

Plan d'action Vision Zéro
décès et blessé grave 2019-2021

Des assises solides pour mieux travailler ensemble

**vision
zéro**



Table des matières

Vision Zéro : j’y adhère!	4
Les efforts entrepris par Montréal et ses partenaires	5
Déclaration d’engagement de la collectivité montréalaise	6
Liste des organisations ayant signé la déclaration	8
Vie humaine et mobilité urbaine	10
Un bilan routier qui s’améliore, mais des indicateurs qui stagnent	11
Quelques enjeux d’un système routier en mutation	14
L’entretien des infrastructures et la présence des chantiers	14
Des vitesses sécuritaires et crédibles pour des quartiers habitables	14
Un système routier répondant au vieillissement de la population	15
Les nouvelles sources de distraction, la fatigue et les facultés affaiblies	15
L’électrification des transports et les technologies de pointe au service de la sécurité des déplacements	15
Le transfert modal : une stratégie de sécurité routière?	16
Des efforts louables à mieux coordonner	17
Tous vers un réel changement de paradigme	19
Une culture de collaboration à mettre en place	19
Une gouvernance interdisciplinaire et participative	20
Une prise de décision basée sur des faits	22
22 actions fédératrices pour une mobilité sécuritaire	24
Au-delà de la sécurité routière, la qualité de vie!	34
Arrimage avec les autres plans et politiques de la Ville	34
Acronymes	35



Vision Zéro : j'y adhère!

Le **Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave** s'inspire d'une approche qui a apporté des résultats probants dans plusieurs villes du monde qui l'ont appliquée rigoureusement. Il est le fruit d'une concertation entre la Ville de Montréal et tous les acteurs concernés par la sécurité des usagers de la route.

Des représentants de l'industrie du camionnage, des cyclistes, des piétons, des automobilistes et des usagers du transport collectif se sont engagés à travers ce plan à mieux arrimer leurs actions et leurs initiatives afin d'améliorer la sécurité routière à Montréal.

Plus de 30 organisations ont participé à l'élaboration de ce plan d'action, ont signé la Déclaration d'engagement de la collectivité montréalaise et se sont engagées à travailler ensemble pour améliorer la sécurité de nos déplacements.

Cette mobilisation sans précédent, nous y croyons. Elle nous permettra d'atteindre l'objectif ambitieux, mais ô combien nécessaire et attendu, du zéro décès ou blessé grave sur nos routes.

Désormais, plus que jamais, la Vision Zéro guidera chacune de nos initiatives en matière de transport et d'aménagement.

Pour arriver à nos fins et offrir aux Montréalaises et Montréalais un système routier plus sécuritaire,

équitable et durable, le présent plan propose 22 actions fédératrices. Des actions pour mieux collaborer, des actions qui visent à changer les mentalités et les façons de faire ainsi que des actions qui visent directement le système routier.

Cette démarche ouverte et évolutive que nous entamons aujourd'hui débutera en rassemblant nos efforts afin d'opérer un changement de paradigme quant à la sécurité routière et à nos choix de mobilité. J'invite l'ensemble des citoyennes et citoyens de Montréal à rejoindre la démarche en signant aussi la Déclaration d'engagement de la collectivité montréalaise.

La Ville de Montréal et ses partenaires prennent ici de multiples engagements qui auront un impact certain sur la performance du réseau, sur l'amélioration du bilan de santé publique et sur l'atteinte de nos objectifs de développement durable.

Mme Valérie Plante
Mairesse de Montréal



Les efforts entrepris par Montréal et ses partenaires

Si Montréal adhère à l'approche Vision Zéro depuis 2016, elle s'y engage aujourd'hui plus concrètement que jamais.

Avec le présent plan d'action et l'engagement de toute la communauté auquel nous assistons, nous aspirons à ce que cette Vision Zéro décès et blessé grave devienne la norme pour tous en matière de transport et d'aménagements futurs.

Nous mettons tout en place afin que les différents partenaires puissent d'abord dresser un bilan routier complet. Nos actions seront désormais guidées par l'identification des dangers, par l'analyse des données et par de nouveaux modèles de collaboration entre les partenaires impliqués. C'est ainsi que nous envisageons d'améliorer notre performance en sécurité routière.

Notre plan d'action prévoit répondre aux enjeux d'un système routier en mutation.

Nous souhaitons voir la cohabitation devenir plus équitable, fluide et harmonieuse.

Par des réaménagements stratégiques, nous entendons améliorer les conditions de mobilité, assurer la sécurité de toutes et tous, et ce tous modes de déplacements confondus.

Notre priorité est d'agir pour la sécurité des plus vulnérables.

Des sommes sont d'ailleurs déjà prévues pour revoir l'aménagement des rues, pour améliorer la sécurité autour des écoles et pour améliorer le réseau cyclable.

Les poids lourds, la traversée des rues et la vitesse sont les trois principaux chantiers identifiés par l'ensemble de la collectivité et sur lesquels nous arrimerons particulièrement nos efforts afin de réduire à zéro les décès et les blessés graves sur notre territoire.

Nous sommes fiers des actions qui seront déployées et persuadés qu'elles auront bientôt un effet significatif dans les rues de la métropole, sur la convivialité des infrastructures et en fin de compte, sur la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais.

La sécurité sur nos routes, c'est l'affaire de tous, et nous comptons développer cette culture. Merci à toutes celles et à tous ceux qui s'y investissent et qui s'y investiront.

M. Éric Alan Caldwell
Responsable de l'urbanisme, du transport et de l'Office de consultation publique de Montréal

VISION ZÉRO EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DÉCLARATION D'ENGAGEMENT DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉLAISE

Depuis le début des années 90, un vent de changement a mené la collectivité montréalaise à renouveler la vision de Montréal comme une métropole culturelle, économique et de développement durable (Premier Plan d'urbanisme – 1992).

Ce mouvement s'est ensuite accéléré, notamment lors du Sommet de Montréal de 2002, pour préciser davantage cette vision.

C'est ainsi que plusieurs documents stratégiques et d'orientation furent adoptés :

- **2004** : 2^e Plan d'urbanisme définissant Montréal comme une ville à l'échelle humaine offrant une place importante au piéton.
- **2005** : Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise.
- **2006** : Charte du piéton reconnaissant la primauté du piéton dans l'espace urbain.
- **2008** : Premier Plan de transport avec l'engagement à investir dans les modes de transport collectif et actif assorti d'une première cible de réduction de 40 % des accidents de la route.

Ces démarches tendent à définir Montréal comme une métropole économiquement viable tout en étant soucieuse du bien-être et de la qualité de vie de ses citoyens. Elles ont contribué à doter Montréal des outils nécessaires à la transformation de la ville selon cette vision.

Cette dynamique montréalaise n'est pas étrangère au mouvement planétaire qui a mené à la proclamation par l'assemblée générale des Nations Unies de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

Elle s'inscrit également dans la continuité des efforts de la communauté internationale en matière de développement durable. À cet effet, le dernier rapport spécial du GIEC¹ publié le 8 octobre 2018 souligne la nécessité de transitions « rapides et de grande envergure » dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'industrie, du bâtiment, du transport et de l'urbanisme.

L'adoption en septembre 2016 par le conseil de la Ville de Montréal d'une résolution d'engagement à la Vision Zéro en matière de sécurité routière fut le coup d'envoi pour élaborer et mettre en œuvre une nouvelle stratégie de sécurité routière basée sur cette vision.

Au cours des dernières années, les multiples actions mises de l'avant par les divers acteurs de la collectivité montréalaise en matière de mobilité et de sécurité routière ont permis une amélioration significative de la sécurité des usagers du système routier municipal.

Toutefois, la performance de notre système de déplacement routier en matière de sécurité semble dernièrement atteindre un plateau.

Pour assurer un nouvel élan d'amélioration continue de la sécurité routière à la grandeur de son territoire, la collectivité montréalaise adopte la Vision Zéro afin d'éliminer ultimement les décès et blessures graves dus aux collisions routières.

En s'engageant dans cette démarche, la Ville de Montréal, ses partenaires et ses citoyens reconnaissent que :

- Chaque personne, peu importe ses capacités physiques, son âge, son genre, son origine ethnique, ses modes de déplacement et son revenu, a le droit d'utiliser les rues et les routes, dans tous les quartiers montréalais, sans que cela ne constitue une menace à sa vie ou à sa santé.
- Zéro décès et blessé grave sur nos routes est la seule cible éthiquement raisonnable.
- Concepteurs, gestionnaires et usagers du système de transport routier partagent la responsabilité de la sécurité routière.
- L'être humain est vulnérable et il peut commettre des erreurs. Le système de transport routier doit donc être conçu, exploité et entretenu de manière à pardonner ces erreurs, notamment en tenant compte de cette vulnérabilité.

