



Série d'études de cas

n° 6 : juin 2019

**Vision Zéro :
Expériences de mise en
œuvre dans trois
collectivités urbaines
canadiennes**

parachute.ca/visionzero

Vision Zéro : Expériences de mise en œuvre dans trois collectivités urbaines canadiennes

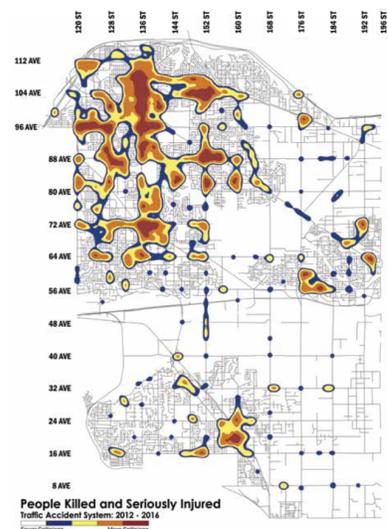
Réseau Vision Zéro de Parachute a lancé un bulletin intitulé « **Actualité en route** ». Un des éléments de ce bulletin est une étude de cas trimestrielle qui mettra en vedette une variété d'enjeux et d'exemples touchant Vision Zéro au Canada et ailleurs dans le monde. Nous espérons que ces études de 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 être réduit à Zéro.

Cette étude de cas explore les expériences vécues, les défis rencontrés et les solutions mises en oeuvre dans trois collectivités au Canada qui examinent ou planifient la Vision Zéro ou la mettent en œuvre : Surrey (Colombie-Britannique), la région de Durham (Ontario) et Kingston (Ontario). Elle fait partie d'une série d'études de cas pratiques et fondées sur des données probantes qui ont pour objectif d'éduquer et d'informer les personnes qui sont intéressées à atteindre l'objectif zéro et d'être pour celles-ci une source d'inspiration.

Surrey, C.-B.

Pourquoi maintenant?

Avec une population d'environ 560 000 habitants, Surrey (C.-B.) est l'une des villes qui connaît la croissance la plus rapide au Canada et qui est également la plus importante géographiquement dans la région métropolitaine de Vancouver. Au cours des 10 dernières années, Surrey a enregistré une augmentation de 26 pour cent du nombre d'accidents de la route et elle est devenue la municipalité de la Colombie-Britannique où le nombre de décès sur la route est le plus élevé de la province. En 2017, 21 personnes ont été tuées sur les routes de Surrey et 14 500 ont été blessées. Un nombre disproportionné d'entre eux étaient des jeunes,



Carte SIG de Surrey indiquant la fréquence des collisions (décès et blessés graves). Source: Vision Zero - Surrey - plan de mobilité sécuritaire 2019-2023.



Source: Surrey - Vision Zéro – plan de mobilité sécuritaire (2019-2023).

des personnes âgées, des Autochtones et des personnes à faible revenu. De plus, les chiffres indiquent que 5 pour cent uniquement des routes de Surrey sont responsables d'environ 65 pour cent de toutes les collisions et que 80 pour cent de toutes les collisions se produisent aux intersections. La distraction au volant est la principale cause de collisions (33 p. 100), suivie de la conduite avec facultés affaiblies (16 p. 100) et de la vitesse (17 p. 100).

Shabnem Afzal, directrice de la sécurité routière de Surrey, indique que « ce sont les données » qui ont conduit la municipalité à adopter la Vision Zéro. « Nous avons examiné les données sur les collisions et les avons cartographiées pour trouver les facteurs de causalité et les points chauds afin de comprendre l'ampleur du problème », précise Shabnem Afzal. « C'était notre appel à l'action. La nécessité d'agir a été dictée par le ministère des Transports et par les professionnels du domaine qui ont agi de façon proactive ». Shabnem Afzal ajoute que la ville de Surrey croit même « qu'un seul mort dans nos rues est un mort de trop ».

