



Série d'études de cas

n° 1 : mai 2017

Vision Zéro : la situation au Canada

parachute.ca/vision-zero

Vision Zéro : la situation au Canada

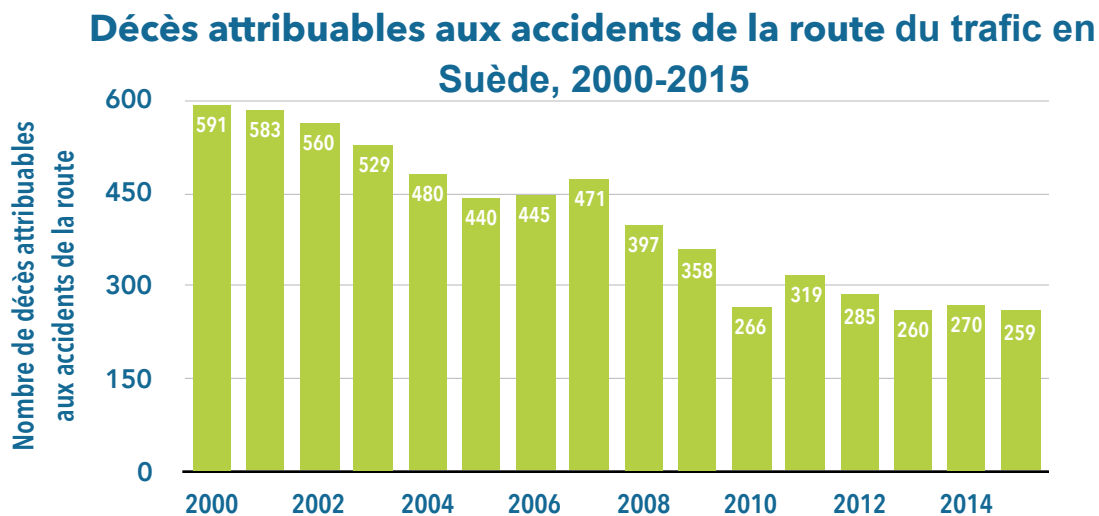
Cette étude de cas est la première d'une série qui présentera différents exemples de l'application de Vision Zéro et des questions connexes au Canada et ailleurs dans le monde. Nous espérons que ces études de cas concrètes et basées sur des faits aideront à éduquer, à informer et à inspirer les personnes qui souhaitent voir le nombre de décès et de blessures graves attribuables à des accidents de la route atteindre zéro.

Au programme

Cette étude de cas présente un aperçu de Vision Zéro au Canada en dressant un portrait des différentes villes et de la province qui mettent actuellement en œuvre cette approche de la sécurité routière ou qui envisagent de le faire.

Vision Zéro : un seul décès, c'est quand même un décès de trop

Vision Zéro est une approche de la sécurité routière qui vise à réduire à zéro le nombre de décès et de blessures graves attribuables à des accidents de la route. Elle a vu le jour



Source: [Suède rapport sur les blessures de la circulation routière, 2015, tableau 6.6](#)

en [Suède](#) en 1997 et tire son origine d'un argument moral selon lequel la quantité de vies humaines perdues était un prix trop élevé à payer pour notre mobilité. Vision Zéro partage des principes communs avec d'autres stratégies nationales bien connues ([notamment l'approche Safe System mise de l'avant en Australie](#)) et remet en question la conception traditionnelle de la sécurité routière. Depuis son adoption, la Suède a réalisé des progrès spectaculaires dans ce domaine. Par exemple, entre 2000 et 2014, le nombre de décès découlant d'accidents automobiles y a chuté de 54,3 %¹.

Vision Zéro arrive au Canada

En 2015, le conseil municipal d'Edmonton a approuvé la [Road Safety Strategy 2016-2020](#), qui a fait d'elle la première grande ville canadienne à adopter officiellement Vision Zéro. Toronto lui a peu après emboîté le pas en approuvant un plan de sécurité routière Vision Zéro à l'été 2017. À peu près en même temps, la Colombie-Britannique est devenue la première province à appuyer ouvertement Vision Zéro dans sa [stratégie de sécurité routière](#).