- Pour réussir un tel changement de paradigme, toutes les parties prenantes (concepteurs, gestionnaires et usagers) doivent travailler en collaboration afin de s'entendre sur les objectifs à poursuivre et les mécanismes de coordination et de suivi à mettre en place.

La collectivité montréalaise s'efforce à offrir à ses résidents, travailleurs et visiteurs, des espaces publics de qualité et un système de déplacement sécuritaire, confortable, fiable et équitable. La nouvelle stratégie de sécurité routière devra donc être arrimée aux autres instruments de planification s'appliquant au territoire montréalais (Plan d'urbanisme, Plan de transport, Plan de développement durable, Stratégie de développement économique, etc.).

À titre de municipalité centrale de l'Agglomération montréalaise, la Ville de Montréal doit assumer, dans un esprit de partenariat et de concertation, le leadership dans l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de la stratégie Vision Zéro de la collectivité montréalaise. La Ville de Montréal et ses partenaires s'engagent formellement à la Vision Zéro et s'entendent pour :

- Collaborer à la mise en œuvre du premier Plan d'action Vision Zéro 2019-2021 et à l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action subséquents.

- Soutenir une structure multidisciplinaire, comportant divers comités, chargée de piloter les efforts de planification relatifs à la Vision Zéro de la collectivité et participer activement à ses activités.
- Assurer l'équité sociale de la démarche Vision Zéro grâce, notamment, à un processus inclusif et à des indicateurs de performance spécifiques aux divers groupes d'usagers et aux divers secteurs du territoire montréalais.

- Soutenir et améliorer les mécanismes de collaboration et de coopération entre les partenaires.
- Mettre l'emphase sur la coordination, la responsabilité et l'imputabilité de tous.

- Appliquer une approche systémique de gestion de la sécurité routière en portant l'attention sur toutes les failles potentielles de chacune des composantes du système routier (infrastructures, véhicules et usagers).

- Valoriser l'expertise et l'innovation technologique destinées à l'amélioration continue de la sécurité routière.

- S'appuyer sur des données fiables pour définir et caractériser les problèmes et enjeux de sécurité routière ainsi que pour prioriser les actions et l'utilisation des ressources en fonction de l'évidence des besoins et des impacts escomptés.

- Offrir des opportunités réelles de participation citoyenne pour susciter une implication communautaire significative dans la réalisation des objectifs de sécurité routière.

- Assurer une transparence de la démarche aussi bien pour les données que pour l'état d'avancement des actions et les indicateurs de performance.

Par la présente, la Ville de Montréal et ses partenaires s'engagent à :

- **Adhérer aux principes de la Vision Zéro en sécurité routière et en faire la promotion dans le cadre de leurs activités courantes.**
- **Participer activement à l'élaboration et à la mise en œuvre des Plans d'actions découlant de la stratégie Vision Zéro.**
- **Mobiliser et déployer toutes les ressources et tous les moyens pour s'acquitter de leurs engagements spécifiques.**
- **Développer et promouvoir l'approche Vision Zéro au sein de la collectivité montréalaise.**



¹ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

Liste des organisations ayant signé la déclaration

- Association du camionnage du Québec
- Bureau des relations gouvernementales
- Bureau du taxi
- CAA Fondation
- CAA Québec
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Coalition vélo de Montréal
- Conseil régional de l'environnement – Montréal
- Direction régionale de santé publique
- Équipe Salut Clément
- Ex Aequo
- Fondation David Suzuki
- Piétons Québec
- Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec
- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain
- Service de la concertation des arrondissements
- Service de l'urbanisme et de la mobilité
- Service de police de la Ville de Montréal
- Service de sécurité incendie de Montréal
- Service des infrastructures du réseau routier
- Service du matériel roulant et des ateliers
- Société de l'assurance automobile du Québec
- Société canadienne du cancer
- Société Logique
- Société de transport de Montréal
- Stationnement de Montréal
- Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
- Trajectoire Québec
- Vélo fantôme
- Vélo Québec
- Vivre en Ville



Vie humaine et mobilité urbaine

Au cours des dernières décennies, les multiples actions entreprises en matière de mobilité et de sécurité routière ont permis une amélioration significative du réseau municipal. D'ailleurs, depuis le dépôt du Plan de transport en 2008, plusieurs mesures et projets ont été implantés afin d'assurer la mise en œuvre d'une vision de mobilité plus durable et sécuritaire en priorisant les modes de déplacement actifs et collectifs.

Les Montréalais souhaitent avoir accès à une diversité de modes de transport. Bien qu'un certain niveau de congestion reste inévitable en milieu urbain, notamment aux heures de pointe, la mobilité des personnes et des biens doit être contrôlée de telle sorte qu'elle soit fiable, prévisible et surtout sécuritaire pour l'ensemble des usagers.

Trop souvent, le privilège des uns de se déplacer rapidement ou plus confortablement se traduit par un malaise et un risque accru de collision pour ceux qu'on appelle les usagers vulnérables du réseau routier, cyclistes et piétons en tête. C'est d'autant plus regrettable qu'il a été démontré que les coûts collectifs associés aux collisions avec décès ou blessés graves sont bien supérieurs à ceux liés à la congestion¹. En outre, au-delà des centaines de victimes gravement ou mortellement blessées dans les rues de l'agglomération de Montréal, c'est tout l'entourage de ces personnes qui voit sa vie chamboulée par leur disparition, ou bien à cause de l'accompagnement à apporter à titre d'aidant naturel ou du travail supplémentaire à effectuer en raison de l'absence prolongée d'un collègue de travail.

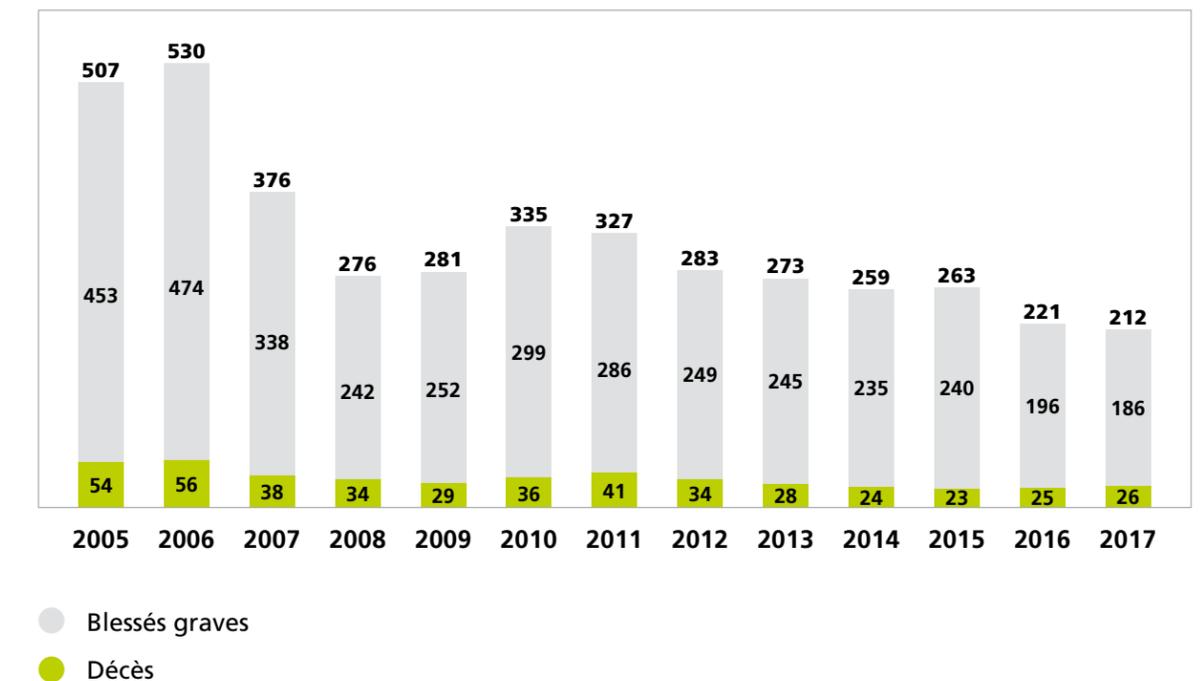
Au cours des dernières années, la couverture médiatique des collisions dénote une baisse de tolérance des Montréalais face aux morts et blessés graves de la route. Le souhait collectif de se déplacer sans craindre pour son intégrité physique est croissant. L'engouement international pour la Vision Zéro en témoigne.