**« Ce sont les données.
C'était notre appel à
l'action ».**

Ce qui a été fait

Surrey adoptera l'approche des systèmes sécuritaires fondée sur quatre piliers : Des routes sûres, des usagers de la route en sécurité, des vitesses sécuritaires et des véhicules sécuritaires. Shabnem Afzal indique que le système fait référence aux victimes de dommages (piétons, cyclistes et motocyclistes), aux lieux des dommages (routes ou intersections avec un nombre élevé de collisions causant des blessures) et aux auteurs de dommages (conducteurs à risque).

Shabnem Afzal indique que Surrey utilise divers types de données pour classer par ordre de priorité les endroits à haut risque de danger et que la ville examinera régulièrement les données recueillies afin de déterminer les zones à haut risque de collision qui nécessitent des interventions de sécurité routière fondées sur des preuves. La ville a également élaboré une carte des points chauds, une carte SIG (système d'information géographique) qui indique les lieux des collisions mortelles et les lieux où des blessures graves se sont produites (les concentrations élevées étant indiquées en rouge et les faibles concentrations en bleu). De plus, Surrey dispose d'une technologie vidéo à toutes les intersections avec feux de circulation pour enregistrer les collisions et elle analyse les séquences par vidéo pour en apprendre davantage sur les collisions.

La ville de Surrey a travaillé en étroite collaboration avec ses partenaires et organismes et les a consultés pour élaborer son [Vision Zero Safety Mobility Plan](#) (Vision Zéro – plan de mobilité sécuritaire). Elle a tenu des séances avec les intervenants, mené des études de marché et sollicité l'opinion de la collectivité et la rétroaction des résidents. Le Conseil municipal a approuvé le plan le 25 janvier 2019, avec l'objectif de réduire d'au moins 15 % le nombre de collisions entraînant des décès et des blessures graves au cours des cinq prochaines années.

En février 2019, la ville a officiellement lancé le plan Vision Zéro et organisé le tout premier sommet Vision Zéro de la Colombie-Britannique, lequel a réuni des experts internationaux qui ont fait part de leurs expériences.

Shabnem Afzal a indiqué que Surrey continuait de mettre en œuvre des campagnes de sécurité routière, des « enquêtes sur la culture de la mobilité sécuritaire » et sa stratégie numérique pour évaluer l'impact, changer les attitudes et « construire un discours public sur la mobilité sécuritaire pour tous ». La ville collabore avec les universités pour évaluer et examiner les contre-mesures mises en œuvre afin de s'assurer qu'elles ont un impact maximal.



Source: Surrey - Vision Zéro – plan de mobilité sécuritaire (2019-2023).

Shabnem Afzal précise que la ville a déjà identifié les 50 principales intersections sur lesquelles il faut concentrer les efforts, soit un minimum de 10 pour chaque année du plan quinquennal. Surrey continuera de travailler en étroite collaboration avec ses partenaires et intervenants pour mettre en œuvre ce plan.

Ce que la ville a à dire

Nous avons posé quelques questions à **Shabnem Afzal**, directrice de la sécurité routière de Surrey, au sujet des expériences de mise en œuvre dans la ville de Surrey :

Parachute : Quelles sont les mesures les plus importantes à prendre (ou à envisager) avant de mettre en œuvre l'initiative Vision Zéro?

Shabnem Afzal : Il faut d'abord examiner les données, qui doivent provenir d'une source fiable. Il faut les cartographier pour comprendre les caractéristiques des collisions. Par la suite, il faut aller à la rencontre des membres de votre communauté et de vos intervenants. Un certain niveau d'engagement est requis, car la sécurité routière est une responsabilité partagée. Il faut, en outre, faire participer les dirigeants municipaux à l'appui de l'approche Vision Zéro. Il se pourrait que la congestion routière fasse partie des priorités pour eux, et il s'agit donc également d'éduquer les dirigeants municipaux. Lors des consultations publiques, nous avons demandé aux personnes ce qui avait une incidence sur leur vie quotidienne et plus de 80 % d'entre

elles ont indiqué que la sécurité routière était un enjeu crucial. Nous pouvons utiliser ce soutien public à l'action pour aider à appuyer la Vision Zéro.