À l'échelle nationale, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a également adhéré à Vision Zéro en lançant sa [Stratégie de sécurité routière \(SSR\) 2025](#), sa quatrième stratégie en matière de sécurité routière. Intitulée « Vision zéro : les routes les plus sûres du monde », elle s'inspire de l'approche Safe System australienne et a pour objectif d'aider les élus des différents ordres de gouvernement à mettre en place des programmes de sécurité routière adaptés à leurs besoins.

Depuis, d'autres villes canadiennes se sont intéressées à Vision Zéro. En 2016, les maires de Vancouver et de Montréal l'ont tous deux appuyée en exprimant publiquement leur volonté d'éliminer totalement les collisions mortelles dans leur ville. Pendant ce temps, Ottawa et Hamilton songent aussi à implanter Vision Zéro en Ontario.

Villes et provinces qui ont adopté Vision Zéro

Edmonton

Qu'a-t-elle fait?

En 2006, Edmonton a créé le premier bureau municipal de la sécurité routière en Amérique du Nord. Par une combinaison d'initiatives reposant sur les grands principes de la sécurité routière (conception, application de la loi, évaluation, éducation et mobilisation), elle a réalisé des progrès énormes.

Voici quelques indicateurs de cette grande réussite :

- ◆ [Réduction de 55 % des blessures attribuables à des collisions depuis 2006 ayant permis à la collectivité d'économiser quelque 1,1 G\\$;](#)
- ◆ [Réduction de 75 % des collisions lors des virages à droite à 18 intersections entre 2009 et 2014;](#)
- ◆ [Réduction de 99 % des collisions lors des virages à gauche à 52 intersections entre 2009 et 2014.](#)

La Road Safety Strategy 2016-2020 d'Edmonton a pour but de réduire encore davantage les collisions à l'aide de cibles progressives et en portant une attention particulière aux intersections et aux zones scolaires.

Mise en place de Vision Zéro

En 2016, Edmonton est devenue la première ville canadienne à lancer une campagne Vision Zéro. Pour ce faire, elle a dû revoir son site Web pour l'apprêter à la sauce Vision Zéro et diffuser peu à peu des messages simples sur la sécurité avec une signature Vision Zéro, puisque la plupart des gens ne connaissaient pas cette initiative. Un financement considérable a permis aux responsables de préparer des campagnes publicitaires pour toute l'année. Un million de dollars a notamment



été consacré aux publicités sur les autobus.

Au fil du temps, plus les gens se sont familiarisés avec Vision Zéro, plus le nombre de plaintes formulées à la ville a augmenté, les citoyens publiant des photos de conditions de circulation dangereuses sur les médias sociaux ou appelant la ligne 311 qu'Edmonton avait mise à leur disposition. Gary Dyck, le conseiller en communications du bureau municipal de la sécurité routière, s'en réjouit, car il voit là une manifestation tangible d'un souhait partagé par l'ensemble de la population : celui d'avoir des voies de circulation plus sûres.

« Nous avons commencé à avoir beaucoup de plaintes : “Cette intersection n'est pas Vision Zéro, cette zone scolaire n'est pas Vision Zéro”, et si des politiciens et des cadres de la ville trouvaient cela horrible, nous [du bureau de la sécurité routière] étions ravis, car cela voulait dire que les gens commençaient à voir d'eux-mêmes ce qui pouvait être amélioré. »

Sondage des citoyens

En 2016, la Ville d'Edmonton, le bureau municipal de la sécurité routière et l'Université de l'Alberta ont conjugué leurs efforts pour [interroger](#) 3 600 conducteurs, piétons, cyclistes et motocyclistes au sujet de leurs attitudes, de leurs perceptions et de leurs comportements.

Ils ont ensuite utilisé les résultats de ce sondage pour préparer de futures stratégies d'éducation et de conception. Par exemple, de nombreux participants ont admis adopter des comportements à risque, qu'ils ont eux-mêmes jugés dangereux, et ils ont été nombreux à se prononcer en faveur de l'utilisation de méthodes automatisées pour empêcher les gens de brûler des feux rouges.

Perspectives d'avenir

Le bureau municipal de la sécurité routière en est à la deuxième année de sa stratégie et il a déposé un rapport

« Lorsque la direction dit que tout le monde va devoir avoir Vision Zéro en tête en tout temps, qu'il épande du sable sur la rue, qu'il conçoive des feux de circulation ou qu'il peigne des lignes, il faut que l'objectif soit zéro. C'est là qu'on commence à voir les gens travailler ensemble. »

Gary Dyck

*Conseiller en communication en matière de
sécurité routière,
Ville d'Edmonton*

des résultats de sa première année au conseil municipal. Pendant ce temps, la ville s'affaire à mettre en place diverses initiatives, dont le déploiement stratégique de panneaux fournissant de la rétroaction aux conducteurs en temps réel, de mesures de sécurité et de protection des piétons, et de mesures de sécurité en zone scolaire, et l'utilisation de l'analyse de données pour distinguer les quasi-collisions des collisions véritables.

