

Plan d'action stratégique pour la sécurité routière

Secteurs d'intervention et mesures

La Ville de Winnipeg prépare un Plan d'action stratégique pour la sécurité routière qui servira de feuille de route pour déterminer l'orientation et la cadence des investissements en matière de sécurité routière, au cours des trois à cinq prochaines années et au-delà.

Après vous avoir entendu sur ce qui compte le plus pour vous en matière de sécurité routière à Winnipeg, nous vous présentons des secteurs d'intervention et des mesures provisoires. Nous voulons connaître votre opinion! Le présent document décrit toutes les mesures pour les cinq secteurs d'intervention du Plan d'action stratégique pour la sécurité routière de Winnipeg.

Qu'est-ce qu'un secteur d'intervention?

Les secteurs d'intervention représentent les plus grandes priorités en matière de sécurité routière à Winnipeg. Les cinq secteurs d'intervention du Plan d'action stratégique pour la sécurité routière de Winnipeg ont été déterminés en tenant compte des données sur les collisions, des connaissances techniques, ainsi que des commentaires du public et des intervenants qui ont été reçus durant la phase 1 de la participation publique. Ces secteurs d'intervention nous aideront à répartir les ressources et à élaborer des plans d'action et de mise en œuvre ciblés dans le but d'améliorer la sécurité routière.



Secteur d'intervention 1 – Les carrefours munis de feux de circulation

En corrigant les problèmes de sécurité aux carrefours munis de feux de circulation, la Ville peut avoir un impact important sur la sécurité routière dans un laps de temps relativement court, et à un faible coût.



Secteur d'intervention 2 – Les piétons

Il est important de mettre l'accent sur les piétons, qui sont plus susceptibles d'être gravement blessés ou d'être tués en cas de collision avec tout autre usager de la route. Les collisions avec des piétons sont surreprésentées aux intersections (c'est-à-dire que ces collisions se produisent plus souvent à des intersections comparativement aux autres endroits du réseau routier), et sont aussi surreprésentées au centre-ville et dans le secteur nord-ouest de la ville.



Secteur d'intervention 3 – Les cyclistes

Comme pour les piétons, les cyclistes sont plus susceptibles d'être gravement blessés ou d'être tués en cas de collision. Les collisions avec des cyclistes sont aussi surreprésentées aux intersections, ainsi qu'au centre-ville et dans le secteur nord-ouest de la ville.

Secteur d'intervention 4 – La vitesse



La vitesse est une priorité absolue lorsque l'on veut atteindre l'objectif « zéro accident mortel ». Le fait de mettre l'accent sur la vitesse ne signifie pas de seulement cibler les comportements d'excès de vitesse. La Ville doit plutôt miser sur l'établissement de limites de vitesse sécuritaires et adéquates, la mise en œuvre de techniques d'ingénierie pour mieux contrôler la vitesse à laquelle les automobilistes peuvent se déplacer en toute sécurité et, finalement, faire respecter les limites de vitesse par des contraventions et d'autres moyens.

Secteur d'intervention 5 – La culture de la sécurité routière



La culture de la sécurité routière se veut plus un cheminement qu'une destination. Pour favoriser la culture de la sécurité routière, il faut un virage sociétal qui commence par une sensibilisation à grande échelle concernant les enjeux, pour ensuite viser un changement social durable à long terme. Ce virage exige à la fois un travail interne et des partenariats, et devrait comprendre de la formation, des politiques et des processus organisationnels, ainsi que des initiatives d'éducation du public pour s'attaquer aux comportements problématiques, comme la conduite agressive, la distraction chez les usagers de la route et la conduite avec facultés affaiblies.