Parachute : *Selon vous, quels seront (ou quels ont été) les plus grands défis liés à la mise en œuvre de la Vision Zéro? Que faut-il faire pour surmonter ces défis?*

Shabnem Afzal : L'un des défis particuliers auxquels nous avons été confrontés est l'engagement continu des dirigeants municipaux. Nous avons récemment élu un nouveau maire et un nouveau conseil municipal, et il a donc fallu tout recommencer en ce qui concerne l'appui au projet. Il est également difficile de démontrer la nature des données (comme les données de localisation spécifiques) et de relier ces données à la gravité des collisions ou de faire le lien entre les données sur la santé et les données sur les collisions. En général, les plus grands défis sont liés au budget et aux ressources nécessaires à la mise en œuvre d'un plan et à la mobilité sécuritaire. Pour les surmonter, il est essentiel d'obtenir l'engagement et l'appui des dirigeants municipaux. Lors de la prise de décisions, il faut intégrer et identifier la sécurité dans tous les aspects et systèmes. Vous devez faire participer tous les services et travailler ensemble pour prendre en amont, à l'échelle de la ville, les décisions en matière de planification et d'aménagement en ce qui a trait aux incidences sur la sécurité routière. Il faut, de plus, examiner les données, ce qui est essentiel. Nous avons réussi à obtenir des appuis et à accroître la sensibilisation grâce au premier sommet Vision Zéro organisé à Surrey cette année. Ce qui faciliterait les choses et permettrait de surmonter ces défis serait de mettre sur pied un programme national et d'obtenir un leadership fédéral.

« Ce qui faciliterait les choses...mettre sur pied un programme national et obtenir un leadership fédéral »

Parachute: *Comment pouvons-nous aborder les questions d'équité sociale?*

Shabnem Afzal : Pour aborder les questions d'équité, il faut en premier lieu examiner les données et la recherche. Il est essentiel de comprendre les raisons de l'enjeu. Il faut au préalable connaître les caractéristiques avant de pouvoir résoudre un problème. De plus, vous devez travailler avec des partenaires pour obtenir des données sur la santé. La ville de Surrey a examiné le rapport de l'agent de santé publique provincial, et nous en avons appris davantage du personnel de la santé. Surrey est également membre du Indigenous Traffic Safety Committee, qui aide à l'élaboration des politiques. Vous devez

examiner la façon dont vos ressources sont investies et vous demander si elles sont utilisées de façon équitable.

Parachute : *Que faut-il pour faire de l'initiative Vision Zéro un succès?*

Shabnem Afzal : Il faut des éléments de preuve et des recherches pour étayer les décisions. Il faut beaucoup d'engagement et de passion et il faut savoir que le travail accompli permet de sauver des vies. Il ne s'agit pas seulement d'une déclaration ou d'un geste

« Il ne s'agit pas seulement d'une déclaration ou d'un geste grandiose, mais bien d'une véritable mission »

grandiose, mais bien d'une véritable mission. Vous devez vous engager, faire du travail de plaidoyer et de mise en oeuvre. Tout ce dont il s'agit nécessite du leadership. Vous avez besoin d'éléments de preuves, de suivi et d'évaluation afin de transformer la théorie ou l'enseignement en réalité.

Parachute : *Que voudriez-vous que sachent le public, les politiciens et les personnes des autres pays qui envisagent d'adopter la Vision Zéro?*

Shabnem Afzal : Les gens doivent commencer quelque part. On ne devrait pas les dissuader. Vous n'avez pas besoin d'une ligne de pensée puriste pour mettre en œuvre la Vision Zéro. Chaque administration est différente. Nous ne sommes pas identiques et nous ne pouvons pas nous attendre à ce que les autres agissent de la même façon que nous. Certaines administrations ne peuvent pas adopter les mêmes façons de faire que la Suède.