Ce document présente la démarche Vision Zéro montréalaise, fruit d'un important travail de consultation de la collectivité et de co-construction avec toutes les parties prenantes du système routier.

Un bilan routier qui s'améliore, mais des indicateurs qui stagnent

Comme le démontre le graphique ci-dessous, les mesures implantées au cours de la dernière décennie ont contribué à la réduction de plus de 50 % des collisions avec blessures graves ou mortelles par rapport à la moyenne de 2005-2007.

Total des décès et blessés graves dans l'agglomération de Montréal²



Toutefois, depuis quelques années, la baisse du nombre de victimes blessées gravement ralentit, tandis que le bilan des décès semble stagner. Le tableau suivant illustre les principaux constats découlant des bilans routiers pour la période 2011-2016, selon le mode de déplacement de la victime.

¹ AAA (2011), "Crashes vs. Congestion – What's the Cost to Society".

² Ce bilan des collisions mortelles ou avec blessés graves a été réalisé avec les données recueillies et compilées par le SPVM à partir de 2005, selon le modèle de rapport de la SAAQ, et exclut le réseau autoroutier, lequel est contrôlé par la Sûreté du Québec. Il ne recense que les collisions où un véhicule routier d'usage réseau était en mouvement au moment de l'impact autant sur que hors le chemin public de l'agglomération montréalaise. Il exclut aussi les blessures graves ou mortelles qui seraient survenues à la suite d'une collision impliquant un cycliste et un piéton ou deux cyclistes, ainsi que celles résultant de la chute d'un piéton ou d'un cycliste seul.

Principaux constats concernant les décès et blessés graves selon le mode de déplacement de la victime de 2011 à 2016³



14 piétons décèdent
en moyenne par année

58 % des piétons décédés
avaient **65 ans ou plus**



**Au moins 2 cyclistes
décèdent** en moyenne
par année

**Une centaine
d'emporiages⁴** déclarés
au SPVM par année



**10 occupants de véhicule
routier décèdent** en moyenne
par année

Plus de 75 % des conducteurs
décédés étaient de sexe masculin
et agés de 20 à 24 ans

Scénarios de collision les plus récurrents

Virage à gauche
avec piéton qui
traverse



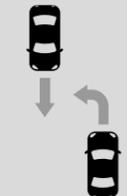
10,6 %

Virage à gauche
sens opposé



1,9 %

Virage à gauche
sens opposé



3,7 %

Virage à droite avec
piéton qui traverse



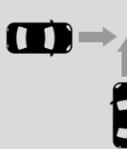
3 %

Virage à droite avec
cycliste qui traverse



2 %

Angle droit entre
deux véhicules



3,2 %

Véhicule qui avance tout
droit et frappe un piéton
qui traverse devant,
à une intersection ou non



18,6 %

Angle droit
entre cycliste
et véhicule⁵



3,5 %

Véhicule seul
qui frappe
un objet



6,8 %

Les chances de survie d'un usager vulnérable sont 3 fois moins élevées lorsqu'un **véhicule lourd** est impliqué dans la collision.

Les 5 principales causes des collisions avec décès ou blessés graves (65 %) sont : inattention, passage sur feu rouge, manquement à céder le passage, comportement négligent et facultés affaiblies.

70 % des collisions avec décès ou blessés graves surviennent sur le réseau artériel.

Plus de 75 % des collisions avec décès ou blessés graves surviennent aux **intersections**.

³ Réseau municipal de l'agglomération de Montréal contrôlé par le SPVM.

⁴ Sur la base des rapports d'incidents déclarés au SPVM sans égard à la gravité des blessures.

⁵ La part de ce type de collision est maintenant plus élevée que celle du même type de collision impliquant deux véhicules routiers.

Les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) composent près de 60 % des victimes des collisions avec décès ou blessés graves. Les conducteurs et passagers de véhicules composent le 40 % restant. D'autre part, plus de 50 % de ces collisions surviennent selon l'un des neuf scénarios indiqués dans le tableau ci-haut. Cette récurrence signale des facteurs de risque de nature systémique. Ainsi, d'une année à l'autre, les collisions sont réparties de façon aléatoire sur le territoire, suivant certains scénarios précis, plutôt que concentrées sur des sites réputés « accidentogènes ». Ce sont donc des problèmes inhérents au système et touchant l'ensemble du réseau routier, particulièrement le réseau artériel, auxquels il faut s'attaquer.

Quoique partiel, ce bilan permet de faire plusieurs grands constats à propos des cas de décès ou blessures graves survenus sur le réseau municipal au cours des dernières années. L'un d'eux est l'importance de mieux intégrer la vulnérabilité et la faillibilité des divers usagers dans la conception même du réseau. En adoptant la Vision Zéro, la Ville mettra en place les moyens nécessaires pour que ses partenaires puissent contribuer à dresser un diagnostic plus complet de la situation et à améliorer la compréhension des comportements humains dans des environnements urbains de plus en plus complexes.



Quelques enjeux d'un système routier en mutation

La collectivité montréalaise fera face à plusieurs enjeux dans la prochaine décennie. En voici quelques-uns et comment Vision Zéro permet de mieux les aborder.

L'entretien des infrastructures et la présence des chantiers

Les chantiers sur les domaines public et privé, dont le nombre restera important dans les prochaines années, représentent un défi majeur en matière de sécurité des déplacements. En effet, la multiplication des entraves, la complexité des déviations et la présence de véhicules lourds peuvent avoir un impact néfaste sur le niveau de sécurité. Les chantiers doivent donc être adéquatement régulés et coordonnés afin d'éviter de faire augmenter le risque de collisions.

La Ville de Montréal devra garder la cadence des chantiers sur le domaine public dans les années à venir, car il est essentiel de maintenir l'ensemble de nos infrastructures en bon état pour les générations futures. Ces chantiers représentent cependant la meilleure occasion, sous réserve d'une planification stratégique, d'améliorer les conditions de mobilité pour tous les usagers tout en assurant leur sécurité, et ce à moindres coûts, puisque l'on profite de la réalisation des travaux en sous-sol pour repenser les aménagements en surface.

Des vitesses sécuritaires et crédibles pour des quartiers habitables

La gestion de la vitesse est centrale dans Vision Zéro. Les seuils de vitesse sécuritaires maximaux reconnus⁶ pour réduire le risque de décès dû à une collision sont :

- de 30 km/h, pour une collision entre une automobile et un usager vulnérable, qu'il soit piéton ou cycliste;
- de 50 km/h, pour une collision à angle droit entre deux véhicules motorisés de masses similaires;

- de 70 km/h, pour une collision frontale entre deux véhicules motorisés de masses similaires.

À l'heure actuelle, dans plusieurs rues, il existe une friction croissante entre divers modes de déplacement, fonctions, cadres bâtis ou usages. La mixité en milieu urbain n'est pas problématique en soi; cependant, elle doit être bien gérée. En planification des transports, le risque de collisions menant à des blessures graves ou à des décès augmente lorsque se croisent certains modes de déplacement avec des masses et des vitesses reconnues incompatibles. Pensons, par exemple, à une rue dépourvue de voie cyclable séparée et où la limite de vitesse permise est de 50 km/h. Deux options s'offrent alors : séparer les divers usagers par des mesures physiques ou réduire la vitesse des véhicules motorisés par des aménagements conséquents.

Un système routier répondant au vieillissement de la population

Plusieurs mesures doivent être prises afin d'assurer la mobilité sécuritaire des aînés, une tranche de la population en forte croissance. Il faudra en effet intégrer, dans l'analyse, la conception et la gestion du système routier, des mesures qui tiennent compte de la plus grande vulnérabilité des aînés, d'autant plus qu'il y a une corrélation directe entre l'âge et l'occurrence des situations de handicap. À l'heure actuelle, c'est 33 %⁷ de la population qui déclare vivre avec une ou plusieurs limitations fonctionnelles. C'est une question d'équité, laquelle est au cœur de l'approche Vision Zéro :

en concevant pour les usagers les plus vulnérables et en intégrant la diversité de leurs besoins dans l'aménagement et l'offre de transport, **on construit un système sécuritaire pour l'ensemble des usagers.**

Les nouvelles sources de distraction, la fatigue et les facultés affaiblies

Les outils électroniques, tels que les montres et les téléphones intelligents, les appareils audio et les appareils photo deviennent autant de sources de distraction pour les usagers du système, qu'ils soient conducteurs, cyclistes ou piétons. La multiplication de ces appareils électroniques et l'intensification de la dépendance souvent observée chez leurs utilisateurs exacerbent le problème de la distraction, devenu un enjeu de sécurité important.

