmes et les interventions en matière de sécurité routière afin d'assurer que leur efficacité est mesurée, que les ressources sont allouées de manière appropriée et que les résultats souhaités sont obtenus.

Priorités pour la sécurité des véhicules au Manitoba

Notre vision pour des véhicules sécuritaires

À quoi elle ressemble sur le **réseau routier** du Manitoba

L'infrastructure routière soutient la technologie émergente des véhicules autonomes. Dans le parc de véhicules du Manitoba, on utilise de façon généralisée les technologies perfectionnées d'assistance du conducteur et, tôt ou tard, on utilisera des véhicules entièrement autonomes.

À quoi elle ressemble dans la **culture** du Manitoba

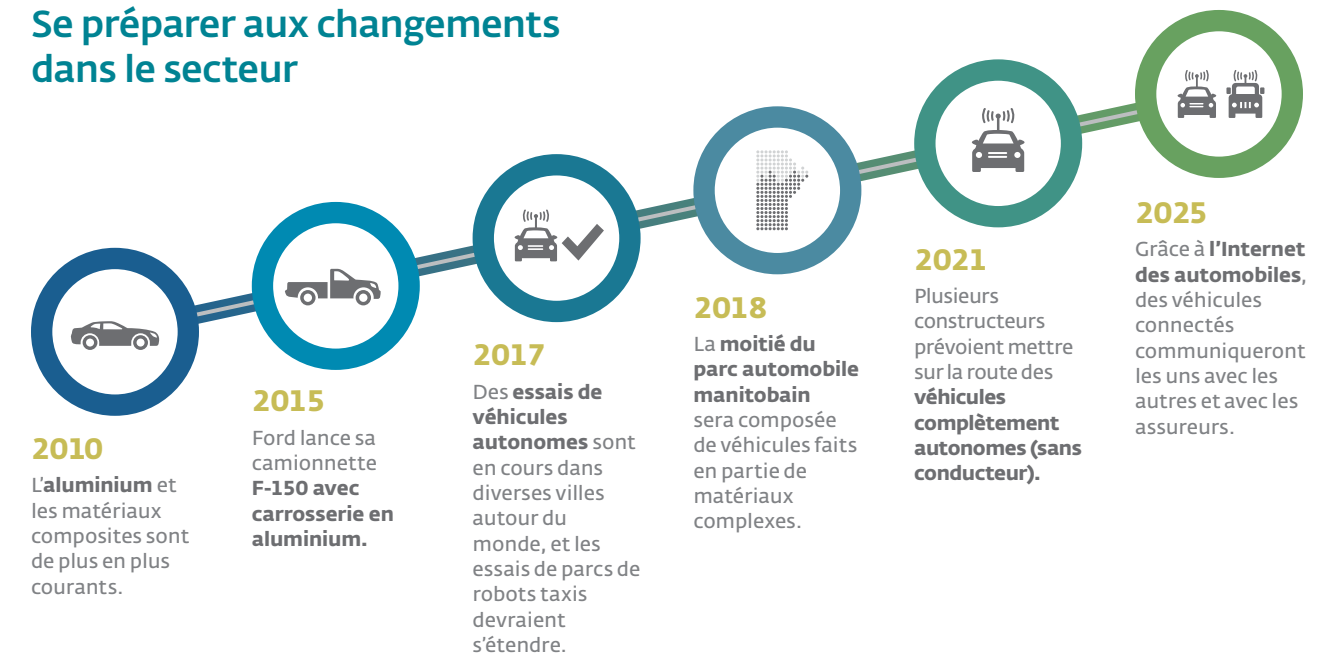
Les consommateurs reconnaissent les avantages des caractéristiques de sécurité perfectionnées des véhicules, y compris les technologies d'assistance du conducteur et d'autonomie des véhicules. Ils recherchent ces dernières et les adoptent avec empressement.

Bien que la présence de véhicules entièrement autonomes sur les routes manitobaines ne puisse pas être une réalité avant une décennie ou plus, des progrès importants ont été accomplis en matière de sécurité dans la technologie automobile. Des caractéristiques de sécurité perfectionnées (y compris un système anticollision, un avertisseur de sortie de voie, un système de détection des piétons et un système de

freinage automatique) deviennent de l'équipement de série dans les nouveaux véhicules. Ces systèmes prennent le contrôle du véhicule pour éviter une collision lorsqu'un conducteur humain échoue à le faire. Ils peuvent avoir des incidences importantes sur la sécurité routière si on observe la présence d'un nombre accru de véhicules sur les routes manitobaines qui sont équipés avec de tels systèmes.

Selon des données tirées des sondages de la National Highway Traffic Safety Association (*National Motor Vehicle Crash Causation Survey, 2005 à 2007*), le conducteur a été identifié comme étant la principale raison de 94 % de toutes les collisions déclarées. Par conséquent, les incidences des technologies dans la suppression de l'action ou de la décision humaine, qui est le plus souvent la principale raison d'une collision, pourraient être spectaculaires.

