

Action Vers Zéro : Rapport d'évaluation de la sécurité routière à Lanoraie

Résumé des résultats de l'évaluation

Lanoraie, octobre 2023

Introduction

Les programmes communautaires de sécurité routière sont essentiels pour soutenir les initiatives provinciales et nationales en matière de sécurité routière. Ces initiatives visent généralement à cibler les principaux facteurs de collisions et de blessures par le biais d'outils tels que les contrôles de police, les campagnes dans les médias, les politiques de sécurité des véhicules et les grands programmes d'amélioration de l'infrastructure routière.

Cependant, au niveau local, les résidents ont souvent besoin d'aide et de conseils pour accroître la sensibilisation et rendre les questions personnellement pertinentes pour la communauté afin de motiver l'action et le changement. Cette personnalisation et cette localisation des programmes sont essentielles pour maximiser la réduction des traumatismes routiers. L'action communautaire et l'implication des citoyens peuvent contribuer à garantir que les stratégies reflètent les priorités locales et à renforcer l'engagement en faveur du changement. C'est ainsi que la pluralité des acteurs, mais aussi et surtout la multiplicité des parties prenantes sur le processus d'évaluation de la sécurité routière dans la communauté, demeurent un facteur prépondérant permettant d'apprécier les résultats du sondage. Cela permet également d'inspirer des choix plus sûrs et d'influencer la culture de la sécurité routière afin de réduire les risques.

À propos d'Action Vers Zéro

La Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) a créé un outil d'évaluation communautaire de la sécurité routière et des modules éducatifs en ligne sur le site Web du centre d'apprentissage Action Vers Zéro, avec le financement de Caisse Desjardins. Cet outil a été conçu pour aider les communautés à élaborer et à mettre en œuvre un plan stratégique de sécurité routière.

L'outil d'évaluation de la sécurité routière dans la communauté utilise un système d'évaluation à 5 étoiles dans plusieurs domaines. Il est complété par un échantillon représentatif des parties prenantes de la sécurité routière. L'outil aide les communautés à évaluer les priorités, les capacités et les ressources nécessaires pour mettre en œuvre des initiatives de sécurité routière. Les utilisateurs sont guidés par une série de questions organisées selon trois axes prioritaires :

- Des connaissances sur les pratiques fondées sur des données probantes;
- Des actions planifiées, en cours ou achevées au sein de la communauté;
- L'engagement des partenaires à améliorer la sécurité routière.

Objectif de l'évaluation

L'objectif de l'évaluation de la sécurité routière Action Vers zéro est de soutenir le travail des collectivités locales et de leurs partenaires en matière de sécurité routière. Il partage les connaissances actuelles sur les

interventions fondées sur des données probantes, contient des outils pour guider l'élaboration de plans communautaires globaux de sécurité routière et décrit les moyens d'impliquer les partenaires communautaires qui peuvent soutenir les initiatives.

RÉSULTATS

L'évaluation de la sécurité routière a été réalisée dans la Municipalité de Lanoraie, au Québec, du 18 octobre au 10 novembre 2023. Au total, 14 répondants issus de ces neuf (9) organisations suivantes ont participé à l'évaluation en ligne :

- Municipalité de Lanoraie;
- Service des incendies de la MRC de D'Autray;
- Comité de sécurité routière;
- Sûreté du Québec;
- Service de transport local : poids lourd;
- Service de Livraison;
- Brigadière scolaire;
- Producteur local et citoyen de Lanoraie, avec kiosque sur un rang passant;
- Parent d'enfant qui fréquente ou a fréquenté l'école du village.

Pour les répondants, la moyenne d'année d'ancienneté au sein de leur organisation est de 7 ans, ce qui suggère un niveau moyen de mémoire institutionnelle en ce qui concerne les initiatives de sécurité routière. Cette mémoire est essentielle pour saisir le contexte de la communauté lors de l'élaboration des plans de sécurité routière, ainsi que pour identifier les priorités et les solutions pratiques.