secteur d'intervention 1 – Les carrefours munis de feux de circulation

Mesure	Description
Revoir les politiques sur l'interdiction du virage à droite au feu rouge (IVDFR) et interdire le virage à droite au feu rouge à certains endroits.	Revoir et mettre à jour les pratiques concernant l'interdiction du virage à droite au feu rouge (IVDFR). Interdire le virage à droite au feu rouge à certains endroits, comme aux intersections où le virage à droite entre en conflit avec de nombreux usagers de la route vulnérables, où le nombre de collisions est élevé lors des virages à droite et où la visibilité est limitée.
Passer en revue les plans de synchronisation des passages pour piétons et apporter des améliorations à certains emplacements.	Passer en revue les plans de synchronisation des signaux pour piétons et déterminer si la durée des signaux est adéquate compte tenu du profil démographique dans la région.
Revoir la politique sur la synchronisation du virage à gauche protégé et mettre en œuvre la synchronisation du virage protégé à certains endroits.	Revoir les politiques actuelles sur la synchronisation du virage à gauche protégé et mettre en œuvre les virages à gauche protégés aux intersections où l'alignement, la demande de virage et/ou les volumes de piétons nécessitent une séparation temporelle. L'historique des collisions devrait également faire partie de l'examen de l'emplacement.
Revoir la visibilité de la signalisation et apporter des améliorations à certains endroits.	Revoir et améliorer la visibilité de la signalisation pour tous les usagers de la route en éliminant les obstructions, comme des arbres, et en ajoutant des feux de signalisation, des panneaux d'avertissement et du ruban réfléchissant, là où il y a lieu. Cette mesure peut être en lien avec la visibilité directe ou la perceptibilité.
Revoir les endroits qui favorisent les tournages à droite à grande vitesse et apporter des améliorations à certains endroits.	Évaluer la nécessité de voies de virage à droite par rapport à de simples virages à droite, dans la mesure du possible. Réaménager les intersections ayant déjà des voies de virage à droite qui favorisent les virages à grande vitesse. Les îlots déviateurs sont à privilégier pour assurer une diminution de la vitesse dans les voies de virage à droite.



Mesure	Description
Passer en revue la politique sur les feux clignotants d'avertissement et installer le traitement à certains endroits.	Examiner la politique sur l'installation de feux clignotants d'avertissement aux carrefours munis de feux de circulation. Installer des feux clignotants d'avertissement pour prévenir les automobilistes de se préparer à s'immobiliser à un feu de circulation à venir.
Revoir la politique sur la gestion de l'accès.	Revoir la politique actuelle sur la gestion de l'accès pour rationaliser les accès dans les corridors prioritaires et réduire le nombre de secteurs problématiques. Après cet examen, créer des mises à jour au besoin et assurer le respect du règlement. La gestion efficace de l'accès assure un contrôle systématique de l'emplacement, de l'espacement, de l'aménagement et du fonctionnement des entrées et des intersections afin de maximiser la sécurité et l'efficacité de la circulation sur les artères.
Élaborer des lignes directrices et installer des panneaux suspendus/ d'avertissement aux intersections.	Élaborer des directives municipales sur l'installation de panneaux suspendus/ d'avertissement aux intersections, de panneaux indicateurs sur les rues transversales ou de gros panneaux suspendus, en particulier pour annoncer des carrefours importants et achalandés, afin de permettre aux automobilistes de s'engager sur les bonnes voies avant d'arriver à l'intersection. Passer en revue les exigences en ce qui concerne les qualités rétroréfléchissantes du revêtement des panneaux dans les directives techniques et les pratiques à cet égard. S'assurer que la taille des polices respecte les normes nationales. Installer des panneaux suspendus de désignation de voie aux intersections majeures à plusieurs voies pour orienter les automobilistes sans les dérouter.
Installer ou prolonger les terre-plein.	Une fois la politique sur la gestion de l'accès mise en œuvre, installer ou prolonger des terre-plein conformément à l'examen de la politique sur la gestion de l'accès afin de limiter les voies d'accès à cause de préoccupations opérationnelles ou de sécurité. Les terre-plein élargis peuvent également offrir une protection supplémentaire aux piétons qui traversent aux arrêts d'autobus. Revoir également les normes concernant la hauteur minimum de la bordure.
Améliorer le marquage de la chaussée.	Évaluer le marquage de la chaussée à divers endroits et les matériaux de construction des sentiers de manière à améliorer la durabilité, y compris aux alentours des emplacements et des corridors de passage pour piétons et des voies cyclables, des installations partagées et des transitions des installations.
Revoir et mettre à jour la politique sur l'installation de carrefours giratoires.	Revoir et mettre à jour la politique existante afin de déterminer la nécessité des carrefours giratoires aux nouvelles intersections ou aux intersections existantes.