Se préparer aux changements dans le secteur



Le Code de la route du Manitoba prescrit des exigences et des interdictions aux « conducteurs » et aux « personnes ». À l'heure actuelle, la loi manitobaine est conçue pour les véhicules automobiles traditionnels sous le contrôle de conducteurs humains. Il est nécessaire d'apporter des modifications aux cadres réglementaires pour autoriser des projets pilotes de mise à l'essai et d'évaluation des véhicules autonomes et des technologies émergentes, y compris des essais régionaux des infrastructures dans divers climats, heures du jour et conditions météorologiques pour soutenir les véhicules autonomes à leur arrivée dans le marché.

Des stratégies de gestion de la transition de la technologie automobile existante vers la nouvelle technologie des véhicules autonomes sont nécessaires pour veiller à ce que les préoccupations et les questions liées à la technologie émergente soient cernées précocement et que des stratégies soient élaborées pour composer avec elles.

Priorités

- Promouvoir l'adoption précoce des technologies automobiles automatisées qui favorisent la sécurité routière.
- Étendre la recherche en sécurité routière qui vise les technologies émergentes, en particulier la technologie des véhicules autonomes.
- Aborder les défis de la transition technologique, veiller à ce que les infrastructures puissent composer et interagir avec les technologies des véhicules autonomes et traiter de l'interaction de ces derniers avec des véhicules non autonomes.
- Déterminer comment la télématique des véhicules peut être utilisée pour surveiller et favoriser un comportement positif au volant d'un véhicule.

Priorités pour la sécurité des routes manitobaines

Notre vision pour des routes sécuritaires

À quoi elle ressemble sur le réseau routier du Manitoba

Un réseau routier qui répond à tous les besoins en sécurité de tous les usagers de la route. Aménagements séparés des infrastructures pour réduire ou éliminer les conflits entre les utilisateurs du transport actif et les automobilistes. Les améliorations apportées à la sécurité sont intégrées de manière systématique et formelle dans la construction et la remise en état des routes.

À quoi elle ressemble dans la culture du Manitoba

Les droits de tous les usagers de la route à l'accès à un réseau routier sécuritaire sont compris, acceptés et soutenus. On met en œuvre des aménagements sécuritaires éprouvés

Bon nombre de Manitobains ont un mode de vie sain et actif en utilisant des modes de transport actif alternatifs et respectueux de l'environnement, tels que la marche et le cyclisme. Le Comité provincial de la sécurité routière reconnaît un lien direct entre la protection des usagers de la route vulnérables, leur perception de la sécurité et l'adoption accrue du transport actif.

Les usagers de la route vulnérables comprennent les piétons, les personnes qui utilisent un appareil de mobilité pour se déplacer, les motocyclistes et les cyclistes. Ces personnes sont particulièrement à risque d'être tuées ou gravement blessées lorsqu'elles partagent la route avec les automobilistes, car elles n'ont pas la protection contre les chocs dont bénéficient les occupants d'un véhicule. Lorsque la vitesse augmente, en particulier sur le réseau des routes rurales à haute vitesse, le risque s'accroît. En limitant l'interaction entre les véhicules automobiles et les usagers de la route vulnérables ou en améliorant les infrastructures afin de séparer complètement les deux groupes d'usagers, on peut améliorer la sécurité et réduire les pertes humaines. La protection des usagers de la route vulnérables est de la plus grande importance et la collaboration à l'échelle de la province de tous les niveaux de gouvernement pour entreprendre ces efforts est essentielle pour rehausser la sécurité.

À l'heure actuelle au Manitoba, tant au niveau municipal qu'au niveau provincial, les ingénieurs de la circulation et les concepteurs de routes ont établi des pratiques en vertu desquelles les améliorations de la sécurité sont intégrées dans les projets de réfection et de reconstruction, au besoin et selon les projets individuels. On obtiendrait d'autres bénéfices en matière de sécurité en ayant recours à une approche plus formelle et systémique de l'intégration de la sécurité routière dans les infrastructures existantes et les nouvelles infrastructures, ce qui assurerait la compatibilité avec l'approche axée sur un système sûr.

De plus, l'amélioration de la saisie de données détaillées sur les collisions, de l'analyse du réseau routier et de la priorisation des emplacements selon les usagers (automobilistes, camionneurs, conducteurs d'autobus, motocyclistes, piétons et cyclistes) permettrait l'installation d'aménagements sécuritaires adaptés à chaque emplacement ou d'une combinaison d'aménagements qui offrent le potentiel le plus important de réduction des collisions en fonction d'antécédents de collision spécifiques.

Priorités

- Améliorer la sécurité de tous les usagers de la route vulnérables en adoptant une conception intelligente des routes.
- Harmoniser les stratégies de transport actif aux niveaux municipal et provincial et répondre aux besoins en évolution constante des Manitobains.
- Renforcer les capacités de recherche et de collecte de données sur des solutions adaptées à chaque emplacement, dans les municipalités urbaines et rurales, afin de mieux comprendre où sont les problèmes, quel est le problème à régler et quelles sont les solutions possibles.
- Mettre en œuvre une approche formelle et systémique de l'intégration des améliorations apportées aux infrastructures qui rehaussent la sécurité.