Du 8 au 10 août, le bureau organisera l'International Urban Traffic Safety Conference, qui aura lieu à Banff. Cet événement annuel est une tribune de choix pour faire partager les pratiques exemplaires mondiales en matière de sécurité routière urbaine.

Toronto

Qu'a-t-elle fait?

En 2016, la Ville de Toronto a dévoilé un [plan de cinq ans et de 80 M\\$](#) pour éliminer les décès et les blessures graves découlant d'accidents de la circulation sur

son territoire. Ce plan cible six aspects, soit les piétons, les écoliers, les personnes âgées, les cyclistes, les motocyclistes et l'impatience et la distraction au volant, et contient plus de 50 mesures préventives. Il a été élaboré sur deux ans en collaboration avec douze agences, et a été approuvé à l'unanimité par le conseil municipal et le maire John Tory.



Une approche basée sur les données

Le plan de sécurité routière de Toronto est axé sur la réduction des collisions qui causent des décès et des blessures graves (pour lesquelles la personne doit se rendre à l'hôpital). Il se concentre sur la protection des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes) et reconnaît que la différence entre une collision mortelle et une qui cause des blessures graves est souvent minime.

Par la combinaison d'une étude des statistiques relatives

Usagers vulnérables :

Les piétons, les cyclistes et les motocyclistes représentent 74 % des victimes de toutes les collisions avec décès ou blessure grave survenues à Toronto au cours des cinq dernières années.

aux collisions avec décès ou blessure grave et d'une analyse géospatiale, l'unité de sécurité routière de Toronto a pu dégager plusieurs tendances, notamment le type d'usager le plus à risque et les circonstances dans lesquelles ce type d'accident survient le plus fréquemment. Ces données ont permis de cibler certains éléments prioritaires et de proposer des mesures préventives pour chacun d'eux. Une liste détaillée de ces mesures de sécurité, transposée sur une carte de Toronto, peut être consultée sur le [site Web](#) de la Ville.

Selon Roger Browne, directeur de l'unité de sécurité routière de Toronto, c'est là une approche sensée pour une métropole de la taille de la Ville Reine. *« L'approche traditionnelle de Vision Zéro consiste à intervenir systématiquement en se basant sur des faits dans l'ensemble du territoire d'une ville, mais comme Toronto compte plus de 26 300 intersections et d'un million de panneaux de signalisation, ce n'est pas une solution viable. »*

Perspectives d'avenir

Toronto désire continuer d'appliquer son approche reposant sur des données pour protéger les usagers vulnérables et intervenir stratégiquement pour régler des problèmes connus. Elle a renouvelé le mandat de son comité de la sécurité routière qui travaille à la mise en œuvre de Vision Zéro. Ce comité est formé de chercheurs, d'experts en sécurité routière, de citoyens, de policiers, de membres de groupes de pression et de représentants gouvernementaux. Toronto s'est aussi engagée à tenir un sommet Vision Zéro annuel.

Colombie-Britannique

Qu'a-t-elle fait?

En janvier 2016, RoadSafetyBC², de concert avec 40 groupes d'intervenants du milieu de la sécurité routière, a mis à jour la stratégie de sécurité routière de la province avec la parution du document [Moving to Vision Zero: Road Safety Strategy Update and Showcase of Innovation in British Columbia](#).

Cette stratégie repose notamment sur l'application de l'approche Safe Systems et fournit un cadre de collaboration à l'intention des partenaires du domaine de la sécurité routière afin de permettre à la Colombie-Britannique d'avoir les routes les plus sûres en Amérique du Nord d'ici 2020.

Sondage sur la sûreté des routes des collectivités et boîte à outils

En 2015, le comité de travail Safe Roads and Communities de la Road Safety Strategy de la Colombie-Britannique a [sondé 81 municipalités](#) pour recueillir des renseignements à propos de la sûreté de leurs routes.