En effet, la pluralité des acteurs, mais aussi et surtout la multiplicité des parties prenantes sur le processus d'évaluation de la sécurité routière dans la communauté, demeurent un facteur prépondérant permettant d'apprécier les résultats du sondage. Dans chaque communauté, de nombreuses parties prenantes et partenaires ont un intérêt direct dans la sécurité routière et peuvent contribuer de façon significative dans le processus de sondage de la sécurité routière ou sur la révision et la validation des résultats du sondage. L'expérience avec les autres communautés a démontré que plus qu'il y a d'acteurs répondants au sondage, mieux les résultats reflètent la réalité sur la sécurité routière dans la communauté.

QUELQUES POINTS FORTS :

Les résultats de l'évaluation ont mis en évidence de nombreux points forts en ce qui concerne l'engagement des acteurs et parties prenantes dans la mise en œuvre de plans d'intervention de sécurité routière efficaces. Tous les répondants reconnaissent que la sécurité routière est une priorité dans leur communauté. Ces points forts et ces défis sont décrits plus en détail ci-dessous :

- **Un organisme responsable (4,8/5)** Contrairement à plusieurs communautés, à Lanoraie, un comité est officiellement établi. Ce comité a le mandat d'élaborer un projet de plan d'action en sécurité routière en collaboration avec les citoyens, partenaires et intervenants participants de la communauté. Ceci est un atout majeur dans la conduite et la mise en œuvre des stratégies efficaces pour l'amélioration de la sécurité routière.

- **Priorisation de la sécurité routière par la communauté (4,7/5)** La priorisation de la sécurité routière est mesurée par l'engagement des organisations communautaires et des institutions à mettre en place un climat social dans lequel la sécurité routière est hautement appréciée et rigoureusement recherchée :
 - Un organisme ou une entité unique (comité de sécurité routière) est officiellement désigné;
 - Mettre en place une culture sur la sécurité routière est un objectif central;
 - Les organisations accordent une valeur prioritaire à la vie humaine;
 - Une vision commune pour l'amélioration de la sécurité routière est établie.

- **Sécurité près des écoles (4,5/5)** La sécurité aux abords des écoles comprend de multiples facteurs visant à réduire les obstacles à des déplacements scolaires sûrs et actifs. Elle comprend des stratégies pour tous les modes de transport (marche, vélo, transports publics, autobus scolaires, voitures), des initiatives de réduction des véhicules, des mesures d'ingénierie, d'éducation et d'application de la loi, ainsi que des mesures d'engagement des parents et de la communauté.

La sécurité à l'école est signalée comme étant abordée de manière cohérente et prioritaire dans la communauté Lanoroise :

- Des patrouilles de sécurité routière par la sûreté du Québec se font régulièrement aux abords de l'école;
 - Des brigadières scolaires sont devant l'école aux heures d'entrées et de sorties des élèves;
 - Des zones de vitesse réduite sont érigées aux abords de l'école (30 km/h);
 - Des mesures appropriées de modération de la circulation ont été mises en place à l'extérieur de la zone scolaire (école).
-
- **Conduite en état d'ébriété (3,9/5)** La conduite en état d'ébriété est l'un des facteurs les plus courants contribuant aux collisions graves de la route au Canada. Il est donc important que les efforts de prévention, d'éducation et de sensibilisation soient utilisés pour réduire le nombre de collisions et de décès dus à l'alcool au volant. À Lanoraie, la prévention de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et la drogue fait partie des activités que le comité de sécurité routière voudrait mettre en place. Ceci est un atout considérable :
 - Des programmes communautaires de sensibilisation et d'éducation sont planifiés ou en vue d'être planifiés;
 - La conduite avec facultés affaiblies est une priorité nationale;
 - L'existence de données probantes sur les conséquences tragiques de la conduite automobile avec facultés affaiblies ne laisse aucun doute quant au fait d'établir cette situation au rang de priorité.