Les travailleurs de la route ainsi que certains citoyens peuvent, pour toutes sortes de raisons, se sentir contraints de prolonger leurs heures d'activité sur la route, au mépris du besoin naturel de se reposer. S'ensuit une inattention due à la fatigue qui peut être fatale.

La conduite avec faculté affaiblie reste, pour sa part, l'une des principales causes de collision avec décès ou blessés graves. Outre l'alcool, il y a la consommation des produits du cannabis, dont la détection est plus complexe. Il existe également une importante gamme de médicaments dont les effets secondaires, tels que des étourdissements ou de la somnolence, peuvent significativement diminuer l'état de vigilance.

L'ensemble de ces situations a un impact important sur le niveau de vigilance et la capacité d'éviter une collision imminente. Les concepteurs du système doivent donc tenir compte de cet aspect de la faillibilité humaine et intégrer des mesures permettant d'atténuer les conséquences d'une collision.

L'électrification des transports et les technologies de pointe au service de la sécurité des déplacements

L'efficacité des nouvelles batteries augmente les perspectives d'électrification et permet l'avènement de nouveaux types de véhicules, tels que les scooters et les planches à roulettes électriques, ou encore les appareils d'aide à la mobilité. Cette nouvelle offre pose des problèmes de cohabitation. L'électrification diminue aussi le bruit généré par les véhicules et réduit par conséquent la possibilité pour un usager vulnérable, notamment une personne avec une déficience visuelle ou auditive, de bien capter les mouvements véhiculaires autour de lui.

Dans un futur rapproché, il y aura aussi une multiplication des technologies de connectivité sans fil de courte portée. Ainsi, les utilisateurs pourront bénéficier de protections supplémentaires en étant « visibles numériquement » durant leurs déplacements. Ces technologies fiables existent aujourd'hui et permettent aux utilisateurs et aux véhicules de communiquer entre eux afin de mieux détecter les conflits possibles, et donc de réduire les risques de collision.

Ces véhicules hautement assistés pourraient, à terme, solutionner certains problèmes de sécurité, mais la cohabitation avec les véhicules conventionnels posera son lot de difficultés pendant plusieurs décennies. La planification efficace de la mobilité demeure donc un défi important pour les villes contemporaines. Les conséquences de scénarios optimistes (mutualisation de véhicules autonomes réduisant la flotte) et pessimistes (véhicules privés roulant à vide) doivent être évaluées et considérées.

⁶ Johansson, R. (2009), "Vision Zero – Implementing a policy for traffic safety", Safety Science 47, pp 826-861.

⁷ OPHQ (2016).

Le transfert modal : une stratégie de sécurité routière?

Les conclusions des travaux du Groupe intergouvernemental sur le climat (GIEC) sont implacables : pour la survie des écosystèmes et le maintien de notre qualité de vie, il faut rapidement changer nos habitudes de déplacement et de consommation afin de maintenir le réchauffement planétaire en deçà du seuil critique de 1,5 degré Celsius⁸. Une grande partie de la solution passe par un transfert massif vers les modes de transport durables, principalement actifs et collectifs. Or, le parc automobile de la région métropolitaine de Montréal augmente d'année en année. Le système routier montréalais étant déjà saturé, l'accent doit être mis sur le nombre de personnes s'y déplaçant plutôt que sur le nombre de véhicules. Le transport collectif est non seulement dix fois⁹ plus sécuritaire que le transport motorisé individuel, mais il permet également de déplacer un plus grand nombre de personnes en requérant beaucoup moins d'espace et d'énergie.

Les transports actifs constituent un pilier essentiel de la mobilité durable, en plus d'offrir une façon simple d'intégrer l'activité physique au quotidien. Toutefois, le sentiment d'insécurité qui peut émaner de la cohabitation entre les véhicules motorisés et les piétons ou les cyclistes et le manque de convivialité de certaines infrastructures ou environnements sont les raisons les plus souvent invoquées par les Montréalais pour bouder la mobilité active.

Les stratégies qui vont permettre d'atteindre l'objectif de la Vision Zéro, tout en respectant les principes de la mobilité durable, devront s'appuyer sur l'amélioration des infrastructures nécessaires aux transports collectifs et actifs afin de les rendre plus compétitifs et attractifs que l'automobile. Le potentiel de rentabilité et d'efficacité de ces systèmes de transport dépendra directement du niveau de cohérence de l'aménagement du territoire.

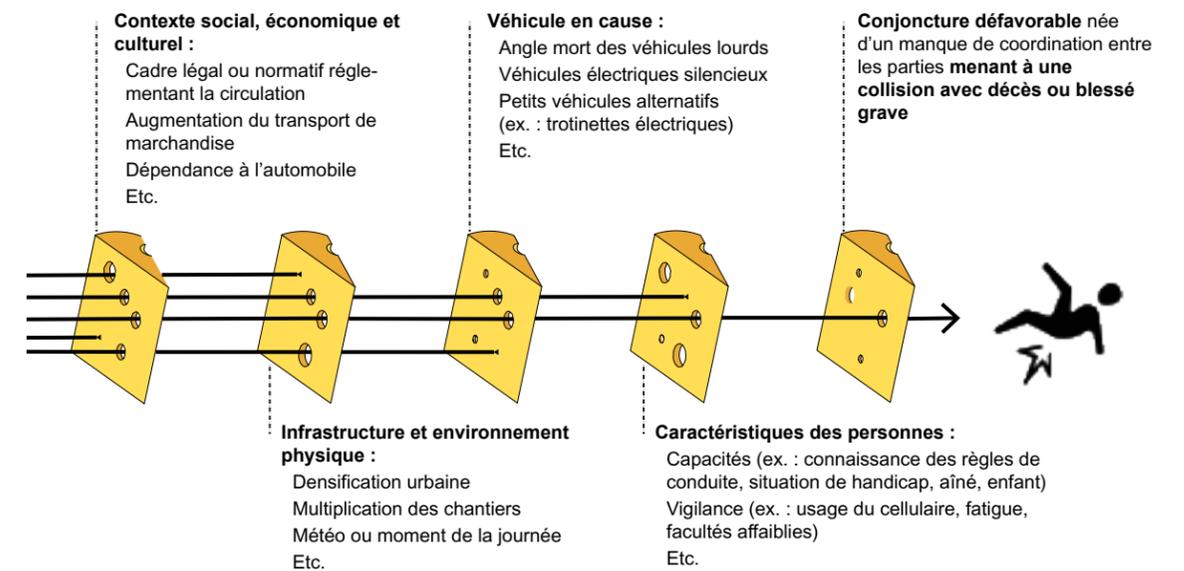
Des efforts louables à mieux coordonner

Comme nous l'avons vu précédemment, depuis 2008, les efforts importants consacrés à la sécurité routière ont produit des résultats encourageants. Cependant, un nouveau souffle s'impose et nous avons maintenant besoin de mieux coordonner le tout. En effet, notre connaissance partielle des diverses interactions entre toutes les composantes du système routier, les lacunes de la coordination entre les équipes et la dispersion des ressources font que la performance stagne.

La métaphore du fromage illustrée ci-dessous permet de mieux comprendre le besoin que tout le monde mette l'épaule à la roue. Chacune des tranches de fromage représente un élément distinct du système routier : l'aménagement de la rue ou du territoire, les types de véhicules y circulant, la grande diversité des usagers

ainsi que les contextes social, culturel, économique, légal et politique qui les définissent.

Dans une approche Vision Zéro, il faut questionner l'interrelation des diverses composantes et le rôle de chacune dans la chaîne d'événements – ou de décisions – qui ont contribué à aggraver les conséquences d'une collision. Ainsi, chaque trou dans les tranches de fromage représente une faille du système qui, dans une mauvaise conjoncture, donnera lieu à des décès ou des blessures graves. Pour déceler les failles et éviter un alignement qui mènerait au pire, il est nécessaire que la collectivité montréalaise développe une culture créative de dialogue et de collaboration permettant l'atteinte de notre objectif collectif de zéro mort ou blessé grave.



8 GIEC (2018), *Global Warming of 1,5 °C*, 32 p.

9 Litman, T. (2014), "A new transit safety narrative", *Journal of Public Transportation*, 17(4), 8.



Tous vers un réel changement de paradigme

Développée en Suède dans les années 90, l'approche Vision Zéro apporte des résultats probants dans toutes les villes l'ayant appliquée rigoureusement. Cette approche innovante a notamment fait ses preuves en Europe et en Australie, et elle se répand de plus en plus en Amérique du Nord. Elle se base sur un principe fondamental : personne ne devrait mourir ni même être gravement blessé à l'occasion d'un déplacement. Le tableau ci-dessous illustre comment Vision Zéro se distingue de l'approche conventionnelle de la gestion de la sécurité routière.