Ce sondage a révélé que de nombreuses municipalités voulaient améliorer leurs connaissances à propos de la planification, de la conception et des stratégies touchant la sécurité routière. Le comité de travail a donc élaboré la [BC Community Road Safety Toolkit](#). Le premier des trois modules de cette boîte à outils propose des conceptions et des stratégies de sécurité routière que les gouvernements locaux peuvent mettre en place pour améliorer leurs résultats à ce chapitre.

Logo Vision Zéro

Par l'entremise de RoadSafetyBC, le comité de travail Education and Awareness a aussi fait la promotion de l'approche Vision Zéro en créant un [logo Vision Zéro](#) propre à la Colombie-



Britannique. Ce logo peut être utilisé dans le matériel promotionnel, la signature de courriel ou les publicités de tout partenaire du domaine de la sécurité routière, lorsque le contenu correspond aux buts et aux objectifs de réduction des décès des usagers de la route.

Perspectives d'avenir

RoadSafetyBC continues to lead policy development and operational program delivery to help ensure the safety of road users in BC. This includes chairing the BC Road Safety Strategy Steering Committee and its five working committees.

The major focus of RoadSafetyBC's current work is on developing mitigation measures and strategies to tackle those areas where BC's latest [motor vehicle fatality report](#) shows increasing numbers of road users being killed; specifically, reducing fatalities that occur at intersections, those that involve vulnerable road users and those that involve drug impairment.

Villes qui envisagent d'adopter Vision Zéro

Montréal

Pourquoi Vision Zéro?

Bien que le nombre de décès attribuables aux accidents de la route soit en baisse à Montréal³, la Ville doit en faire plus pour protéger ses usagers les plus vulnérables. En effet, Montréal est la grande ville canadienne la plus dangereuse pour les cyclistes, avec 7 collisions pour chaque tranche de 100 000 déplacements à vélo⁴.

Qu'a-t-elle fait jusqu'à présent?

En 2008, Montréal a publié son [Plan de transport](#) visant à réduire de 40 % le nombre d'accidents mortels sur 10 ans. Ce plan comportait plusieurs initiatives concernant principalement les usagers vulnérables, dont un programme d'amélioration des intersections afin de mieux protéger les piétons.

Deux ans plus tard, le Service de police de la Ville de Montréal a piloté la campagne Zéro accident, qui avait pour objectif de rassembler des intervenants clés afin d'améliorer la sécurité des piétons par la prévention et la sensibilisation. En 2010, le nombre de piétons heurtés à mort avait baissé de 10 % par rapport à l'année précédente⁵.

En septembre 2016, le maire de Montréal, Denis Coderre, est allé encore plus loin en affirmant qu'« un mort, c'est un mort de trop » alors que les membres de son

administration et du comité exécutif responsables des transports présentaient officiellement la [stratégie de sécurité routière Vision zéro de Montréal](#).

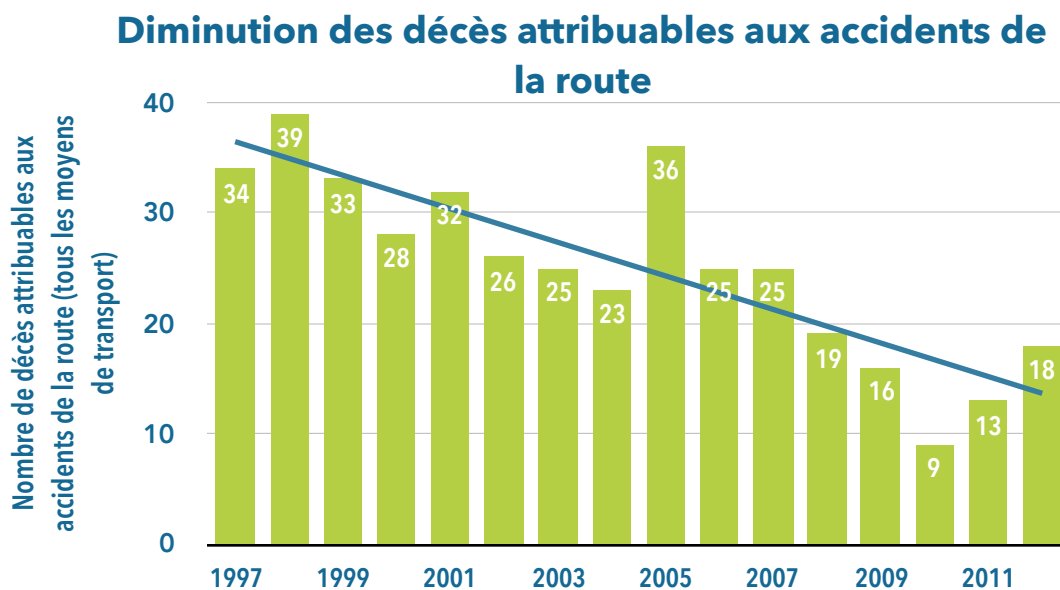
Cette stratégie comprend neuf mesures concrètes portant sur trois des grands axes de la sécurité routière :