LES PRINCIPAUX DÉFIS :

L'approche du Système Sûr

L'approche pour un Système Sûr explique comment nous pouvons améliorer considérablement la sécurité routière grâce à un processus intégré et complet qui reconnaît la faillibilité et la vulnérabilité des êtres

humains. L'approche Système Sûr met l'accent sur les initiatives destinées à améliorer l'environnement bâti, les systèmes et les politiques qui influencent le comportement, et encourage également la diffusion de messages soulignant que les morts et les blessés de la route peuvent être évités. Les six éléments de l'approche pour un Système sûr sont les suivants : une planification sûre de l'utilisation des sols, des vitesses sûres, des usagers de la route sûrs, des véhicules sûrs, une conception sûre de la route et des soins après collision :

▪ **La mise en œuvre de l'approche du Système Sûr à Lanoraie nécessite plus de travail (3,5/5)**

Selon les répondants à cette question, la compréhension de l'approche du Système Sûr n'est pas uniforme parmi les partenaires communautaires et les parties prenantes de la sécurité routière dans la communauté Lanoroise :

- On ne fait pas assez souvent la promotion des règles de sécurité routière (et des révisions) au moyen de communications, d'événements, de campagnes et d'expositions communautaires;
- Le gouvernement, l'industrie, la communauté et les entreprises devraient faire davantage de promotion en matière de sécurité routière;
- Cependant, il est important de souligner l'engagement du comité et les efforts qui sont faits par celui-ci en matière de sensibilisation pour améliorer la sécurité routière. Comme la campagne de sensibilisation concernant les véhicules lourds qui se déroulera ce printemps en collaboration avec un organisme communautaire et une entreprise de transport locale.

▪ **Routes sûres (3,5/5)** Selon l'approche du Système Sûr, les routes sont conçues, exploitées et entretenues de manière à réduire le risque de collisions et la gravité des blessures. Ainsi, l'amélioration de la sécurité des routes demeure un élément fondamental dans la lutte pour une plus grande sécurité routière. Cette amélioration de l'infrastructure est d'une importance capitale, particulièrement sur les routes de campagne où les vitesses plus élevées et la moindre qualité des infrastructures, la traversée des animaux sauvages et l'étroitesse de la route permettant difficilement son partage entre piétons, cyclistes, automobilistes, véhicules à traction animale, etc. contribuent à accroître les risques de décès et de blessures graves en cas de collisions :

- Il y a peu d'activités de bonnes pratiques en matière de sécurité routière qui comprennent des évaluations des répercussions sur la sécurité, des vérifications de la sécurité routière et la gestion des points noirs;
- Il y aurait lieu de mettre en place un processus qui permettrait de prioriser les améliorations routières en fonction des données sur les collisions et les risques.

Bien que la communication avec les décideurs des paliers de gouvernement supérieur soit parfois ardue, une collaboration plus étroite des divers intervenants permettrait une plus grande efficacité en matière d'applications des meilleures pratiques, notamment lorsque des idées novatrices émergent. Il s'agit d'une approche globale qui prend en compte toutes les étapes de la mise à disposition de l'infrastructure (planification, conception, réhabilitation et entretien), tous les aménagements (utilisation des sols, intersections, forme des routes, accès des usagers vulnérables et réseaux) et toutes les échelles de planification (sites, quartiers, corridors, plan de transport urbain).

- **Intersections (3,2/5)** Les intersections sûres comprennent une conception proactive de la chaussée ou des caractéristiques de l'intersection, de manière à anticiper les erreurs humaines et à réduire le risque de blessures graves ou de décès en cas de collisions. Cela inclut la prise en compte des usagers des transports actifs aux intersections, y compris des voies séparées et des feux de circulation :
 - Des mesures d'adaptation devraient être proposées aux usagers du transport actif, y compris les personnes ayant une déficience physique ou visuelle, aux intersections;
 - Il y aurait lieu de mettre en place un processus permettant de hiérarchiser les améliorations apportées aux intersections sur la base des données sur les collisions et les risques.

- **Vitesse de déplacement sécuritaire (3,8/5)** La vitesse à laquelle roule un véhicule a une incidence directe sur le risque de collision et la gravité des traumatismes, ainsi que sur la probabilité de décès des suites de collision. C'est pour cette raison qu'une gestion efficace de la vitesse est indispensable à la plupart des mesures de sécurité routière et est mesurée par la mise en place des dispositifs de réduction de la vitesse appuyés par des panneaux de signalisation :
 - Les zones résidentielles peuvent être mieux planifiées et conçues de manière à réduire les limites de vitesse;
 - Le réseau de transport routier de la communauté pourrait compter davantage de zones de limitation de vitesse pour protéger les usagers vulnérables de la route.