De plus, nous avons besoin d'un leadership fédéral et il faut établir l'ordre de priorité des régions où les collisions causent un nombre élevé de blessures.

Nous savons comment prévenir les décès et les blessures graves dus aux collisions routières. Nous savons que la situation est évitable et inacceptable et que la mobilité sécuritaire constitue un droit de la personne. La situation actuelle est totalement inacceptable compte tenu de tous les progrès que nous avons réalisés. Pourquoi dénombre-t-on toujours autant d'accidents? Les partenaires doivent se réunir et agir ensemble pour atteindre un seul but, car chaque vie a de l'importance?

Région de Durham

Pourquoi maintenant?

La région de Durham, à l'est de Toronto, compte une population estimée à 660 000 habitants et enregistre une moyenne de 20 collisions mortelles et de 1 600 blessés par année. Reconnaisant qu'une « approche plus large était nécessaire », et tenant compte des autres administrations qui ont adopté une approche similaire, la région a élaboré un plan de sécurité routière conforme aux principes de la Vision Zéro.



Source : Région de Durham - Vision Zéro

Le projet de Plan d'action stratégique pour la sécurité routière a été lancé en 2017. « Le concept de Vision Zéro, qui consiste à changer la culture de la sécurité et à s'efforcer d'atteindre l'objectif de zéro décès, était conforme à ce que nous voulions atteindre », a déclaré Amanda Spencer, gestionnaire de projet pour la Vision Zéro de Durham. Elle a déclaré qu'en collaborant avec d'autres partenaires de la sécurité routière plutôt qu'en travaillant de façon isolée, la région serait en mesure d'être plus efficace et efficiente pour atteindre l'objectif à long terme de zéro. Amanda Spencer a indiqué que l'objectif pour les cinq premières années (2019-2023) était de réduire d'au moins 10 pour cent le nombre de collisions mortelles et de blessures.

Ce que les données indiquent

Tenant compte des commentaires du public, Durham, en collaboration avec divers et nombreux intervenants, en est venu à élaborer son Plan d'action stratégique pour la sécurité routière, fondé sur des données probantes, à partir des données sur les collisions de 2012-2016. Les données ont montré qu'environ 1 000 collisions mortelles et collisions causant des blessures se sont produites aux intersections; l'accent a également

été mis sur la conduite agressive, la distraction au volant, les jeunes conducteurs (de 16 à 25 ans), les piétons, les cyclistes, la conduite avec facultés affaiblies et les véhicules commerciaux. Le plan de la région accordera également la priorité aux zones scolaires.

Ce qui a été fait

La Vision Zéro de Durham met l'accent sur les 5 principes de la sécurité routière : Ingénierie, application de la loi, éducation, évaluation et engagement. Lors de l'élaboration de son plan d'action stratégique pour la sécurité routière, la région a examiné la documentation sur la sécurité routière et ses programmes et politiques, analysé les données, établi une vision et des objectifs, établi un ordre de priorité des domaines d'intervention, fait participer le public et organisé trois ateliers en consultation avec les intervenants. Des interventions ont également été proposées lors des ateliers et ont été examinées en consultation avec CIMA+, une société canadienne d'experts-conseils, afin de cerner les lacunes existantes. Il est intéressant de noter que le budget 2019 octroyé aux routes régionales a été approuvé et qu'il a enregistré une augmentation par rapport au budget de 2018, diverses contre-mesures étant prévues, notamment des ronds-points, des améliorations apportées aux intersections, l'élargissement des routes, la réfection des structures des ponts routiers, des viaducs et des plans de projets liés au contrôle du trafic.



Source: police régionale de Durham Twitter



Source: Ajax Pickering Road (p.j)

Le Conseil régional a approuvé le Plan d'action stratégique pour la sécurité routière le 24 avril 2019. Durham a procédé au lancement officiel de Durham Vision Zéro le 29 mai 2019. Après avoir lancé un plan de communication et mis sur pied un groupe de travail et un comité de mise en œuvre, Durham s'emploie maintenant à choisir les contre-mesures à mettre en œuvre en 2019.