Mesure	Description
Mettre à jour les fonctions de rendement de sécurité (FRS) et le contrôle du réseau.	Établir de nouvelles fonctions de rendement de sécurité (FRS) et recalibrer les FRS existantes; mettre à jour le contrôle initial du réseau routier (artériel). Adopter une pratique de recalibration des FRS sur une base quinquennale. Utiliser le contrôle du réseau pour la stratégie et les secteurs d'intervention (comme les collisions avec les piétons) comme composante d'une approche systémique, afin de déceler toute surreprésentation statistique des types de collisions et de relever les emplacements et les occasions permettant de faire un diagnostic.
Créer une politique sur les audits de sécurité routière (ASR) et les examens de la sécurité routière en service (ESRES) comme composante de projets d'immobilisations.	Créer un mandat ou des paramètres pour entreprendre des audits de sécurité routière (ASR) et des examens de la sécurité routière en service (ESRES) dans le cadre de projets d'immobilisations. Mettre en place des protocoles pour l'inclusion d'audits de sécurité routière ou d'examens de la sécurité routière en service sur des projets d'immobilisations lorsqu'il y a lieu.
Créer une politique sur les examens de la sécurité routière en service dans le cadre d'un examen du rendement de sécurité du réseau.	Créer un mandat ou des paramètres pour entreprendre des audits de sécurité routière et des examens de la sécurité routière en service en fonction du rendement de sécurité des intersections et corridors. Faire en sorte que les directives techniques et les pratiques préconisent une approche plus rigoureuse du diagnostic de la sécurité routière qui n'est pas organisée en fonction des résultats et qui n'est pas limitée aux sujets actuels abordés dans les directives.
Effectuer des audits de sécurité routière et des examens de la sécurité routière en service.	Mettre en œuvre un audit officiel des conceptions de routes proposées ou des installations existantes du point de vue de la sécurité afin de cerner les problèmes potentiels et de suggérer des mesures qui pourraient améliorer la sécurité. Passer en revue la conception proposée (ou l'installation existante) dans son ensemble pour déterminer comment différents éléments s'agencent de manière à créer un corridor routier sécuritaire pour tous les usagers de la route. Pour les installations existantes, effectuer des examens aux emplacements ayant le potentiel d'être améliorés, d'après les FRS et les résultats du contrôle du réseau.