- **Véhicules sécuritaires (3,8/5)** La sécurité des véhicules est mesurée par l'existence et la mise en œuvre des politiques de sécurité des parcs d'automobiles et de systèmes avancés d'aide à la conduite (SAAC). Dans cette section on note le plus grand nombre de réponses « je ne sais pas » de la part des répondants :
 - **La communauté n'a pas reçu d'information sur les systèmes avancés d'aide à la conduite (SAAC) pour éclairer les décisions d'achat de véhicules;**
 - **Les politiques de sécurité du parc automobiles n'ont pas été mises en œuvre par les propriétaires de parc automobiles du secteur privé;**
 - **Le gouvernement et les organisations de l'industrie doivent élaborer des politiques de sécurité pour les véhicules qu'ils utilisent. (Pas certain de la pertinence au niveau municipal).**

- **Soin post-collision (3,4/5)** L'amélioration de la prise en charge médicale des victimes de collision automobile est un élément clé de la stratégie de sécurité routière. Ce classement de la collectivité en matière d'intervention après une collision est mesuré par les ressources mises à la disposition des victimes de collision automobile. À cela s'ajoutent la collecte et la gestion des données relatives aux collisions, la mise en œuvre de politiques et de protocoles entre les services d'urgence et les services incendie (premier répondant), la disponibilité de cours de premiers secours pour le grand public, et un nombre approprié de véhicules d'urgence et de véhicules de secours :
 - Comment pourrait-on améliorer l'offre de soins de longue durée après une collision pour les victimes à Lanoraie?

- Bien qu'il existe un service de premier répondant à Lanoraie, des cours de premiers soins pourraient être offerts au public pour leur fournir des renseignements sur les mesures d'aide aux victimes de collisions routières;
- La plupart des collisions dans la communauté ne font pas l'objet d'enquêtes systématiques de la part des autorités relevant du gouvernement supérieur afin d'évaluer les facteurs clés qui peuvent être ciblés, repérés et utilisés à des fins de stratégies de prévention.

Au Québec les soins de longues durées sont offerts partout pour les victimes de collisions de la route. Ces institutions sont localisées dans les grands centres urbains.

D'AUTRES DÉFIS :

Les résultats ont également permis d'identifier d'autres défis en matière de sécurité routière dans la communauté Lanoroise. Ces défis sont principalement les domaines qui ont reçu le moins d'attention à ce jour et qui nécessitent le plus de travail pour augmenter la cote de sécurité 5 étoiles :

- **Coordination (3,6/5)** De nombreuses initiatives de sécurité routière sont mises en place, telles que la création d'un comité de sécurité routière et un groupe de travail sur l'amélioration de la signalisation routière à Lanoraie (groupe mixte : employés et élus municipaux), les mesures de modération du trafic mises en œuvre autour de l'école, ainsi que le développement et le renforcement d'une culture de la sécurité routière. Cependant, des efforts supplémentaires sont nécessaires dans la coordination de ces initiatives pour s'assurer de leur succès. Cette coordination est mesurée ici par la communication et la publicité des activités, mais aussi de l'identité de la structure porteuse de l'initiative :
 - Les interventions locales en matière de sécurité routière sont liées aux stratégies entreprises par les ordres supérieurs de gouvernement et coordonnées avec ces stratégies afin de maximiser ou de renforcer les avantages. Cependant, les activités ne sont pas bien coordonnées autant verticalement qu'horizontalement entre les organismes nationaux, provinciaux, régionaux et municipaux ou communautaires;
 - Des partenariats ne sont pas établis entre les organismes, le secteur privé, les organisations et la communauté, entre les secteurs des transports, de la santé, de l'application de la loi et d'autres intervenants de la sécurité routière aux niveaux national, régional et local au moyen de mécanismes de financement direct et d'autres outils de mise en œuvre, ou par l'entremise d'associations professionnelles, pour lutter contre l'insécurité routière;
 - Il n'y a pas beaucoup d'occasions dans la communauté pour soutenir le bénévolat pour des projets et de travailler avec d'autres.
- **L'engagement (3,3/5)** L'engagement représente la participation requise de la part de l'éventail d'intervenants nécessaires pour assurer une action coordonnée, et un succès soutenu et mesuré. Le degré d'engagement des intervenants et des partenaires peut être mesuré par leur participation aux comités communautaires sur la sécurité routière et leur élaboration de plans d'action communautaires sur la sécurité routière :