Priorités pour la sécurité des usagers de la route au Manitoba

Notre vision de la **sécurité des usagers de la route**

À quoi elle ressemble sur le **réseau routier** du Manitoba

Les usagers de la route adoptent des pratiques sécuritaires et se conforment à la législation en matière de sécurité. L'amélioration de l'application de la loi dissuade les conducteurs d'adopter des comportements à haut risque et illégaux.

À quoi elle ressemble dans la **culture** du Manitoba

Les Manitobains comprennent leur rôle et sont unis dans leur engagement à réduire les décès et les blessures graves causés par les collisions. Les comportements à haut risque, tels que les distractions au volant, la conduite avec facultés affaiblies, les excès de vitesse et la non-utilisation des ceintures de sécurité, sont socialement inacceptables.

Promouvoir une culture de la sécurité routière au Manitoba

La culture comprend « les croyances, les valeurs, les normes et ce que les gens utilisent pour guider leurs interactions sociales dans leur vie quotidienne¹ ». Par conséquent, une culture de la sécurité routière fait référence aux influences souterraines qui agissent sur nos attitudes et nos comportements en matière de sécurité routière. Pour aborder activement une culture de la sécurité routière au Manitoba, le gouvernement provincial sera proactif pour modifier la mentalité des Manitobains en matière de sécurité routière et encourager une culture dans laquelle tous les usagers de la route affichent une vigilance accrue à l'égard des conséquences des comportements dangereux (tels que les distractions, l'excès de vitesse et les facultés affaiblies au volant) et sont prêts à changer leurs comportements dans l'intérêt de la sécurité de tous les usagers de la route.

Des études ont démontré que des campagnes de sensibilisation publique bien planifiées et mises en œuvre, jumelées à une application active de la loi et à des mesures législatives fortes, peuvent accroître la connaissance des questions de sécurité routière importantes, tout en réduisant simultanément les collisions de la route, les décès et les blessures graves. Les campagnes médiatiques et campagnes de sensibilisation encouragent également les gens à réfléchir à leurs attitudes et à leurs choix, éliminent les perceptions erronées courantes et peuvent aider à l'établissement de nouvelles normes sociales. Tous ces éléments sont essentiels pour aider à l'établissement d'une nouvelle culture de la sécurité routière qui contribue à un milieu positif où tous les gens, quel que soit leur mode de transport, exigent et reçoivent de

l'attention et de la considération. De telles campagnes de sensibilisation viseraient à rehausser les attentes des Manitobains pour un niveau plus élevé de pratique en matière de sécurité sur la route.

En adoptant une culture de la sécurité routière, les Manitobains reconnaîtront que leurs actions quotidiennes peuvent contribuer à l'amélioration de la situation de la sécurité routière pour tous. Par exemple, en demeurant vigilants en tout temps et en n'utilisant pas un appareil électronique portatif en conduisant, les conducteurs peuvent se concentrer sur la conduite de leur véhicule et être en mesure de faire une manœuvre d'évitement pour éviter une collision en cas d'imprévu. Mettre leur sécurité et celle des autres au premier plan rendrait socialement inacceptable l'utilisation d'un appareil électronique portatif pendant un déplacement en véhicule. On peut obtenir des gains en modifiant l'attitude et le comportement des gens qui accordent une valeur plus importante au maintien de leur connexion électronique qu'à la sécurité.

De plus, bien que la recherche montre que les conducteurs qui ont consommé de la drogue sont exposés à un risque accru d'avoir une collision automobile et qu'ils affichent des taux d'accidents plus élevés que ceux des autres conducteurs, de nombreux Manitobains ne perçoivent pas le risque associé à la conduite d'un véhicule automobile après avoir consommé de la drogue et un bon nombre croit que leur capacité de conduire est améliorée. Par exemple, le fait que la consommation de marijuana a des incidences sur le temps de réaction et la concentration n'est pas très connu ou accepté. Un travail considérable est nécessaire pour changer les normes sociales et les idées fausses au sujet de la consommation de drogue et de la conduite automobile.

Les ceintures de sécurité et les dispositifs de protection pour enfants protègent les occupants d'un véhicule en les immobilisant pendant une collision. Bien que la plupart des occupants bouclent leur ceinture de sécurité au Manitoba, certains ne sont pas adéquatement immobilisés en tout temps et risquent d'être blessés ou tués en frappant l'intérieur du véhicule ou en étant éjectés de celui-ci. Au Manitoba, un occupant d'un véhicule automobile est 28 fois plus susceptible d'être tué et 5 fois plus susceptible d'être gravement blessé lorsqu'il ne porte pas sa ceinture de sécurité. L'adoption d'une culture de la sécurité routière pour laquelle les dispositifs de retenue sont utilisés correctement par tous les occupants d'un véhicule pour chaque déplacement (même les plus courts) peut avoir des incidences positives sur la réduction du nombre de décès et de blessures graves sur les routes du Manitoba.