Secteur d'intervention 2 – Les piétons

Mesure	Description
Prioriser les améliorations visant la sécurité des piétons dans les secteurs où circule un nombre élevé de piétons vulnérables.	Prioriser les études sur les passages piétonniers et l'installation de mesures de sécurité des piétons, comme des passages piétonniers, des trottoirs et des mesures de modération de la circulation, aux endroits où l'on trouve de forts volumes d'enfants, de personnes âgées et d'autres types de piétons plus vulnérables (p. ex., aux abords des écoles, des terrains de jeux, des centres pour personnes âgées, des résidences pour personnes âgées, des couloirs verts, dans les zones géographiques défavorisées, etc.).
Revoir et mettre à jour le programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école.	Revoir et mettre à jour le programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école et les plans de déplacements scolaires. Accélérer et élargir ce programme et inclure du financement pour les améliorations recommandées.
Élaborer une politique sur les intervalles d'engagement réservés aux piétons (IERP) et mettre en œuvre des IERP à certains emplacements.	Les intervalles d'engagement réservés aux piétons (IERP) donnent une longueur d'avance aux piétons en leur permettant de commencer à traverser l'intersection avant que le feu de circulation tourne au vert pour les véhicules. Élaborer une politique pour la priorisation du traitement des IERP et mettre en œuvre les IERP aux emplacements qui les justifient. S'assurer que la mise en œuvre des IERP est compatible avec d'autres politiques qui sont en vigueur aux carrefours munis de feux de circulation. Coordonner la mise en œuvre de cette mesure grâce à la mesure I2 « Passer en revue les plans de synchronisation des passages pour piétons et apporter des améliorations à certains emplacements ».
Installer des saillies de trottoir.	En commençant par le cœur du centre-ville, déterminer les emplacements réalisables où des saillies de trottoir aideraient les piétons à traverser les intersections. Envisager de prévoir des passages sur les saillies pour limiter les impacts sur les cyclistes.
Élaborer et mettre en œuvre un programme de surveillance de la circulation piétonne.	En tirant parti des technologies de pointe en matière de surveillance de la circulation des adeptes du transport actif et en suivant la directive du Guide des pratiques de surveillance de la circulation de l'ATC, un programme de surveillance de la circulation pour les volumes de circulation piétonne devrait être élaboré afin d'appuyer l'analyse de la sécurité et les décisions subséquentes au sujet de l'activité piétonne. L'activité piétonne devrait être surveillée dans le cadre du réseau de transport collectif et pour différents types d'installation. La conception existante du programme de surveillance de la circulation piétonne au centre-ville devrait continuer d'être mise en œuvre.



Mesure	Description	
Calibrer le Guide de contrôle des passages pour piétons (GCPP) de l'ATC.	Effectuer une évaluation robuste du rendement de sécurité des installations existantes pour piétons en fonction des caractéristiques des routes existantes et des caractéristiques socio-économiques. Les résultats de cette évaluation devraient être utilisés pour calibrer le Guide de contrôle des passages pour piétons (GCPP) de l'ATC pour tenir compte des caractéristiques particulières de Winnipeg en ce qui concerne le volume, la vitesse, la coupe transversale et les caractéristiques démographiques de la circulation.	
Passer en revue les contrôles existants des passages pour piétons pour déterminer si le type de traitement est approprié.	Passer en revue les mesures de contrôle existantes des passages pour piétons pour veiller à ce qu'elles soient alignées sur la nouvelle politique en fonction du Guide de contrôle des passages pour piétons (GCPP) de l'ATC adapté aux conditions de Winnipeg. Réaliser une évaluation des mesures de contrôle existantes des passages pour piétons dans la ville et déterminer les emplacements qui pourraient nécessiter des améliorations. Une fois ces emplacements repérés, un plan de mise en œuvre devrait être élaboré pour assurer une mise en œuvre continue et opportune des améliorations. Dans la mesure du possible, s'efforcer d'améliorer les emplacements en fonction non seulement des composantes « recommandées » de chaque type de traitement cerné dans le GCPP, mais en tenant également compte des composantes « désirables » indiquées pour chaque type de traitement.	
Installer des refuges piétons	Mettre à jour les directives internes pour qu'elles concordent avec le Guide de contrôle des passages pour piétons de l'Association des transports du Canada (ATC), tout en étant calibrées pour les conditions de Winnipeg, avec l'ajout de critères pour les refuges piétons. On peut ajouter aux refuges piétons des goulots d'étranglement avec arrêt s'il y a lieu, en fonction des critères de la Ville en matière d'aménagement.	
Revoir la connectivité des transports en commun et des installations piétonnes.	Passer en revue le réseau piéton existant afin de déterminer les lacunes du réseau et de fournir des liaisons piétonnes et des itinéraires directs à pied menant aux installations de transport collectif de Winnipeg. Examiner les emplacements des arrêts d'autobus pour voir à ce que les piétons puissent se retrouver aisément dans le réseau de transport collectif au moyen du réseau piéton existant.	
Examiner la possibilité d'installer des traverses piétons en diagonale.	Évaluer la faisabilité d'une traverse piétons en diagonale à des intersections munies de feux de circulation à forts volumes de piétons.	