- Il n’y a pas d’accord ou de protocole d’entente qui ont été élaborés et signés par les principaux partenaires et intervenants ; **(Déclaration commune)**
 - Un plan de sécurité routière communautaire n’est pas élaboré avec des mesures de suivi claires et des responsabilités attribuées pour chaque tâche.
- **Usagers du transport actif (2,7/5)** Le transport actif désigne toute forme de transport à propulsion humaine, y compris la marche, le vélo, l’utilisation d’un fauteuil roulant, le patin à roues alignées ou la planche à roulettes. Il peut également s’agir d’engins agricoles lents ou de chevaux et de poussettes dans un environnement rural. Selon les résultats du sondage, à Lanoraie, le transport actif ne semble pas être une priorité.
 - Des stratégies de prévention (ex., BikeMaps.org) n’ont pas été adoptées dans la communauté afin d’encourager le transport actif et augmenter le sentiment de sécurité;
 - La collecte de données sur les collisions impliquant des usagers des transports actifs aiderait à mieux définir des solutions permettant d’améliorer la sécurité des usagers;
 - Les programmes d’éducation et de sensibilisation à l’intention des usagers des transports actifs n’ont pas été mis en œuvre dans la collectivité;
 - Un plan spécifique des déplacements actifs serait un atout appréciable.
- **Sensibilisation et éducation (3,5/5)** Toute initiative d’éducation offerte par des organismes communautaires qui partagent de l’information sur la sécurité routière afin de changer les habitudes, les attitudes et de réduire les comportements à risque des usagers de la route. Cela se mesure par la disponibilité de campagnes locales de sécurité routière, en particulier celles renforcées par un contrôle ciblé, en plus de la promotion locale des questions prioritaires de sécurité routière :
 - La sensibilisation et l’éducation du public à l’échelle locale, régionale et nationale devraient être coordonnées et réalisées de manière plus soutenue;
 - La sensibilisation et l’éducation du public ne sont pas suffisamment renforcées.
- **Données sur la sécurité routière et établissement des objectifs (3,6/5)** La collecte, l’analyse, l’utilisation et le partage de données fiables sur la sécurité routière aident à comprendre les problèmes de sécurité routière et à hiérarchiser les ressources. L’existence de données précises et fiables permettrait entre autres d’identifier les problèmes de sécurité routière et d’élaborer des stratégies mieux adaptées, mais aussi, et surtout de fixer des objectifs, de contrôler et d’évaluer l’efficacité de ceux-ci. La fixation d’objectifs peut être interprétée comme une déclaration de la volonté d’une juridiction d’améliorer la situation de la sécurité routière. Les données et la définition des objectifs sont mesurées par les moyens suivants : la mise en œuvre et l’utilisation par la collectivité d’enquêtes sur la sécurité routière, la disponibilité des données sur la sécurité routière et sur les collisions, mais aussi la fixation d’objectifs de sécurité routière :
 - Il n’y a pas de systèmes en place pour surveiller et évaluer régulièrement le rendement en matière de sécurité routière par rapport aux cibles;
 - Il n’existe pas d’estimations des coûts sociaux des collisions;
 - On ne mène pas suffisamment d’enquêtes sur les comportements et les attitudes en matière de sécurité routière, afin d’avoir des données permettant de déterminer les priorités;

- Les partenaires et les intervenants externes n'ont pas accès aux données analysées sur la sécurité routière et aux résumés de données pour pouvoir mettre en place des stratégies d'amélioration de la sécurité routière et de fixer des objectifs.
- **Connaissances et ressources (3,5/5)** Cette connaissance (**De quoi?**) est évaluée entre autres par l'accessibilité à des ressources, c'est-à-dire des études de recherche, des manuels pédagogiques, des documents sur les pratiques exemplaires, des fiches d'information et des trousseaux d'outils qui permettent de transférer des connaissances et de renforcer la capacité de la communauté en matière de sécurité routière grâce à l'apprentissage par la pratique.