Priorités

- Promouvoir et améliorer la culture de la sécurité routière au Manitoba.
- Réduire les distractions au volant sur les routes manitobaines.
- Réduire la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et la drogue sur les routes manitobaines.
- Persuader les Manitobains d'utiliser les dispositifs de retenue des occupants de manière adéquate et constante (y compris les ceintures de sécurité, les dispositifs de protection pour enfants et l'arrimage des appareils de mobilité).
- Améliorer la sécurité des jeunes sur les routes.

Priorités pour la sécurité des usagers de la route au Manitoba



Le présent Plan tiendra compte d'autres technologies d'application de la loi émergentes et des pratiques exemplaires d'autres autorités réglementaires pour élaborer des mesures stratégiques à prendre en matière d'application de la loi afin qu'elles soient aussi efficaces que possible pour réduire les comportements de conduite à risque.

Dans le cadre d'une stratégie globale fondée sur l'approche axée sur un système sûr et sur les fondements de Vision zéro, la collaboration et l'engagement avec les forces d'application de la loi en vue de sélectionner et cibler les comportements de conduite les plus dangereux sont essentiels pour son succès. En se concentrant sur les cinq comportements de conduite les plus dangereux, au lieu de se concentrer sur les infractions moins graves qui ne bénéficient pas aux efforts de sécurité, on a prouvé qu'il s'agissait de la meilleure pratique pour l'exécution policière.

Priorités

- Cibler l'application de la loi pour décourager les actions qui exposent les gens à des risques sur la route.
- Intégrer la culture de la sécurité routière dans les opérations générales de la police.
- Explorer les nouvelles méthodes et technologies d'application de la loi.

Éducation

L'éducation et la formation des conducteurs jettent les fondements de la sécurité de tous les nouveaux conducteurs au Manitoba. Des preuves suggèrent que l'éducation des conducteurs débutants est une approche sensée et efficace pour réduire les collisions de la route, en particulier celles qui mènent à des décès ou à des blessés graves. Des études indiquent que les conducteurs débutants qui complètent le Programme d'enseignement de la conduite automobile à l'école affichent des taux de collision et des taux de condamnation pour des infractions à la circulation inférieurs à ceux des conducteurs débutants qui n'ont pas complété le Programme. L'accroissement de l'accès à la formation des conducteurs de tous les groupes d'âge et dans toutes les régions de la province, y compris les collectivités rurales et éloignées, revêt une importance primordiale.

L'éducation routière a réussi à réduire les comportements dangereux des conducteurs en influençant la perception chez les gens de genres particuliers d'actions dangereuses et en modifiant des normes sociales bien établies. Toutefois, les usagers de la route ne sont pas tous des conducteurs. L'éducation à la sécurité axée sur les piétons et les cyclistes, qu'ils soient jeunes ou âgés, peut contribuer à une meilleure compréhension des règles de la route et des pratiques sécuritaires, même s'ils ne sont pas des conducteurs.

Grâce à une approche d'apprentissage permanent, les enfants manitobains d'âge scolaire ont abordé les résultats d'apprentissage de la sécurité routière dans un effort d'amélioration de leurs connaissances, de leurs compétences et de leur comportement à titre de cyclistes et de piétons. On croit que la présentation des concepts et des stratégies de sécurité routière pose les fondements nécessaires

qui favorisent l'amélioration de la situation de la sécurité routière à mesure que les enfants grandissent et deviennent eux-mêmes des conducteurs. À l'heure actuelle, les résultats d'apprentissage de la sécurité routière ne sont pas uniformément gérés ou appliqués dans les écoles de la province. Il faut accorder une attention plus grande à l'amélioration des résultats d'apprentissage de la sécurité routière chez les jeunes usagers de la route et les conducteurs débutants.

Priorités

- Accroître l'accès aux programmes d'éducation routière dans l'ensemble du Manitoba.
- Améliorer les résultats en matière de sécurité routière pour les jeunes usagers de la route et les conducteurs débutants.
- Rehausser l'éducation des cyclistes et des piétons pour améliorer la sécurité.

Application de la loi

L'application du code de la route, qui couvre l'ensemble du processus d'application de la loi, de la détection d'une infraction à la condamnation et à l'imposition d'une pénalité, est un instrument important pour améliorer la conformité au code de la route. Dans le cadre de l'approche axée sur un système sûr, pour maximiser les effets sur la sécurité routière, l'application du code de la route devrait prévenir les infractions liées de manière probante aux collisions.

L'exécution policière fait référence au travail des services de police, soit la détection des infractions à la circulation, l'administration des pénalités et la collecte des preuves pour les poursuites. On a

démonstré qu'un travail policier visible et constant constitue une stratégie efficace pour décourager les comportements de conduite risqués, tels que la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, l'excès de vitesse et les distractions au volant.