Mesure	Description
Revoir la politique sur l'installation de mécanismes de sécurité.	Revoir la politique sur l'installation de mécanismes de sécurité, en faisant particulièrement attention aux pratiques d'installation dans les secteurs à forts volumes de piétons.
Revoir la politique sur les zones de terrains de jeux.	Revoir la directive technique interne sur les zones de terrains de jeux. Élaborer des critères supplémentaires pour désigner des zones de terrains de jeux et élaborer des directives sur l'installation de panneaux de signalisation et d'autres mesures de sécurité.
Officialiser les exigences d'entretien de l'infrastructure piétonne.	Élaborer un programme de surveillance et d'entretien pour l'infrastructure piétonne, et mettre à jour les politiques sur le déneigement.



Secteur d'intervention 3 – Les cyclistes

Mesure	Description
Moderniser les puisards le long des pistes cyclables.	Moderniser les puisards pour transformer les grilles horizontales en grilles verticales, de manière à éviter à ce que les pneus des vélos se coincent dans les puisards le long des pistes cyclables et dans l'ensemble du réseau routier. S'assurer que les puisards ne sont pas cassés ou surélevés.
Moderniser l'infrastructure cyclable.	Accélérer la mise en œuvre des stratégies mises à jour pour le transport actif (piétons et cyclistes).
Revoir les sentiers polyvalents et/ou les passages pour cyclistes.	Revoir l'emplacement des sentiers polyvalents et des passages pour cyclistes; évaluer la nécessité d'ajouter de la signalisation, du marquage ou des mesures de contrôle de la circulation, et poursuivre les projets d'amélioration.



Mesure	Description
Élaborer un programme de surveillance de la circulation de cyclistes.	<p>En tirant parti des technologies de pointe en matière de surveillance de la circulation des adeptes du transport actif et en suivant la directive du Guide des pratiques de surveillance de la circulation de l'ATC, un programme de surveillance de la circulation cycliste devrait être élaboré afin d'appuyer l'analyse de la sécurité et les décisions subséquentes au sujet de l'activité cycliste. Le comptage de vélos devrait être instauré pour tout le réseau routier.</p>
Soutenir les programmes scolaires d'éducation cycliste.	<p>Coordonner avec les divisions scolaires afin de sensibiliser les élèves des écoles primaires, intermédiaires et secondaires de manière à encourager la compréhension des élèves à l'égard de la sécurité à vélo. Fournir du matériel (p. ex., cadenas, casques, articles réfléchissants, etc.) pour encourager la pratique sécuritaire du vélo. Coordonner la mise en œuvre de cette mesure avec la mesure P2 « revoir et mettre à jour le programme pour rendre le transport actif plus sécuritaire pour les écoliers ».</p>
Officialiser les exigences d'entretien de l'infrastructure cycliste.	<p>Élaborer un programme de surveillance et d'entretien pour l'infrastructure cycliste, et mettre à jour les politiques sur le déneigement.</p>
Élaborer une stratégie de synchronisation de la signalisation pour les cyclistes.	<p>Élaborer une stratégie visant à déterminer où installer des unités lumineuses pour vélos et leurs caractéristiques, ainsi que les critères pour installer des intervalles d'engagement réservés aux cyclistes et des voies réservées entièrement protégées pour les cyclistes.</p>
Élaborer et mettre en œuvre un guide de conception d'installations cyclistes.	<p>Élaborer et mettre en œuvre un guide de conception d'installations cyclistes adapté aux conditions de Winnipeg et comprenant la conception géométrique, le marquage de la chaussée et la signalisation.</p>
Réaliser des études sur les problèmes touchant les cyclistes.	<p>Réaliser des études sur les problèmes touchant les cyclistes et d'autres évaluations du rendement de la sécurité des installations cyclistes existantes pour éclairer les changements propres aux emplacements et les pratiques de conception futures. Tenir compte des conclusions dans le guide sur la conception des nouvelles installations cyclistes.</p>
Collaborer avec la Province sur le Code de la route.	<p>Collaborer avec la Province sur les enjeux liés au vélo dans le contexte du Code de la route, comme la distance de dépassement et la priorité de passage aux traverses.</p>
Surveiller et atténuer les conséquences des engins de micromobilité.	<p>Surveiller les conséquences en ce qui concerne la sécurité des engins de micromobilité, notamment les vélos électriques, les trottinettes et les planches à roulettes sur tous les usagers de la route. Collaborer avec la Province au sujet de la réglementation de l'utilisation de ces engins dans les rues de la Ville.</p>