Les lacunes en matière de connaissances et de ressources dans le domaine de la sécurité routière doivent être comblées, notamment l'absence d'affectation formelle des ressources et de mécanismes de financement durables :

- Beaucoup de répondants ne savent pas s'il y a des procédures officielles d'affectation des ressources en place pour soutenir les interventions;
- Des ressources liées à la connaissance de la sécurité routière sont difficilement accessibles;
- Même s'il y a des mécanismes de financement durable pour soutenir les interventions en matière de sécurité routière, ceux-ci sont quasiment inexploités par la communauté Lanoroise. Par conséquent, ces possibilités nécessitent une promotion et un partage accrus entre les communautés et les parties prenantes.

CONCLUSION

Les résultats de l'évaluation montrent les efforts et initiatives en ce qui concerne la gestion de la sécurité routière par la communauté à Lanoraie. La priorisation de la sécurité routière par la communauté, la sécurité aux abords de l'école et la lutte contre la conduite en état d'ébriété sont des atouts considérables, mis en place par les parties prenantes pour l'amélioration de la sécurité routière.

Cependant, ces initiatives et activités de sécurité routière à Lanoraie ne prennent pas en compte une approche systémique où l'on reconnaît la faillibilité et la vulnérabilité des humains. Par exemple, beaucoup de participants ont répondu « Je ne sais pas » aux questions relatives à l'approche du système sécuritaire. L'analyse de ces résultats nous a permis de comprendre qu'il existe un déficit sur la connaissance de la problématique de la sécurité routière et la disponibilité des ressources permettant de mettre en place des mesures ayant beaucoup plus d'impact sur la réduction des facteurs de risque de collision sur les routes.

Par ailleurs, cette évaluation nous a aussi montré que les acteurs et parties prenantes de la sécurité routière à Lanoraie gagneraient à mieux coordonner leurs activités et à s'engager davantage pour l'amélioration du secteur. À quelques exceptions près, les participants au sondage sont tous issus des différentes sphères gouvernementales, c'est-à-dire soit le milieu municipal, soit les services provinciaux. Ceci ne reflète pas le maillage communautaire. Donc, force est de reconnaître que ces résultats seraient beaucoup plus significatifs si on avait une plus grande participation de la part des autres acteurs de la collectivité. Notre expérience avec les autres communautés pour lesquelles nous avons fait le même projet nous a montré qu'il y a des acteurs incontournables pour avoir des résultats qui reflètent mieux la réalité sur la situation de la sécurité routière dans une communauté.

Ainsi, nous vous proposons ci-après une cartographie des principaux partenaires et parties prenantes susceptibles de mieux répondre à cette évaluation et/ou de valider les résultats dans le but d'établir une communauté à 5 étoiles. Il serait donc primordial d'inviter davantage d'acteurs afin d'obtenir un échantillon plus représentatif permettant de mieux interpréter les résultats afin de mettre en œuvre des stratégies de sécurité routière actualisées selon les nouvelles tendances mondiales et mieux adaptées à répondre à vos attentes.

Parties prenantes susceptibles de contribuer à l'évaluation de la sécurité routière dans la communauté

Dans chaque communauté, de nombreuses parties prenantes et partenaires ont un intérêt direct dans la sécurité routière et peuvent contribuer entièrement ou partiellement de façon significative dans le processus de sondage de la sécurité routière ou bien sur la révision des résultats du sondage. Parmi les parties prenantes qu'il est important d'inviter :

- **Organismes communautaires** (équipes sportives, organismes de services, regroupements religieux);
- **Services communautaires** (regroupements d'employés/syndicats, médias, entreprises locales, chambres de commerce, communautés diverses, bars et restaurants avec permis d'alcool, nouveaux arrivants, immigrants);
- **Gouvernement local** (écoles, milieu de la santé, SMU, transports/travaux publics, Forces de l'ordre et les Sapeurs-pompiers, premiers répondants).