Des technologies d'application automatisée du code de la route, comme celles qui sont liées à la vitesse et aux feux de circulation, complètent les efforts existants d'application de la loi en étant utilisées dans des endroits à risque élevé. L'utilisation étendue de l'application automatisée de la loi, en ayant recours à des données pour cibler des endroits particuliers, accroîtrait la portée de l'application de la loi dans les zones problématiques de l'ensemble de la province.



Priorités pour la sécurité des usagers de la route au Manitoba

Politique publique et mesures législatives

À l'heure actuelle, il n'existe aucune directive d'orientation ou approche systémique importante pour assurer l'application d'une approche axée sur un système sûr au Manitoba. Une telle approche considère que la vulnérabilité des humains et leur tolérance limitée à la force cinétique sont des principes centraux de son approche des mesures législatives, de la conception des routes et du service routier. Par exemple, les limites de vitesse doivent être adaptées à la fonction et à la conception intégrées de la route.

Au cours des dernières années, les autorités canadiennes ont mis en œuvre des contre-mesures législatives nettement plus étendues et strictes pour combattre les distractions au volant, telles que

des amendes et points de démerite plus élevés, des suspensions administratives à court terme des permis de conduire, la saisie des véhicules et des règles plus strictes pour les conducteurs débutants, qui ressemblent à celles qui s'appliquent à la conduite avec facultés affaiblies. Le Manitoba veillera à ce que ses politiques s'alignent sur celles d'autres provinces et territoires canadiens afin de traiter proactivement la question des distractions.

La collaboration municipale et une harmonisation des politiques et de la planification de la sécurité routière sont essentielles. La réussite future reposera sur un accroissement de l'intervention et du soutien provinciaux, sur le partage des connaissances liées à l'examen des collisions sur le réseau routier, sur la gestion des projets d'immobilisations

et sur l'évaluation du rendement en matière de sécurité propre à chaque endroit pour guider la prise de décision conjointe en matière d'infrastructure et de planification de l'utilisation du sol. Les panneaux publicitaires doivent aussi être gérés adéquatement dans le cadre d'une politique publique et de mesures législatives pour aider les conducteurs à éviter les distractions au volant.

Priorités

- Élaborer des politiques et des mesures législatives dynamiques qui font avancer l'approche axée sur un système sûr et facilitent le progrès de la sécurité routière.
- Rehausser l'harmonisation des politiques provinciales et municipales en matière de sécurité routière.

Conducteurs à risque pour des raisons médicales

Étant donné le vieillissement d'un nombre accru de Manitobains, certains peuvent faire l'expérience de changements physiques et cognitifs qui affectent leur capacité de conduite et accroissent leurs risques de collision. La sensibilisation accrue des conducteurs adultes, de leurs familles et des professionnels de la santé qui comprennent comment les problèmes physiques et cognitifs touchent la capacité de conduite peuvent contribuer à une prise de décision judicieuse en matière de prudence au volant.

Au Manitoba, les politiques d'évaluation de l'aptitude physique et mentale à conduire sont fondées sur les *Normes médicales pour les conducteurs* publiées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Ces lignes directrices reflètent un engagement en faveur de normes médicales qui ont recours aux meilleurs éléments probants disponibles et se concentrent sur la capacité de conduite d'un patient plutôt que sur un diagnostic médical. Elles reconnaissent également que les provinces et les territoires ont élaboré une jurisprudence qui leur permet d'évaluer les conducteurs individuels.

Une meilleure connaissance des conducteurs à risque pour des raisons médicales de tous les groupes d'âge est nécessaire pour veiller à ce que ces derniers soient identifiés plus précocement et à leur offrir des mesures d'adaptation. L'expansion de l'obligation de rapport pour inclure plus de professionnels de la santé (au-delà des médecins et des optométristes) qui possèdent les compétences spécialisées pertinentes pour évaluer les incidences

potentielles des problèmes médicaux sur la capacité physique et cognitive d'une personne de conduire en toute sécurité un véhicule automobile réduirait les risques sur la route.

Si on détermine qu'un nombre accru de conducteurs est à risque pour des raisons médicales, l'amélioration de l'abordabilité et de l'accessibilité d'options en matière de transport est importante pour soutenir la santé et la qualité de vie. Les gens qui ne peuvent plus conduire en toute sécurité en raison de problèmes qui ont des incidences sur leur capacité physique ou cognitive ont besoin d'un accès à des options de transport de rechange abordables, pratiques et appropriées.

Priorités

- Accroître la sensibilisation aux conducteurs à risque pour des raisons médicales de tous les groupes d'âge.
- Poursuivre l'expansion des exigences de rapport pour inclure un éventail plus large de professionnels de la santé.
- Sensibiliser le public aux risques, à l'évaluation, aux ressources et aux mesures d'adaptation pour une population vieillissante et les gens qui ont des capacités de conduite variées.
- Répondre aux besoins des usagers de la route à risque pour des raisons médicales.