- ◆ Ingénierie
- ◆ Éducation et sensibilisation
- ◆ Contrôle policier

Vancouver

Pourquoi Vision Zéro?

En 2012, Vancouver a fixé une cible de zéro décès attribuable aux accidents de la route, et une analyse des données sur les accidents mortels sur une période de 15 ans (figurant ci-dessous) permet de croire qu'elle est sur la bonne voie.



Source: [Transportation 2040, Ville de Vancouver](#)

Cependant, la Ville accorde de plus en plus d'importance au transport actif, ce qui n'est pas sans soulever des préoccupations quant à la sécurité des usagers vulnérables. Une [étude sur la sécurité des piétons](#) réalisée en 2012 a révélé que ceux-ci ne sont impliqués que dans 1 % des collisions, mais qu'ils comptent pour 45 % des décès survenus entre 2005 et 2010. Le coût total des collisions avec des piétons est d'environ 127 M\$ par année.

Qu'a-t-elle fait jusqu'à présent?

En 2012, le conseil municipal de Vancouver a adopté à l'unanimité le plan [Transportation 2040](#), qui vise à éliminer les accidents mortels et qui insiste particulièrement sur la sécurité des utilisateurs vulnérables.

L'une des mesures recommandées par ce plan était la réalisation d'une étude de la sécurité des cyclistes, qui permettrait de mieux comprendre les zones où ces derniers sont plus à risque et leurs préoccupations. La Ville a publié ses [conclusions](#) en 2015.

L'année suivante, la conseillère municipale Heather Deal a présenté une motion pour obtenir l'élaboration d'une stratégie d'éradication totale des décès et des blessures graves chez les piétons et les cyclistes. Le maire Gregor Robertson a donné son appui à cette démarche.

Puis, en mai 2016, le conseil municipal a adopté une résolution pour demander un rapport sur une stratégie d'élimination des décès et des blessures graves attribuables aux accidents de la route comprenant notamment :

- ◆ un portrait des pratiques exemplaires d'autres administrations;
- ◆ un plan d'action;
- ◆ une stratégie de financement pour accélérer la mise en œuvre.

Hamilton

Pourquoi Vision Zéro?

Les données du nouveau système d'analyse des collisions de Hamilton indiquent que les collisions mortelles se sont stabilisées au cours des dernières années. Cependant, en 2013, le Social Planning and Research Council a [rapporté](#) que les cyclistes et les piétons de Hamilton étaient plus à risque de se faire heurter par une voiture par rapport à la moyenne provinciale, et que la ville avait l'un des plus hauts taux de décès de piétons en Ontario.

Qu'a-t-elle fait jusqu'à présent?

En 2013, le conseil municipal de Hamilton a adopté un plan de mobilité des piétons comprenant 36 mesures préventives visant à améliorer la sécurité de ces derniers, et il examine actuellement son Transportation Master Plan pour 2031 et les années ultérieures.

Le conseil municipal a aussi récemment manifesté de l'intérêt à l'égard de Vision Zéro et en janvier 2016, il a demandé au département de l'ingénierie de la circulation de la ville de produire un rapport sur ce programme et d'évaluer la faisabilité de sa mise en œuvre. Ce rapport devrait être déposé au comité des travaux publics d'ici le 15 mai 2017.

Pendant ce temps, Hamilton réalise un [sondage en ligne](#) pour évaluer l'opinion de la population au sujet de la sûreté de ses routes. Jusqu'à présent, 2 040 personnes y ont répondu, et 91 % d'entre elles estiment qu'elles pourraient être plus sûres. Les participants ont ciblé 16 préoccupations relatives à la sécurité. Voici les trois principales :

1. La distraction au volant
2. Les automobilistes qui font fi des lois
3. Les autres automobilistes qui conduisent trop vite

Une séance de mobilisation publique a également eu lieu le 22 novembre 2016 pour recueillir les commentaires de résidents à propos de Vision Zéro.