PLAN D'ACTION

Séminaire sur l'approche du Système Sûr pour les parties prenantes

Il est nécessaire de mieux comprendre l'approche du Système Sûr en tant que base de planification de la sécurité routière. En organisant un séminaire, les parties prenantes peuvent en apprendre davantage sur l'approche, le changement de comportement et les interventions efficaces en matière de sécurité. Cela peut garantir que toutes les parties prenantes sont sur la même longueur d'onde en termes de priorités et d'activités nécessaires, ce qui peut aider à la planification des actions futures soutenant une stratégie de sécurité routière et aider à son opérationnalisation.

De nos jours, les meilleures stratégies de sécurité routière sont celles arrimées au Système Sûr et tendent vers la Vision Zéro, comme recommandé dans la deuxième décennie d'action de lutte contre l'insécurité routière dans le monde (2021-2030) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Il n'est désormais plus question de travailler de façon indépendante, les actions doivent être concertées entre les acteurs clés et poursuivre une même vision pour parvenir à une amélioration appréciable du bilan. Le partenariat est une condition essentielle. Les pratiques nécessitent d'être adaptées à cette nouvelle philosophie qui place la tolérance humaine à la force physique au cœur des priorités. Les actions doivent viser à diminuer les risques de décès ou de blessures graves.

L'adhésion à la Vision Zéro implique un changement de paradigme en sécurité routière, ce qui se traduit nécessairement par le changement des perceptions entre l'approche traditionnelle et la Vision Zéro. La FRBR à travers son programme Action Vers Zéro, en collaboration avec la Municipalité de Lanoraie, pourrait travailler à l'organisation de ce séminaire proposé aux communautés afin de jeter les bases de la planification des activités de la sécurité routière.

Organiser des ateliers de formation et de sensibilisation sur les thématiques, tels que :

- Les dispositifs de retenue pour les enfants : par Action famille et/ou la Sûreté du Québec – se fait déjà à Lanoraie. Il faudrait s'assurer de publiciser l'évènement et en assurer la régularité;
- Formation sur les gestes de premiers secours (RCR);
- L'usage du transport actif;
- L'utilisation des passages pour piétons : Une nouvelle traverse piétonne sera en fonction cette année avec possiblement une activation du feu pour piétons;
- La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et les drogues;
- Le Système Avancé d'Aide à la Conduite;
- Une campagne de communication autour de la vitesse et de la distraction.

Accompagnement technique pour l'implantation des projets tels, que :

- Un itinéraire sûr vers l'école;
- Un corridor scolaire;
- L'amélioration des infrastructures (implantation de signalisation innovante verticale comme horizontale, dispositif de ralentissement);
- Voir comment accompagner pour le projet tronçon; que la route verte qui relie Québec à Montréal soit réalisée. Ce tronçon de 7 km est le dernier qui reste à être réalisé pour que la route soit sécuritaire pour tous les déplacements actifs, notamment la marche et le vélo entre Montréal et Québec.

Compiler et partager les données disponibles sur la sécurité routière au sein de la communauté afin d'orienter les plans stratégiques de sécurité routière

Sans données solides pour guider la prise de décision, il peut être difficile de déterminer les lacunes ou les moyens de surmonter les obstacles. Plus important encore, des données complètes et opportunes sont un précurseur essentiel de l'allocation efficace des ressources. Le partage de l'accès aux données collectées, aux données d'analyse de la sécurité routière et aux résumés de données peut améliorer la connaissance des problèmes de sécurité routière et mettre en évidence les domaines à améliorer en priorité.

Des Ressources gratuites

La FRBR met à la disposition des communautés diverses ressources éducatives gratuites, fondées sur des données probantes, et en développera d'autres pour s'attaquer aux problèmes prioritaires en coopération avec l'Alliance pour des routes plus sûres. Ces ressources peuvent améliorer les connaissances en matière de sécurité routière et être partagées par l'Alliance pour des routes plus sûres afin de soutenir les initiatives communautaires.