Priorités pour des vitesses sécuritaires au Manitoba

Notre vision des vitesses sécuritaires

À quoi elle ressemble sur le réseau routier du Manitoba

Intégration des modifications environnementales et physiques pour soutenir la réduction des vitesses de déplacement. Correspondance des perceptions des vitesses de déplacement sécuritaires avec les vitesses affichées. Utilisation facile de nouvelles méthodes d'application de la loi en matière de vitesse. La hausse de l'efficacité des transports n'a pas d'incidences sur la sécurité.

À quoi elle ressemble dans la culture du Manitoba

Les excès de vitesse ne sont pas tolérés ou acceptés socialement. Les Manitobains comprennent et acceptent le lien entre la vitesse et la probabilité et la gravité des collisions.

Vitesses sécuritaires

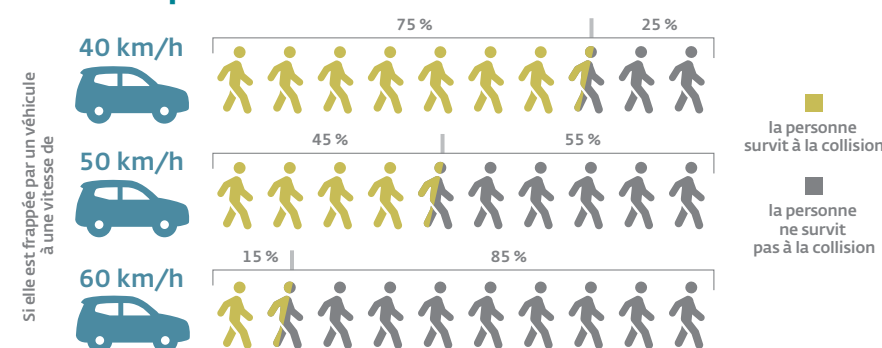
La vitesse à laquelle se déplacent les conducteurs influe sur la probabilité de survivre à une collision, quelle que soit la cause première de la collision. Par conséquent, assurer que les limites de vitesse sont appropriées pour la chaussée et les véhicules qui l'empruntent et créer un environnement qui soutient la réduction des vitesses de déplacement sont des mesures importantes pour réduire le nombre de collisions qui causent des blessures graves et des décès.

Les vitesses sécuritaires devraient être adaptées à la fonction et au niveau de sécurité des routes. L'établissement des limites de vitesse est fondé sur la minimisation des blessures dans le cadre d'une approche axée sur un système sûr. Cela signifie que les limites de vitesse sont fixées en conformité avec les genres de

collisions probables, les forces de choc qui résultent des collisions et la tolérance du corps humain à la résistance aux forces d'une collision. Cela peut se traduire par la réduction des vitesses en milieu rural à 80 km/h où une limite de vitesse de 100 km/h sur une route à circulation libre n'est pas sécuritaire ou par l'établissement d'une limite de vitesse égale ou inférieure à 40 km/h dans certaines zones urbaines. Toutefois, la modification des limites de

vitesse dans les collectivités et voisinages développés, qui offrent aux conducteurs des signaux externes bien établis d'une vitesse de déplacement perçue comme étant sécuritaire, est un défi énorme. Par contre, une fois qu'une telle modification est comprise dans l'esprit d'une culture de la sécurité routière, les usagers de la route sont plus susceptibles de se conformer aux limites de vitesse et de conduire en fonction des conditions routières.

Les risques des piétons s'accroissent avec des vitesses plus élevées



Une politique publique qui se concentre sur une approche axée sur un système sûr pourrait éliminer les pressions concurrentes du secteur public et du monde des affaires. D'une part, les groupes de promotion de la sécurité demandent des limites de vitesse réduites en présence de travailleurs des services d'urgence et d'entretien des routes, ainsi que près des écoles et des chantiers de construction, tandis que les secteurs du transport et des entreprises demandent des vitesses plus élevées pour une efficacité accrue et la circulation des marchandises entre les collectivités et à l'étranger. De plus, les compromis entre l'accessibilité et la mobilité sur le réseau routier provincial pour tenir compte en toute sécurité des débits routiers, du trafic hétérogène, de l'utilisation des sols adjacents aux routes et de l'emplacement de la signalisation et du transport actif exigent des modifications des politiques et de la planification.