Une culture de collaboration à mettre en place

Depuis l'été 2018, la Ville de Montréal mobilise ses unités d'affaires et consulte les parties prenantes de la collectivité pouvant avoir un impact réel et positif sur la sécurité des déplacements afin de susciter un changement de paradigme. Ce premier Plan d'action Vision Zéro se voulant rassembleur, le Service de l'urbanisme et de la mobilité a tenu à inviter plusieurs de ses partenaires à faire connaître leurs initiatives, qu'elles soient déjà en cours ou seulement à l'état de projet, pourvu que leur mise en œuvre soit prévue d'ici à 2021. Depuis le début de cet exercice, plus de 430 initiatives ont été répertoriées, ce qui confirme la prise de conscience des partenaires quant au rôle qu'ils ont à jouer dans l'amélioration de la sécurité du système routier.

En bref : l'humain peut faire des erreurs; le système doit lui pardonner.

Approche traditionnelle	Vision Zéro
Les décès et blessures graves sont une conséquence potentielle inévitable du besoin de se déplacer.	Les décès et blessures graves sont inacceptables; on doit pouvoir se déplacer sans mettre sa vie en danger.
On présuppose, dans la conception même du système routier, un comportement humain irréprochable.	On prend en compte, dans la conception même du système routier, la faillibilité et la vulnérabilité humaines.
Attribue la responsabilité des collisions à l'utilisateur du système.	Partage la responsabilité des collisions entre les concepteurs, les gestionnaires et les usagers du système routier.
Éparpille des ressources d'analyse et de recherche limitées sur toutes les collisions, même les bénignes sans blessés.	Renforce les ressources d'analyse et de recherche, que l'on concentre sur les collisions avec décès ou blessés graves.
Répartit les interventions de sécurité de façon réactive et ponctuelle, en priorisant les lieux réputés « accidentogènes ».	Adopte une approche systémique, en agissant de façon proactive sur l'ensemble des composantes du système routier.

Comme nous l'avons rappelé dans la section précédente, ces actions prises individuellement ne peuvent avoir qu'une portée limitée. Ce premier Plan d'action Vision Zéro vise d'abord et avant tout à prendre appui sur nos bons coups et nos grandes forces afin de nous donner des cibles collectives, de mettre en commun toutes nos ressources et de mieux coordonner notre travail. Voici les grands jalons de la démarche qui ont mené à la livraison de ce plan d'action.

2017	<ul style="list-style-type: none"> L'Administration fait de Vision Zéro une priorité Feuille de route pour la constitution d'un plan d'action en bonne et due forme
Été 2018	<ul style="list-style-type: none"> Consultation des Arrondissements Tournée des partenaires en mobilité et en sécurité routière
Automne 2018	<ul style="list-style-type: none"> 1^{er} sommet des partenaires Synthèse des 430 initiatives de la collectivité montréalaise en 22 actions fédératrices Mobilisation autour de la Déclaration d'engagement

Cette mobilisation sans précédent à Montréal autour du thème de la sécurité routière ne se terminera pas avec l'adoption du plan d'action. La démarche se voulant ouverte et évolutive, d'autres parties prenantes du système routier, ainsi que le grand public en général, pourront s'y joindre.

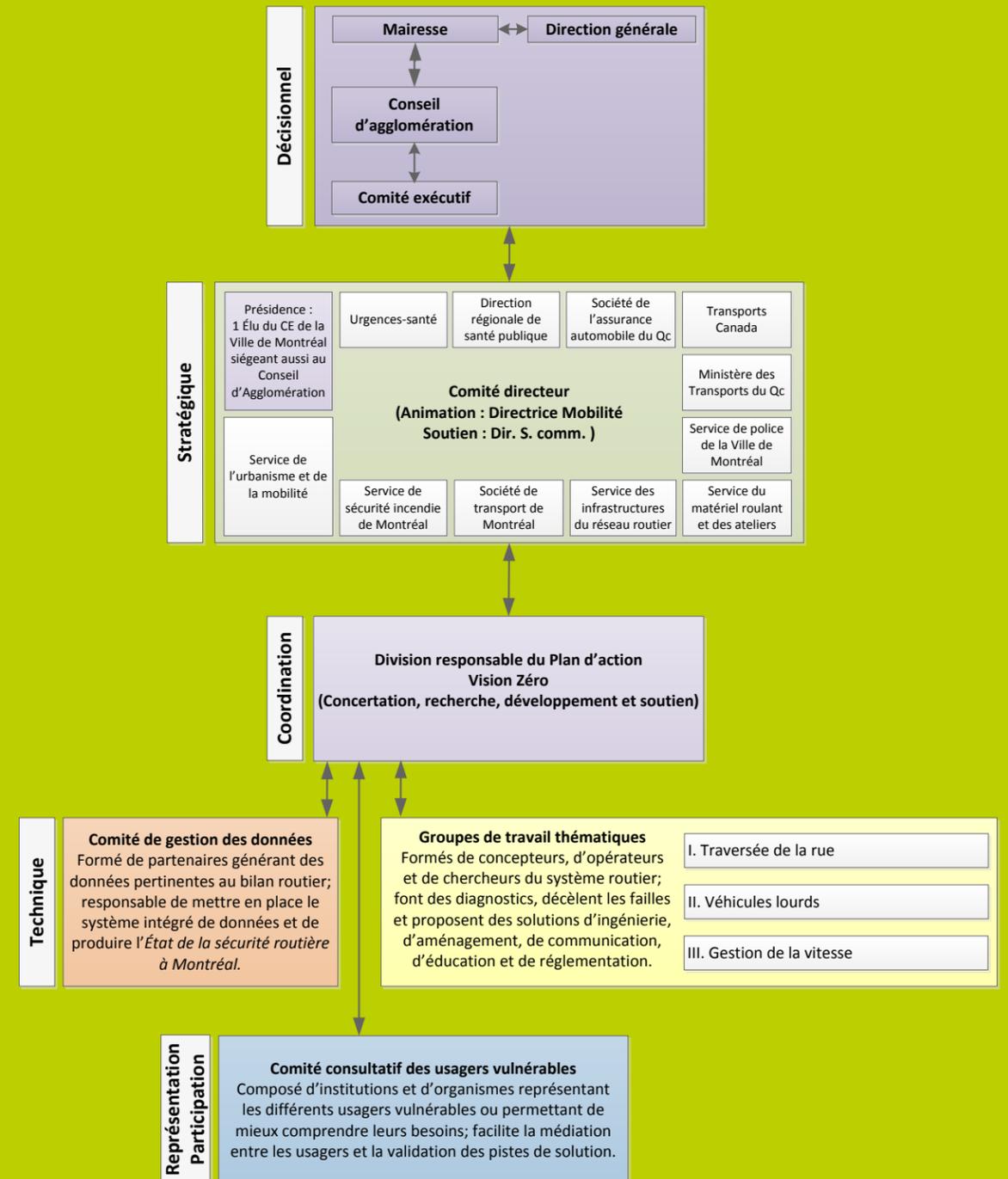
Une gouvernance interdisciplinaire et participative

L'adoption du Plan d'action Vision Zéro constitue un défi de taille compte tenu du grand nombre de parties prenantes et de la gouvernance complexe du système de transport actuel. C'est pourquoi le premier cycle triennal du plan d'action visera en grande partie à :

- rassembler nos efforts afin **d'opérer le changement de paradigme** quant à la sécurité routière et à nos choix d'orientations pour une mobilité durable;
- améliorer l'état de nos connaissances** en matière de sécurité routière et les partager avec l'ensemble de la collectivité;
- mieux coordonner nos actions individuelles pour atteindre **des objectifs collectifs quantifiables**;
- mettre en valeur **les initiatives déjà bien implantées** des partenaires et appuyer en priorité les plus susceptibles de **répondre efficacement aux grands enjeux** du bilan routier;
- co-construire **une forte culture de sécurité routière** chez tous les Montréalais, des gestionnaires aux concepteurs du réseau routier, en passant par les travailleurs de la mobilité (chauffeurs, livreurs, camionneurs) et les citoyens;
- effectuer **une meilleure évaluation des mesures de sécurité** existantes, notamment en ce qui a trait à l'aménagement des rues, **pour démontrer leur crédibilité** et maintenir la confiance des citoyens.