Ce que la région a à dire

Nous avons posé quelques questions à **Amanda Spencer**, gestionnaire de projet pour Durham Vision Zéro, au sujet des expériences de mise en œuvre de Durham :

Parachute : *Selon vous, quelles sont les mesures les plus importantes à prendre (ou à envisager) avant de mettre en œuvre l'initiative Vision Zéro?*

Spencer : Étant donné que l'initiative Vision zéro est fondée sur des données probantes, je pense qu'il est essentiel d'avoir un niveau de confiance assez élevé dans vos données sur les collisions aux fins du contrôle des réseaux et d'entretenir de bonnes relations de travail avec vos services policiers.

« Il est essentiel d'avoir un niveau de confiance assez élevé dans vos données de collision »

Parachute : *Selon vous, quels seront (ou quels ont été) les plus grands défis liés à la mise en œuvre de la Vision Zéro? Que faut-il faire pour surmonter ces défis?*

Spencer : Nous n'en sommes qu'au début de la mise en œuvre de l'initiative Vision Zéro, mais je pense que nos plus grands défis seront sous peu liés aux ressources et à la gestion des diverses contre-mesures. Je crois qu'il faudra établir l'ordre de priorité des tâches, rencontrer régulièrement nos partenaires de la sécurité routière pour assurer une bonne communication et poursuivre le suivi et l'évaluation des améliorations que nous apporterons.

Parachute : *Que faut-il pour faire de l'initiative Vision Zéro un succès?*

Spencer : Je dirais qu'il est primordial d'avoir de solides relations de travail avec tous vos partenaires en matière de sécurité routière, et que l'appui de votre conseil respectif, y compris l'appui d'un ou deux champions clés, contribuera grandement au succès de l'initiative Vision zéro.

« L'appui de votre conseil respectif, y compris l'appui d'un ou deux champions clés, contribuera grandement au succès de l'initiative Vision Zéro »

Kingston

Pourquoi maintenant?

Kingston (Ont.), une ville d'environ 125 000 habitants sur le lac Ontario, compte en moyenne 3 morts et 300 blessés par année attribuables aux accidents de la circulation. En 2016, un rapport a été présenté au Conseil municipal recommandant l'installation d'appareils de surveillance aux feux rouges, mais le Conseil a plutôt demandé à la Ville de Kingston d'élaborer une stratégie globale de sécurité routière. Selon Deanne Green, directrice de la division de la circulation des Services de transport de la ville, Kingston élabore actuellement un « plan stratégique de sécurité routière fondé sur le modèle Vision Zéro », et planifie des activités de sensibilisation et de consultation avec divers groupes communautaires, partenaires et intervenants locaux.