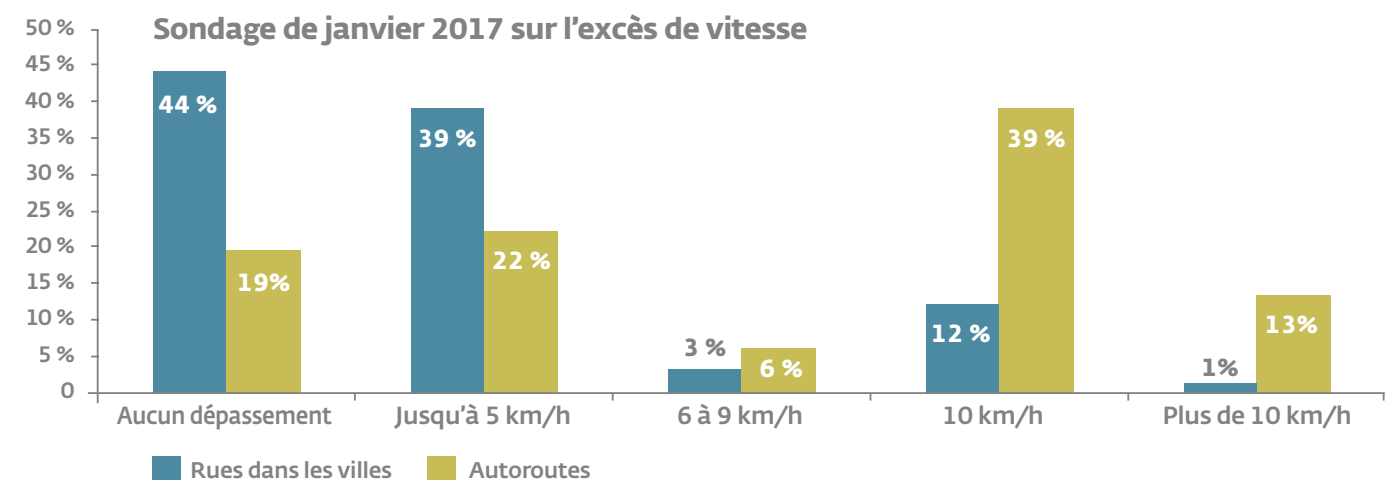
À l'heure actuelle, la vitesse bénéficie d'une tolérance acceptée par les Manitobains. Cela est peut-être dû à la réduction du risque perçu d'une collision dans les zones rurales en raison des lignes de visibilité non bloquées et du terrain plat. La conduite à une vitesse de 10 km/h au-dessus de la limite affichée est une pratique conventionnelle et malavisée de nombreux Manitobains. Étant donné le nombre de collisions mortelles dans les zones rurales, les attitudes à l'égard du dépassement des limites de vitesse sur les autoroutes exigent un rajustement majeur. En même temps, la réduction de la tolérance à l'égard du dépassement de la limite de vitesse et de la conduite agressive dans les zones urbaines peut contribuer à la réduction des collisions qui causent des décès et des blessures graves.

L'approche axée sur un système sûr intègre l'hypothèse de base selon laquelle la gravité d'une blessure de la route est liée directement à la force d'une collision et à ses incidences sur le corps humain. Les vitesses doivent être contrôlées par une combinaison de politiques, de technologies, d'une culture de la sécurité routière et de la conception des infrastructures à un niveau qui correspond à la sécurité intégrée du réseau routier lui-même.