Pour atteindre ces objectifs, la Ville de Montréal souhaite créer et animer divers forums permanents ou thématiques facilitant la collaboration entre toutes les parties prenantes. Ces espaces d'échange, de savoir et d'innovation s'organiseront aux niveaux technique et stratégique afin de bien orienter la prise de décision en matière de sécurité routière. L'organigramme ci-contre présente le modèle de gouvernance proposé :

Proposition de gouvernance pour la Vision Zéro (cycle 2019-2021)



Une prise de décision basée sur des faits

L'approche traditionnelle de la sécurité routière nous a permis de faire des gains importants avec l'implantation de mesures jugées pertinentes en l'état actuel de nos connaissances. Toutefois, la cadence avec laquelle nous pouvons évaluer l'efficacité de nouvelles mesures reste trop lente, compte tenu du besoin de changer rapidement nos façons d'aménager la rue afin de répondre aux défis de la mobilité de demain. Il devient donc nécessaire de **nous doter de moyens pour mesurer objectivement et rapidement l'impact de nos interventions sur le terrain afin de mieux orienter nos actions futures et utiliser de façon optimale nos ressources limitées.**

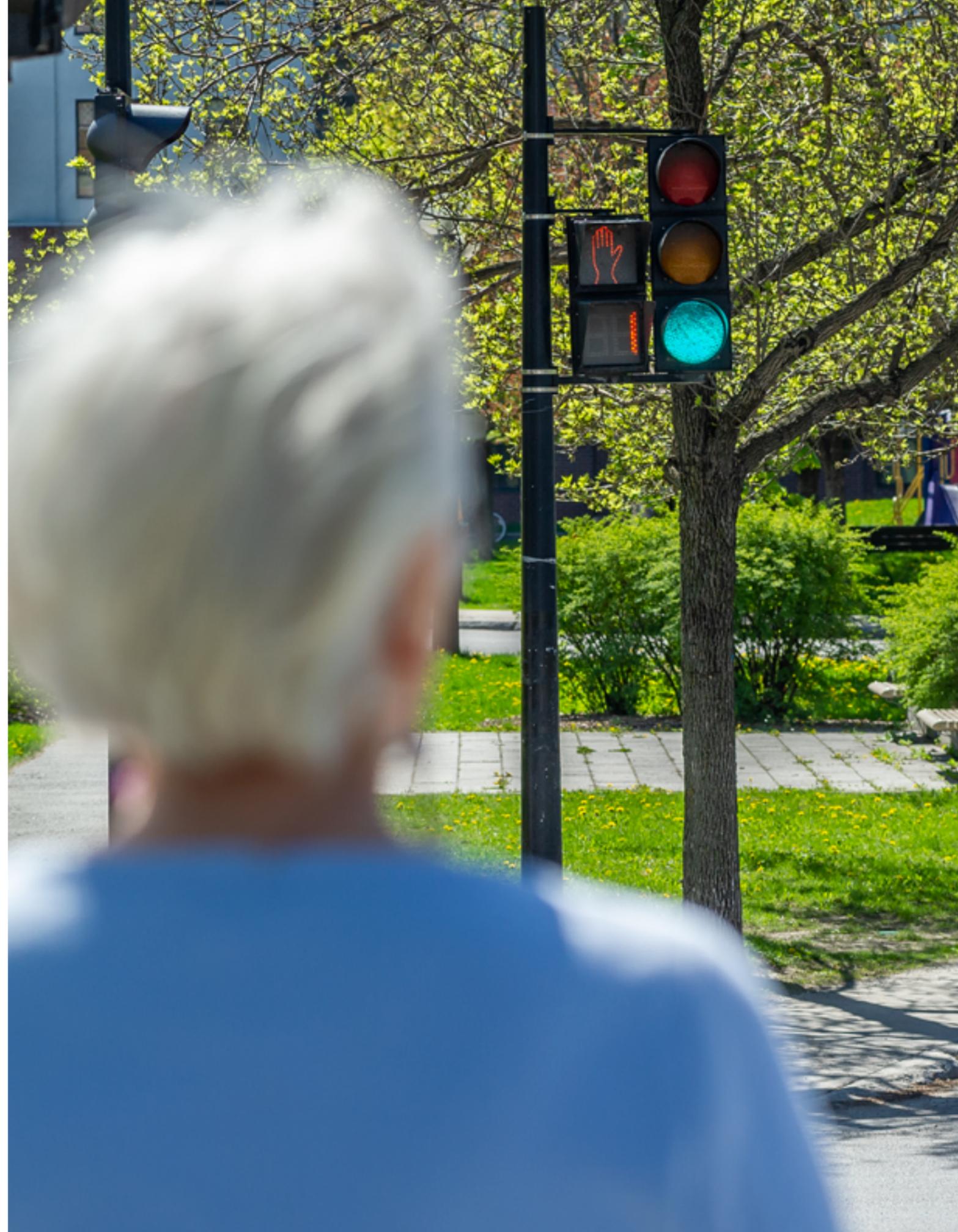
La première année permettra de consolider nos savoirs et de nous entendre sur les indicateurs de performance et de mesure qui nous aideront à bien évaluer les impacts de nos interventions. La mise en commun de nos données aboutira aussi à la production du premier « État de la sécurité routière à Montréal », un portrait qui sera plus complet que celui qui est présenté dans ce document.

En attendant, l'analyse croisée du bilan routier, des 430 initiatives en sécurité routière recensées et des activités consultatives du premier Sommet des partenaires de novembre 2018 fait ressortir trois thématiques urgentes autour desquelles la collectivité montréalaise peut déjà travailler afin d'avoir un impact positif sur le nombre de collisions :

- la traversée de la rue;
- les véhicules lourds;
- la gestion des vitesses.

Dès l'adoption du plan d'action, des groupes de travail interdisciplinaires seront formés pour chacune des thématiques. Ils seront responsables d'effectuer un diagnostic à partir du bilan, de déceler les failles du système routier, de proposer des solutions et de les bonifier avec le soutien d'un comité permanent représentant les usagers vulnérables, puis de proposer leur mise en œuvre. Ces solutions, une fois appliquées, seront à leur tour évaluées.

La complémentarité des rôles des partenaires participants permettra d'agencer plusieurs pistes de solution qui auront un impact conjoint beaucoup plus fort; de fait, en matière de sécurité routière, seule une prise de décision concertée et bien informée peut apporter de bons résultats.



22 actions fédératrices pour une mobilité sécuritaire

Le Plan d'action Vision Zéro propose un travail collaboratif de coordination des initiatives individuelles autour de 22 actions fédératrices se divisant en trois familles : celles qui visent à **mieux collaborer**; à **changer les mentalités et les façons de faire**; ou à **transformer directement le système routier**.

Cette synthèse en 22 actions des centaines de projets individuels portés par la collectivité montréalaise permettra aux partenaires de mieux se situer dans l'ensemble de Vision Zéro et de mieux réseauter.

I. Actions visant à mieux collaborer

1.1 Assurer un leadership qui créera un effet d'entraînement dans l'ensemble de la collectivité montréalaise et fera durer Vision Zéro dans le temps.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Dès 2019, la Ville de Montréal prend le leadership d'une démarche à long terme (horizon 2040).
- L'ensemble des unités administratives de la Ville pouvant avoir un impact sur la sécurité routière s'engagent à changer leurs façons de faire (2019).

1.2 Développer la collaboration pour assurer la pérennité, l'intégrité, l'équité et la transparence de Vision Zéro.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Désigner, au sein du nouveau Service de l'urbanisme et de la mobilité, une équipe de travail enrichie de sept (7) nouveaux postes spécifiquement créés pour soutenir les partenaires dans la mise en œuvre de la Vision Zéro (2019).
- Créer un Comité directeur Vision Zéro (voir le schéma de gouvernance détaillé, p. 18). Présidé par le responsable des transports au sein du comité exécutif, il rassemblera les instances concernées de la Ville et les partenaires les plus influents en matière de sécurité routière, notamment le MTQ, Transports Canada, la DRSP, la STM et la SAAQ (2019).

Exemple d'initiative de partenaires :

- Chaque partenaire désignera au moins un répondant avec qui l'équipe dédiée à Vision Zéro pourra coordonner le travail (2019).

1.3 Développer des canaux de communication efficaces entre la Ville, les partenaires et les citoyens.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Publier annuellement un « État de la sécurité routière à Montréal », dressant le portrait de la situation et de l'avancement des connaissances.
- Faire circuler les données disponibles entre les partenaires et sur le site de la Ville (2019).
- Permettre aux citoyens et aux organismes de signer la déclaration d'engagement, notamment au moyen des campagnes de recrutement des partenaires (2019).
- Mettre en place, en collaboration avec le milieu associatif, un comité consultatif permanent des « usagers vulnérables » afin d'assurer la participation des citoyens à la compréhension du comportement humain, de mieux définir les besoins et de mieux répondre à leurs attentes en matière de sécurité routière (2019).
- Développer des projets pilotes de participation citoyenne portant sur des enjeux de sécurité routière (ex. : Comité citoyen Pie-IX/Beaubien, Marches exploratoires avec des aînés en collaboration avec l'AQDR).