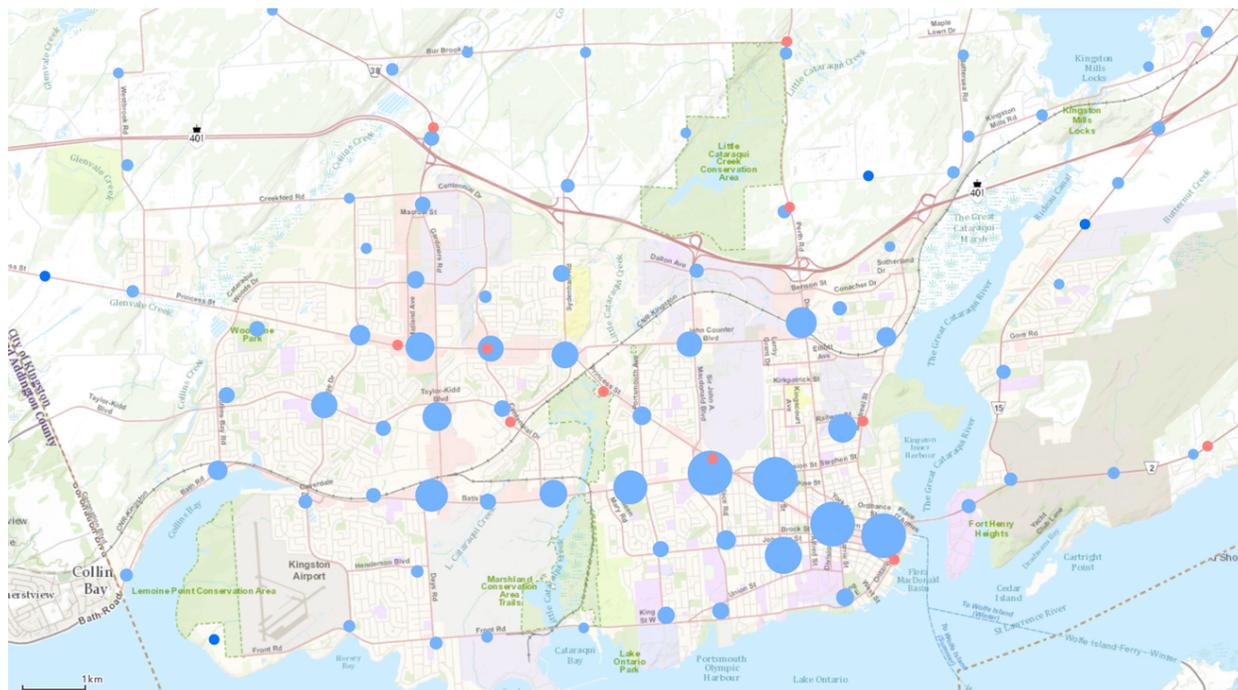
Source: Ville de Kingston - Vision Zéro

Au cours des 20 prochaines années, la ville de Kingston s'est fixé les objectifs suivants : zéro décès sur la route, zéro collision causant des blessures graves et zéro collision avec des usagers de la route vulnérables. Le plan quinquennal de la ville vise à réduire de 10 % le nombre de collisions graves. Le plan cerner également les domaines prioritaires tels que les intersections, les cyclistes, les piétons, la conduite agressive, les jeunes conducteurs, la conduite avec facultés affaiblies et la distraction au volant.

Ce que les données indiquent

Kingston dispose d'une carte des collisions établies d'après des données recueillies durant cinq ans (2012-2016). Cette carte est également utilisée pour orienter le Plan de sécurité routière Vision Zéro. Elle indique le nombre de blessures et de décès par année et peut être filtrée pour indiquer si la personne blessée était un piéton, un cycliste ou un motocycliste. Les données sur les collisions indiquent également que le plus grand

nombre de collisions se produit aux intersections et que le non-respect des feux rouges, les jeunes conducteurs agressifs et la distraction au volant contribuent au problème.



Carte des collisions indiquant les blessures (en bleu) et les décès (en rouge). Source : Ville de Kingston Vision Zéro.

Ce qui a été fait

Les travaux de recherche et de fond ont débuté en juin 2017 pour élaborer le Plan de sécurité routière, en collaboration avec CIMA+ et le personnel de la ville de Kingston. Les données sur les collisions ont été examinées et analysées en détail et une campagne d'éducation et de sensibilisation du public a été organisée par la suite. Un groupe consultatif sur la sécurité routière a été mis sur pied, comprenant des partenaires de la sécurité routière, des groupes de cyclistes et un conseil scolaire. De plus, une unité de la circulation du Service de police de Kingston chargée de traiter les plaintes relatives à la sécurité routière dans la collectivité, d'appliquer la loi et d'éduquer les citoyens est toujours en vigueur.

Kingston a approuvé son budget d'immobilisations pour 2019 et finalisé son plan de mise en oeuvre du transport actif (2019-2023), qui appuiera l'amélioration des intersections et des passages, les priorités en matière de signalisation du transport en commun, l'entretien des routes et des trottoirs et la planification des infrastructures.