Secteur d'intervention 4 – La vitesse

Mesure	Description
Mettre en œuvre des couloirs verts de quartier de 30 km/h.	Les couloirs verts de quartier sont un type d'installations cyclistes où les automobilistes et les cyclistes partagent la route. Bien que la majorité des couloirs verts de Winnipeg aient actuellement une limite de vitesse de 50 km/h, la pratique exemplaire veut que la limite de vitesse soit établie à 30 km/h dans les couloirs verts. Un programme pilote pour mettre à l'essai ces limites de vitesse réduites est en cours dans quatre couloirs verts existants. Les progrès à cet égard dépendent des résultats du programme pilote.
Revoir les limites de vitesse.	Revoir les limites de vitesse pour s'assurer qu'elles sont sécuritaires et adéquates. Les données scientifiques sur la vitesse sont claires : la réduction de la vitesse des véhicules a pour résultat de réduire la fréquence et la gravité des collisions. La réduction des limites de vitesse, ainsi qu'une conception et une utilisation appropriées des routes, amélioreraient la sécurité et la qualité de vie. L'une des premières étapes pour cette mesure consiste à effectuer l'examen demandé par le conseil municipal sur les limites de vitesse en zone résidentielle, ce qui comprend l'essai des limites de vitesse de 30 km/h et 40 km/h dans les rues résidentielles, la participation publique et l'embauche d'un(e) consultant(e) pour la production d'un rapport sur la réduction de la limite de vitesse par défaut de 50 km/h, à Winnipeg. La révision des limites de vitesse sur certaines artères est aussi prioritaire, car la majorité des collisions mortelles et avec blessures graves se produisent sur des voies de circulation principales.
Promouvoir le respect des limites de vitesse en fonction des données.	Entamer une collaboration stratégique avec le Service de police de Winnipeg concernant le partage de données (p. ex. des données sur la vitesse et sur les sanctions) en vue d'éclairer les programmes de respect des limites de vitesse.
Mettre en œuvre des mesures de modération de la circulation.	Poursuivre la mise en œuvre de la politique actuelle de modération de la circulation, approuvée en mai 2020, et finaliser le deuxième volet de cette politique en vue des études de quartier. Procéder à une mise en œuvre proactive des mesures de modération de la circulation dans les nouveaux ensembles résidentiels, s'il y a lieu. Coordonner cette mesure avec le point S2 « Revoir les limites de vitesse ».
Élaborer et mettre en œuvre une politique sur la gestion de la vitesse.	Élaborer une politique sur la gestion de la vitesse pour les rues artérielles et la mettre en œuvre dans le contexte de la limite de vitesse par défaut et d'autres mesures pertinentes.
Revoir et mettre à jour la politique sur la mise en œuvre de zones scolaires et de zones scolaires à vitesse réduite de 30 km/h.	Revoir les politiques actuelles sur la mise en œuvre de zones scolaires et de zones scolaires à vitesse réduite. Préciser les critères d'installation pour tenir compte de facteurs supplémentaires, comme les caractéristiques des routes, la configuration des écoles et l'utilisation du territoire. Revoir les exigences relatives aux dispositifs de contrôle de la circulation et aux autres mesures de sécurité autour des écoles. Coordonner avec les mesures à prendre S1, S2, S4 et S5.