Exemple d'initiative des partenaires :

- Les organisations membres du Comité directeur nommeront deux ambassadeurs pour sensibiliser le grand public à l'enjeu de la sécurité routière (2019).

1.4 Partager entre tous les partenaires la responsabilité de la sécurité du réseau des rues.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Développer une culture d'imputabilité collective afin de travailler ensemble à réduire le risque de décès et de blessures graves.
- Mettre en place une équipe d'analyse postcollision mortelle responsable d'analyser systématiquement les sites et les conditions ayant mené à des collisions.

Exemple d'initiative des partenaires :

- Encourager les démarches de co-développement des connaissances entre partenaires pour favoriser une meilleure cohabitation entre les usagers (ex. : Conversations piétons-cyclistes de Société Logique).

1.5 Se fixer des cibles communes facilitant l'atteinte de l'objectif global : zéro mort, zéro blessé grave.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Parmi les centaines d'initiatives proposées par la collectivité, sélectionner celles qui doivent être mises sur pied en priorité pour avoir un impact significatif sur la sécurité des déplacements (2019).
- Déterminer, avec le Comité directeur et les groupes de travail thématiques, les cibles à atteindre et se doter d'outils d'évaluation (2019).

II. Actions pour changer les mentalités et les façons de faire

2.1 Mobiliser les concepteurs et les gestionnaires du système routier pour accroître la sécurité et en faire des agents de changement.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Former trois groupes de travail responsables des thématiques suivantes (2019) :
 - la traversée de la rue;
 - les véhicules lourds;
 - la gestion des vitesses.
- Dédier des professionnels de la Division sécurité et aménagement durable de la Direction de la mobilité au développement et à la diffusion des meilleures pratiques au sein de la Ville pour favoriser l'atteinte des objectifs (2019).
- Mieux tester et documenter les résultats des projets routiers innovants par la mise en place d'aménagements transitoires et améliorer les projets permanents, s'il y a lieu (3 à 5 projets par année).

Exemple d'initiative de partenaires :

- Ville-CEUM-DRSP : Accélérer l'aménagement de rues commerciales conviviales et sécuritaires en misant sur la conception participative.

2.2 Favoriser le développement interdisciplinaire et la diffusion de nouvelles connaissances pour mieux comprendre notre environnement, mesurer nos façons de faire et intervenir de façon plus efficace.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Mettre en place une plate-forme de données utiles à une meilleure compréhension des enjeux; indiquer les données manquantes essentielles à une meilleure gestion de la sécurité routière et en lancer la collecte avec les partenaires (2020).
- Donner une place de choix aux universités en finançant annuellement à hauteur de 250 000 \$ les recherches proposées par les comités techniques de Vision Zéro; solliciter les autres paliers de gouvernement pour créer un effet de levier.
- Développer de meilleurs outils d'analyse des collisions et de leurs impacts sur la population dans une perspective épidémiologique et de santé publique.

2.3 Accélérer la mise en œuvre des meilleures pratiques de conception du réseau routier par la diffusion de guides et la révision des normes d'aménagement.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Modifier les détails de conception et de construction d'éléments pouvant être améliorés (ex. : saillies de trottoir; bateaux pavés, etc.).
- Enrichir le « Guide d'aménagement durable des rues de Montréal » de deux fascicules portant essentiellement sur la sécurité, soit « Géométrie des rues » (2020) et « Aménagements cyclables » (2021).

Exemples d'initiative des partenaires :

- Vélo Québec : contribuer à la diffusion de bonnes pratiques d'aménagement avec la publication de l'ouvrage « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes ».
- STM : Actualiser et diffuser le « Guide d'aménagement pour le transport en commun ».

2.4 Mieux coordonner les campagnes de sensibilisation.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Amplifier les campagnes de sensibilisation des clientèles particulièrement vulnérables (ex. : enfants, aînés) organisées conjointement par le SUM, le Service de l'expérience citoyenne et des communications et le SPVM (ex. : campagne dans les écoles et les résidences pour aînés).
- Optimiser le projet « Troque ton Ticket » avec la collaboration des postes de quartier (SPVM).

Exemples d'initiative des partenaires :

- SAAQ, STM et SPVM : Poursuivre les activités de sensibilisation coordonnées, notamment les partenariats pour sensibiliser la population au partage de la route entre les véhicules lourds et les piétons/cyclistes.
- ACQ : Poursuivre les opérations de sensibilisation aux angles morts (séances de démonstration) avec divers partenaires au bénéfice de tous les usagers.
- Vélo Québec : Déployer une campagne visant à améliorer le comportement des cyclistes (« Sur la route, notre sécurité est liée à celle des autres. »).

2.5 Assurer le développement et le maintien des compétences de conduite avec des formations adaptées.

Engagement de la Ville de Montréal :

- Continuer l'amélioration de la formation des chauffeurs (inclusion récente, par exemple, de la portion sur les angles morts).

Exemples d'initiative des partenaires :

- STM : Promouvoir la culture de la sécurité routière, notamment grâce aux programmes de formation à l'intention des nouveaux chauffeurs (23 jours) et de formation continue à l'ensemble des chauffeurs afin de parer aux situations dangereuses.
- Bureau du taxi : Bonifier la formation en sécurité routière des chauffeurs de taxi avec l'inclusion d'un volet spécifique « Vision Zéro ».
- Vélo Québec : Poursuivre le déploiement du programme « Cycliste averti » dans le réseau scolaire montréalais.

III. Actions visant le système routier

3.1 Planifier pour l'ensemble du réseau le partage de la rue entre les différents modes de transport de façon à offrir des options de déplacement accessibles, sécuritaires et efficaces.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Dès 2019, définir les paramètres de compatibilité et de cohabitation de modes de transport aux masses et aux vitesses différentes et définir les critères d'aménagement optimaux (ex. : établir à partir de quel seuil des pistes cyclables en site propre sont nécessaires; dans quel contexte il est opportun d'aménager une rue partagée; comment installer des arrêts de bus en bordure des pistes cyclables, etc.).
- Développer et mettre en œuvre un « Plan directeur de fonctionnalité des rues » permettant de mieux faire cohabiter les différents modes de transport, tout en assurant leur accessibilité et leur efficacité (2021).
- Dès 2019, porter une attention particulière aux neuf scénarios de collision les plus récurrents dans les rues ciblées par le nouveau « Programme d'aménagement des rues ».

3.2 Aménager des parcours piétons sécuritaires, conviviaux et accessibles à tous, en portant une attention particulière aux intersections.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Systématiser l'application du « Fascicule 5 : Aménagements piétons universellement accessibles » du « Guide d'aménagement durable des rues de Montréal ».
- Déterminer dans quels contextes les mesures d'aménagement favorisant les déplacements à pied aux intersections complexes (ex.: intersections surélevées, trottoirs continus, saillies, refuges) apportent les meilleurs résultats, en vue de les intégrer dans les projets dès 2020.
- Mettre en place un programme d'aménagement de refuges pour les piétons sur les artères munies de terre-pleins afin de permettre la traversée en deux temps pour les marcheurs moins rapides (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.).
- Travailler avec le « Comité consultatif en accessibilité universelle » pour mieux intégrer cette dimension dans les choix d'aménagement de la Ville.
- Réviser les critères d'installation des traverses piétonnes entre deux intersections afin de les rendre plus sécuritaires.

Exemples d'initiative des partenaires :

- STM : Collaborer avec les municipalités afin de sécuriser davantage les traverses piétonnes aux arrêts de bus et aux stations de métro.
- Fondation CAA, Société canadienne du cancer : Intensifier l'implantation de programmes d'accompagnement et de promotion des trajets sécuritaires à pied des écoliers (brigades scolaires, « Trottibus », défi « Active tes pieds ») et de leur entourage (famille, personnel des écoles).

3.3 Assurer le respect des limites de vitesse et réduire la circulation de transit sur les rues locales et dans les secteurs sensibles.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Établir un protocole avec les Arrondissements pour harmoniser la réduction de la vitesse sur les rues locales résidentielles à 30 km/h et celle des artères avec une forte présence d'usagers vulnérables à 40 km/h (2021).
- Procéder au suivi des mesures de modération (ex. : dos d'âne, saillies, etc.) implantées en périphérie des parcs et des zones scolaires, répertorier les meilleures pratiques et les généraliser.
- Mettre en place un nouveau « Programme de sécurisation aux abords des écoles » en se basant sur les principes de Vision Zéro.
- SPVM : Optimiser l'utilisation des photo-radars dans le cadre des projets pilotes existants avec le MTQ.