Ottawa

Pourquoi Vision Zéro?

Selon le [Rapport sur la sécurité routière à Ottawa](#) de 2015, 132 accidents mortels sont survenus sur le territoire de la Ville entre 2011 et 2015. Au total, pendant cette période, 76 automobilistes, 12 motocyclistes, 34 piétons et 10 cyclistes ont perdu la vie. Ces statistiques ont incité la conseillère municipale Catherine McKenney à rédiger un article d'opinion dans le *Ottawa Citizen* en septembre 2016 pour inciter la Ville à adopter une politique Vision Zéro.

Qu'a-t-elle fait jusqu'à présent?

Bien qu'Ottawa n'ait pas encore adopté l'initiative Vision Zéro, elle collabore tout de même avec d'autres organisations pour améliorer la sécurité routière. Voici quelques exemples :

Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa :

- ◆ Un partenariat entre les services des incendies, de police et publics de la ville, les ambulanciers et Santé publique Ottawa pour éliminer complètement les décès et les blessures graves.
- ◆ En 2012, cette équipe a élaboré le [Plan d'action stratégique de la sécurité routière de la Ville d'Ottawa](#), qui se concentre sur cinq grands axes, soit la distraction au volant, les usagers de la route vulnérables, la conduite agressive, les jeunes conducteurs, les conducteurs âgés et les enfants, chacun de ces groupes étant visé par des initiatives et des sous-objectifs qui lui sont propres.

Rues complètes

En octobre 2015, la Ville d'Ottawa a élaboré un cadre de mise en œuvre du projet « [Rues complètes](#) ». Elle a depuis transformé plusieurs rues, mais pour le moment on ne sait pas si ces mesures permettront de mieux protéger les usagers vulnérables.

Programme d'amélioration de la sécurité de la Ville d'Ottawa :

- ◆ Ce programme permet la réalisation d'études approfondies des tendances en matière de collision et la recommandation de mesures préventives touchant la signalisation, le marquage de la chaussée, la synchronisation et les cycles des feux de circulation, la pose d'asphalte qui accroît la résistance au dérapage et des modifications à la géométrie des routes.

Ville d'Ottawa :

- ◆ Offre un accès en ligne aux cinq dernières éditions des [rapports sur la sécurité routière à Ottawa](#).

Résumé

- ◆ Presque toutes les villes canadiennes en sont encore à découvrir Vision Zéro, et seules Edmonton et Toronto ont commencé à mettre en place des plans officiels d'amélioration de la sécurité routière.
- ◆ Celles qui ont choisi de mettre en œuvre Vision Zéro ont souligné l'importance d'élaborer un plan de sécurité routière comprenant des cibles claires, de s'appuyer sur des données, de solliciter la participation de multiples partenaires, de sensibiliser les gens à la sécurité routière et de faire en sorte qu'ils soient plus exigeants à cet égard, de comprendre la culture de la sécurité routière, de convaincre les hauts dirigeants des villes, et de faire appel à une combinaison d'initiatives qui touchent les volets conception, application de la loi, évaluation, éducation et mobilisation de la sécurité routière.

À venir :

Étude de cas 2, [L'utilisation des données par les villes canadiennes pour réaliser le projet Vision Zéro](#)

Références

- ¹ OCDE/FIT, Road Safety Annual Report 2016, Éditions OCDE, Paris. http://www.oecd-ilibrary.org/fr/transport/road-safety-annual-report-2016_irtad-2016-en
- ² RoadSafetyBC est un organisme du ministère de la Sécurité publique et du Solliciteur général, et le principal responsable de la sécurité routière au sein du gouvernement provincial.
- ³ SAAQ, Bilan routier 2015. <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2015.pdf>
- ⁴ INSTITUT PEMBINA, *Cycle Cities: Supporting cycling in Canadian cities*, 2015. <http://www.pembina.org/reports/cycle-cities-dec-17-v4.pdf>
- ⁵ CCATM (2011), campagne pour la sécurité des piétons « Zéro accident », Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Tiré de : https://ccmta.ca/images/pdf-documents-english/police-partnership-award/2010_submissions/4_-_Montreal_Police_Service_English.pdf