Secteur d'intervention 5 – La culture de la sécurité routière

Mesure	Description
Réaliser des sondages sur les perceptions du public.	Réaliser des sondages récurrents afin de déterminer la perception du public à l'égard de la sécurité à Winnipeg. Ces sondages aident à comprendre si les gens se sentent en sécurité sur les routes et complètent les autres mesures du rendement de la sécurité, comme les collisions.
Élaborer un plan de promotion de la sécurité routière.	Contribuer à la création d'une culture de sécurité routière en mettant en œuvre des communications ciblées pour sensibiliser le public à l'utilisation sécuritaire de l'infrastructure de transport, à Vision Zéro, aux modifications apportées au réseau et bien plus encore.
Créer un comité sur la sécurité routière.	Créer un comité sur la sécurité routière pour faire avancer le PASSR; continuer la mise en œuvre des programmes; discuter des tendances des données, y compris les pratiques exemplaires et les leçons apprises d'autres municipalités; adapter les mesures et les calendriers au besoin. Tenir régulièrement des réunions sur le PASSR pour discuter des plans actuels, des nouveaux plans, des nouvelles tendances des données, des leçons apprises, des obstacles potentiels ou actuels, etc.
Améliorer la qualité des données sur les collisions.	Collaborer avec la Société d'assurance publique du Manitoba en vue d'améliorer l'uniformité et la qualité des données sur les collisions de manière à permettre une analyse plus précise. Par exemple, le codage de l'emplacement des collisions doit être amélioré.
Créer des plans d'évaluation pour les contremesures retenues.	Effectuer une évaluation post-installation des effets sur la sécurité des contremesures de sécurité ou d'autres politiques qui ont une incidence sur les usagers de la route. Prioriser l'évaluation des traitements lorsque les résultats des contremesures et d'autres recherches antérieures ne sont pas disponibles. Partager les résultats avec le comité sur la sécurité routière pour les mesures et les programmes à venir.
Établir un comité d'examen des collisions mortelles.	Établir un comité multidisciplinaire et interministériel pour passer en revue les collisions mortelles en vue de fournir de l'information sur les collisions aux principaux intervenants en temps opportun. Un tel comité serait très utile pour sensibiliser la haute direction à l'extérieur du Service de police de Winnipeg aux collisions mortelles et pour mieux comprendre les facteurs contributifs des collisions mortelles au-delà de ce qui se trouve dans les rapports sur les collisions.
Établir un comité d'examen des collisions entraînant la mort ou des blessures graves.	Établir un comité d'examen des collisions entraînant des blessures graves qui surviennent à Winnipeg. Ce comité ressemble au comité d'examen des collisions mortelles, mais il effectue des examens périodiques tout au long de l'année pour examiner les collisions et faire des comptes rendus à la haute direction pour lui faire part des conclusions et des recommandations du comité en vue d'apporter des améliorations et de mieux comprendre les facteurs contributifs qui entraînent des collisions donnant lieu à des blessures graves.