3.4 Améliorer les standards montréalais pour la mise à niveau et le déploiement du réseau cyclable.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Dès 2019, pour réduire les risques d'emportierage, implanter des zones tampons d'au moins 0,5 m aux abords des nouvelles voies cyclables et de celles qui seront mises à niveau.
- Mettre en œuvre le Réseau Express Vélo (premiers axes en 2019).

Exemple d'initiative des partenaires :

- Vélo Québec : Soutenir les équipes de la Ville dans le développement de solutions novatrices et performantes pour l'amélioration des aménagements cyclables.

3.5 Améliorer l'offre de transport collectif et promouvoir son caractère sécuritaire.

Engagements de la Ville de Montréal conjointement avec la STM :

- Améliorer l'offre de transport collectif, notamment avec l'ajout de 300 nouveaux autobus hybrides, la révision du réseau d'autobus et l'implantation de nouvelles voies réservées.
- Réaliser une étude sur les positionnements optimaux des arrêts d'autobus sur les plans de la sécurité et de l'accessibilité, qu'ils soient en amont ou en aval des intersections, et intégrer les meilleures façons de faire dans la planification des routes et le réaménagement des rues (2021).
- Dès 2019, profiter du déploiement du nouveau « Programme des pôles de mobilité » et de la rénovation des édicules pour sécuriser le pourtour des stations de métro.

3.6 Mieux intégrer les besoins des usagers vulnérables dans la conception et la programmation des feux de circulation.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Réaliser un projet pilote visant à mesurer le niveau de compréhension et le comportement des piétons face à 3 modes de fonctionnement distincts des feux piétons avec décompte du temps restant sur 5 intersections, en consultant les personnes âgées des secteurs visés (2019).
- Dès 2019, accélérer l'implantation des feux pour piétons avec décompte aux intersections munies de feux de circulation.
- Faciliter la traverse aux intersections complexes et achalandées en déployant les mesures les plus adaptées (ex. : phases exclusives pour piétons aux feux de circulation à proximité des écoles et des résidences pour aînés).
- Installer des feux de circulation avec des phases exclusives pour piétons aux intersections aux abords des écoles et des résidences pour personnes âgées afin d'autoriser des traversées en diagonale là où une telle approche est appropriée.

Exemple d'initiative des partenaires :

- RAAMM et INLB : Mieux collaborer avec la Ville dans le cadre des travaux du Comité des partenaires sur les feux sonores, afin de rendre les intersections accessibles et sécuritaires, et installer, au besoin, des signaux sonores aux intersections complexes, notamment les intersections munies de phases exclusives pour piétons.

3.7 Adopter une signalisation et un marquage simples, clairs et durables permettant aux usagers de bien comprendre le message.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Augmenter la taille des plaques odonymiques (noms des rues) et standardiser leur position afin de les rendre plus visibles (projet pilote en 2019 dans Laurentien-Lachapelle); si le résultat est concluant, mettre en place un programme de remplacement (2020).
- Tester et adopter des techniques de marquage au sol plus durables (2020).
- Améliorer le marquage du réseau cyclable et des parcours piétonniers (dès 2019).

3.8 Harmoniser l'éclairage afin d'assurer une meilleure visibilité de tous les usagers de la rue.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Terminer la conversion de l'éclairage au DEL permettant de mieux voir les usagers vulnérables grâce à une meilleure perception des contrastes (130 000 luminaires d'ici à 2021).
- Adopter une politique d'éclairage et tenir des ateliers de formation afin de mieux éclairer le domaine piéton.
- Accroître la sécurité des cyclistes en améliorant l'éclairage de tous les passages sous les ponts et viaducs d'ici à 2021.

3.9 Faire en sorte que le stationnement ne soit plus un obstacle à la mise en place d'aménagements sécuritaires.

Engagement de la Ville de Montréal :

- Assurer une bonne visibilité aux intersections, notamment en interdisant le stationnement à moins de 5 mètres des traverses piétonnes dans au moins 4 nouveaux arrondissements d'ici à 2021.

Exemple d'initiative des partenaires :

- Stationnement de Montréal : Dès 2019, planifier le retrait des espaces tarifés situés à moins de 5 m d'une intersection, en collaboration avec les Arrondissements.

3.10 Assurer une meilleure cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Réviser la carte de camionnage à l'échelle de l'agglomération, en mettant la sécurité sur le même pied que les critères habituels relatifs à l'économie et à la réduction des nuisances (2021).
- Exiger, dans les appels d'offres nécessitant l'utilisation de véhicules lourds, que les fournisseurs de la Ville s'équipent de barres de protection latérales et de miroirs antévisseurs (2019).
- Participer aux comités de l'industrie du camionnage afin de promouvoir la sécurité des déplacements à Montréal (SPVM).

3.11 Mieux adapter la gestion des chantiers à la réalité des usagers vulnérables.

Engagements de la Ville de Montréal :

- Valider l'efficacité de la signalisation et de la délimitation des chantiers (2020).
- Donner la priorité au maintien des cheminements piétons et cyclables par rapport à la circulation automobile à proximité des chantiers.
- Réaliser cinq projets pilotes de gestion de chantier accordant une attention particulière aux usagers vulnérables, notamment les cyclistes et les piétons à mobilité réduite (ex. : chantier Laurentien-Lachapelle) (2020).
- Réviser les devis de maintien de la circulation aux abords des chantiers en fonction des leçons tirées des projets pilotes et études (2021).

3.12 Participer au développement de dispositifs de sécurité sur les véhicules par des veilles technologiques ou des projets pilotes.

Engagement de la Ville de Montréal :

- Procéder à l'évaluation des résultats du projet « MOBILEYE » visant l'installation de moniteurs et d'écrans sur des camions lourds afin de mieux détecter les usagers vulnérables, notamment dans les angles morts.

Exemples d'initiative des partenaires :

- SAAQ – MTQ : Accompagner la Ville dans ses projets pilotes avec des véhicules autonomes.
- STM : Effectuer l'étude de diverses technologies innovantes (caméras-écrans pour angles morts, détecteurs de piétons, émetteurs de bruits de détection pour véhicules électriques et hybrides silencieux, etc.).



Au-delà de la sécurité routière, la qualité de vie!

Vision Zéro s'inscrit dans un processus de transformation positive de la Ville de Montréal vers un système routier plus sécuritaire, équitable et durable. Les gains découlant de l'adoption de la Vision Zéro, directs ou indirects, sont multiples et de nature variée. Au-delà de l'objectif central de réduire le nombre de victimes de la route, une fois déployée, en concordance avec les autres plans et politiques de l'agglomération montréalaise, Vision Zéro participe pleinement à la performance opérationnelle du réseau (décloisonnement des silos, co-développement et co-design de solutions, transparence de la prise de décision), à l'amélioration du bilan de santé publique (promotion des modes de vie actifs), au développement durable (réduction des GES) ainsi qu'à la qualité générale du domaine public de la ville. Ainsi, il est impératif d'arrimer Vision Zéro aux plans et politiques existants, notamment afin d'assurer la cohérence des diverses interventions municipales.

Arrimage avec les autres plans et politiques de la Ville

Le Plan d'action Vision Zéro a été développé en concordance avec les documents suivants :

- Plan d'urbanisme (2004)
- Charte du piéton (2006)
- Plan de transport (2008)
- Plan d'action canopée (2012-2021)
- Montréal, ville intelligente et numérique – Plan d'action (2015-2017)
- Plan d'action en accessibilité universelle de la Ville de Montréal (2015-2018)
- Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015)
- Politique de stationnement (2016)
- Politique de l'enfant (2016)
- Plan Montréal durable (2016-2020)
- Plan d'action Montréal physiquement active (2017-2019)
- Plan d'action intégré en développement social (2017-2021)
- Montréal, ville cyclable, plan-cadre vélo (2017)
- Plan stratégique organisationnel STM 2025 (2017)
- Plan d'action municipal pour les personnes âgées (2018-2020)

Vision Zéro se veut rassembleuse et ambitieuse, bâtie en complément des nombreuses planifications existantes visant à améliorer la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais.

Acronymes

ACQ	Association du camionnage du Québec
CEUM	Centre d'écologie urbaine de Montréal
DRSP	Direction régionale de santé publique
RAAMM	Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain
SUM	Service de l'urbanisme et de la mobilité
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STM	Société de transport de Montréal
MTQ	Ministère des transports du Québec
AQDR	Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et semi-retraitées
INLB	Institut Nazareth et Louis-Braille
OPHQ	Office des personnes handicapées du Québec

Montréal 

ville.montreal.qc.ca/visionzero