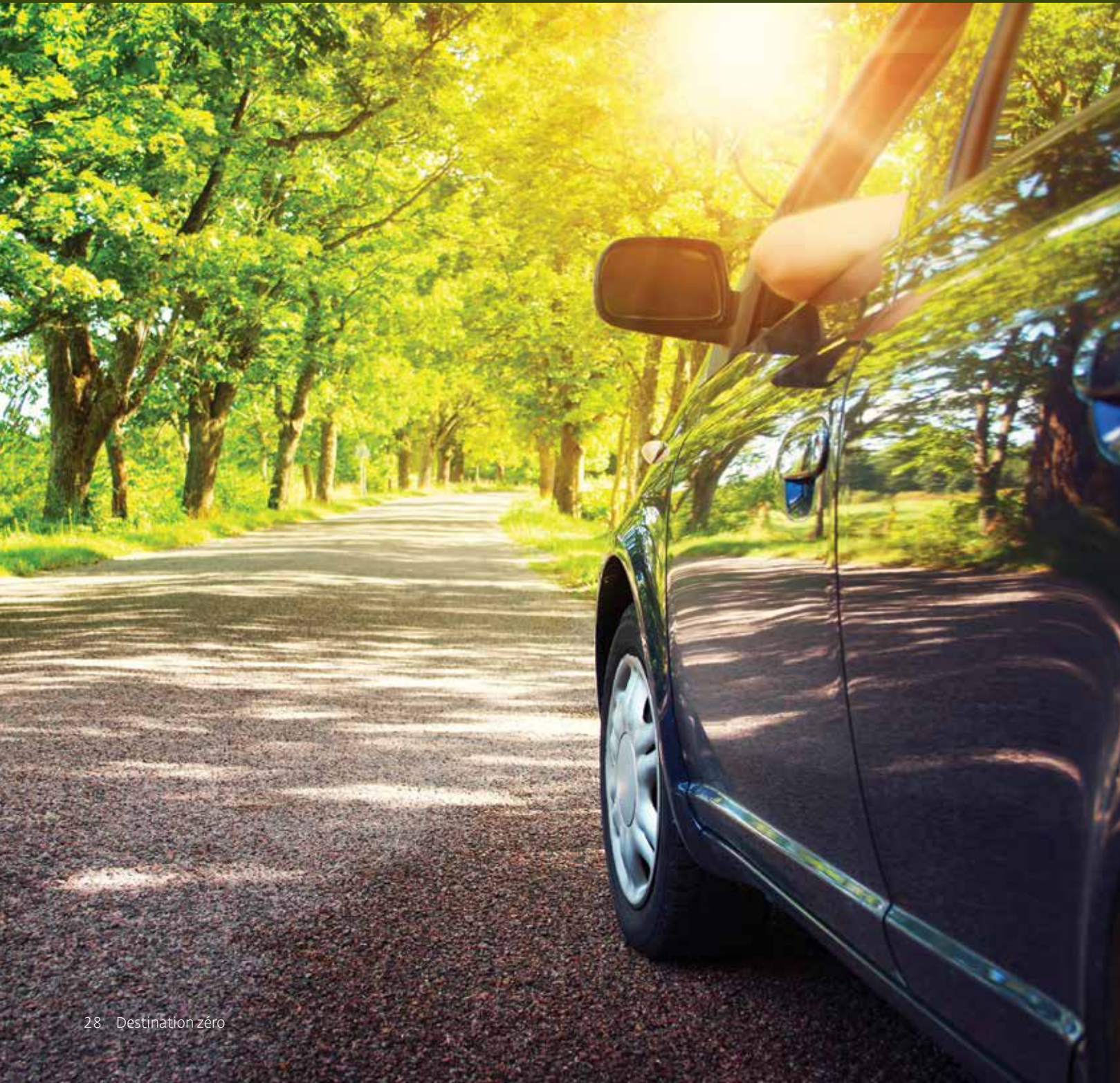
Priorités

- Examiner de nouvelles stratégies de gestion de la vitesse pour réduire les risques.
- Changer la culture de la vitesse au Manitoba.

Acceptabilité de dépasser la limite de vitesse dans des conditions météorologiques idéales



Assurer le progrès



Une planification et une mise en œuvre efficaces de la sécurité routière commencent avec une prise de décision éclairée par une collaboration multisectorielle. L'obtention d'un changement utile exige la participation et l'engagement de tous les intervenants et partenaires en sécurité routière, notamment le gouvernement, les groupes de promotion de la sécurité routière, les constructeurs de véhicules automobiles, les agents de la force publique, les professionnels de la santé et la Société d'assurance publique du Manitoba. Le présent Plan réunit toutes les parties provinciales pour qu'elles établissent conjointement des priorités en matière de sécurité routière et poursuivent collectivement les mesures stratégiques les mieux adaptées à la situation manitobaine. Par le biais de la collaboration et du soutien à une approche axée sur un système sûr, le Manitoba vise à apporter des modifications utiles à sa culture de la sécurité routière et à maintenir la tendance à la baisse du nombre de décès et de blessures graves liés aux collisions automobiles.

Tous les Manitobains partagent la responsabilité des résultats de la sécurité routière. Le partage de la responsabilité peut seulement se produire si toutes les parties y participent et ont un intérêt direct dans la réussite du Plan de sécurité routière du Manitoba.

À cette fin, les principaux intervenants seront engagés lorsque des mesures stratégiques seront élaborées en soutien au Plan. Il faut donc assurer que toutes les collectivités, les Premières Nations et les groupes de promotion de la sécurité ont une voix dans le processus et sont unis autour de la stratégie. Le public sera également consulté et informé par le

biais de diverses initiatives et campagnes de sensibilisation au sujet du sens et de l'importance de la « vision zéro » et de leur rôle majeur dans la réduction des pertes en vies humaines.

Au début de chaque année, le Comité provincial de la sécurité routière soumettra un rapport d'étape sur le Plan de sécurité routière du Manitoba qui résumera les mesures adoptées pour accroître la sécurité sur les routes manitobaines et leurs résultats en matière de sécurité.

Le rapport d'étape sera également communiqué au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé pour démontrer la contribution et les progrès du Manitoba à la Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada.

Le rapport d'étape sur le Plan de sécurité routière comprendra ce qui suit :

Progrès vers la Vision zéro

- Un sommaire visuel de haut niveau qui illustre les progrès graduels réalisés en utilisant les cibles clés définies auparavant dans le présent document.

Réalisations

- Une liste des programmes, mesures législatives et autres initiatives nouveaux et améliorés qui sont été mis en œuvre chaque année, y compris les projets de recherche spéciaux entrepris et leurs résultats.

Activités d'engagement communautaire

- Un résumé des réunions des comités et des groupes de travail et des autres réunions formelles qui ont été planifiées et ont eu lieu pendant l'année avec des municipalités locales, des représentants des Premières Nations, des groupes socio-économiques, des intervenants autorisés par le gouvernement et d'autres intervenants qui s'intéressent à la sécurité routière.

Le Plan de sécurité routière du Manitoba cerne les priorités des intervenants en sécurité routière pour les trois prochaines années et établit le cadre de la collaboration et de l'élaboration des mesures stratégiques pour traiter ces priorités. Il s'agit du premier Plan de ce qu'on envisage comme une approche stratégique continue de la sécurité routière. On envisage également l'examen et le renouvellement continu du Plan à l'avenir.