Mesure	Description
Établir des partenariats pour les programmes d'éducation visant à réduire la distraction chez les usagers de la route.	Officialiser la participation à l'élaboration de campagnes existantes et futures, en coordonnant avec la Société d'assurance publique du Manitoba et le Service de police de Winnipeg pour veiller à ce que les campagnes sur la distraction au volant représentent et ciblent tous les usagers de la route.
Coordonner avec le Comité de Winnipeg pour la sécurité.	Coordonner avec le Comité de Winnipeg pour la sécurité afin d'inciter les membres du public à participer à l'institutionnalisation de la sécurité routière au sein de leur communauté. Le Comité de Winnipeg pour la sécurité peut donner son opinion au sujet des priorités en matière de sécurité et recommander des améliorations dans un secteur donné. Ce comité formé de membres résidents bénévoles a pour mandat d'appuyer, d'aider, de stimuler et de mobiliser la communauté sur des questions de sécurité.
Intégrer la sensibilisation à la sécurité routière au perfectionnement professionnel à l'interne.	Créer une culture d'apprentissage dans la Ville étayée par des programmes d'apprentissage et des possibilités de formation permettant aux employés de la Ville d'améliorer leurs connaissances en matière de sécurité routière. Inviter les universités et les professionnels qui travaillent pour et avec la Ville à s'attarder sur la sécurité routière. Fournir des outils aux employés de la Ville pour pouvoir accéder aux ressources sur la sécurité routière.
Participer à des campagnes de réduction de la vitesse au volant.	Officialiser la participation à l'élaboration des campagnes actuelles et futures dans une approche coordonnée avec la Société d'assurance publique du Manitoba et le Service de police de Winnipeg afin de présenter des messages mettant en garde contre les dangers de la vitesse au volant.
Créer une direction de la sécurité routière.	Créer une direction de la sécurité routière au sein de la Division des transports, en affectant expressément de nouveaux employés à la mise en œuvre des mesures du Plan d'action stratégique pour la sécurité routière (PASSR) et coordonner avec le Comité de la sécurité routière établi dans le cadre de la mesure à prendre R3 pour surveiller les résultats et les leçons apprises d'autres municipalités sur la mise en œuvre de Vision Zéro et/ou de différents plans stratégiques sur la sécurité routière et déterminer/mettre à jour les pratiques exemplaires à mesure qu'elles deviennent disponibles.
Mettre en œuvre un processus de production de rapports annuels sur la sécurité routière.	Élaborer un processus de production de rapports annuels sur la sécurité routière qui suit les progrès réalisés en ce qui concerne l'état de la sécurité routière à Winnipeg et le Plan d'action stratégique pour la sécurité routière.
Intégrer la sécurité routière à la priorisation de la gestion des ouvrages techniques.	Utiliser les résultats du contrôle du réseau et d'autres paramètres pour appuyer les analyses de rentabilité pour du financement en capital dans le cadre de projets de sécurité. Intégrer les paramètres de sécurité au processus qui sert à déterminer et à prioriser les projets futurs de réfection des routes.



Mesure	Description
Élaborer des partenariats de recherche.	Élaborer des partenariats de recherche avec des établissements postsecondaires au Manitoba sur des enjeux de sécurité routière propres à Winnipeg.
Élargir l'utilisation de données de substitution sur la sécurité.	Élargir l'utilisation par la Ville de mesures proactives de substitution sur la sécurité routière, comme les conflits, afin d'éclairer les programmes de sécurité routière et la répartition des ressources.
Élaborer et mettre en œuvre des lignes directrices sur les études d'impacts de la circulation.	Élaborer et mettre en œuvre des lignes directrices sur les études d'impacts de la circulation pour les nouveaux projets, en tenant expressément compte de la sécurité routière dans le processus d'analyse et de recommandation.
Procéder à une analyse de la sécurité et de l'équité.	Faire une analyse de la sécurité et de l'équité pour évaluer le lien entre les quartiers à taux élevé de collisions, les zones géographiques à niveaux élevés de pauvreté, d'autres données démographiques accessibles et la fréquence des appels au Service 311 pour des questions de sécurité routière.
Recommander l'augmentation de la capacité du programme d'inspection de sécurité routière pour les véhicules commerciaux.	Augmenter la capacité du programme d'inspection de sécurité routière pour les véhicules commerciaux du Service de police de Winnipeg en exploitant des partenariats, des approches et des possibilités de formation.
Renforcer les programmes de sensibilisation aux sièges d'auto.	Coordonner avec la Société d'assurance publique du Manitoba et le Service de police de Winnipeg en vue d'assurer que les messages importants au sujet de la réglementation sur les sièges d'auto, leur bonne utilisation et leur conformité sont publiés.