Trois ateliers (en octobre 2017, avril 2018 et septembre 2018) et une journée portes ouvertes (en octobre 2017) ont été organisés pour renforcer le plan de sécurité routière. Un sondage public en ligne a été mené d'octobre à décembre 2017 en vue de comprendre les préoccupations du public. Cinq événements non planifiés de mobilisation Vision Zéro ont eu lieu de novembre 2017 à juin 2018 et un site Web ouvert a été créé pour répondre aux questions du public et discuter des préoccupations en matière de sécurité routière. D'autres activités de sensibilisation visant à faire participer la collectivité à certaines des mesures de sécurité routière proposées auront lieu plus tard en 2019.

Des contre-mesures telles que des changements de politique, des radars photographiques, des appareils de surveillance aux feux rouges et des mesures renforcées d'application de la loi pour les problèmes d'excès de vitesse, font l'objet de discussions, mais exigent une volonté politique, du temps et des ressources qui sont limités. Toutefois, selon Deanne Green, la mise en œuvre des stratégies de sécurité routière a déjà commencé, même si le conseil n'a pas encore adopté officiellement un projet de plan. L'adoption est prévue plus tard en 2019, lorsque le public aura eu le temps de formuler ses commentaires. Deanne Green indique que la sécurité routière, la sécurité des cyclistes et des piétons sont déjà des éléments considérés comme des priorités et qu'au cours des dernières années, elle a constaté une évolution importante chez les partenaires et le public en ce qui concerne l'établissement des priorités visant les usagers de la route et le transport actif (p. ex. des trajets scolaires sécuritaires pour les enfants et la façon dont la ville pourrait faciliter le processus). Voici quelques-unes des nouvelles initiatives que la Ville a mises en place en fonction de ses priorités :

- 1) Installation de « zones avancées réservées aux cyclistes » aux intersections pour améliorer la visibilité des cyclistes et faire en sorte que les virages à gauche soient plus sécuritaires pour ces derniers. Les zones avancées réservées aux cyclistes sont des zones peintes en vert vif situées aux intersections ayant des feux de circulation.
- 2) Davantage d'installations cyclables séparées (p. ex. une combinaison de pistes cyclables surélevées et de sentiers polyvalents) seront en place et des poteaux souples seront installés le long des principales voies cyclables afin de réduire la vitesse des véhicules et d'attirer davantage l'attention sur la voie cyclable;

- 3) Évaluer les passages pour écoliers en vue d'apporter éventuellement des améliorations, notamment en ce qui concerne la signalisation des intersections piétonnes.

Deanne Green indique qu'un rapport devrait être présenté au conseil vers la fin de l'année dans lequel la ville sollicitera une décision concernant le programme d'appareils de surveillance aux feux rouges, programme dont la date de mise en œuvre proposée est le mois de janvier 2022.

Le [draft Road Safety Plan](#) (projet de Plan de sécurité routière) peut être consulté sur le site Web de la Ville et sera affiché pour permettre au public de l'examiner et de formuler ses commentaires jusqu'au 24 juin de cette année.

Ce que la ville a à dire

Nous avons posé quelques questions à **Deanna Green**, directrice de la division de la circulation des Services de transport de la ville au sujet des expériences de mise en œuvre de Kingston :

Parachute : *Selon vous, quelles sont les mesures les plus importantes à prendre (ou à envisager) avant de mettre en œuvre l'initiative Vision Zéro?*

Green : Il faut que les divers ministères comprennent et appuient la Vision Zéro et coordonnent les plans de travail. Par exemple, lors de la conception d'une route, divers employés doivent collaborer pour réfléchir à l'impact de la conception sur les piétons et les cyclistes. Il est essentiel de partir d'une Vision Zéro et d'une stratégie de sécurité routière pour repenser la conception des routes et évaluer ce qu'il y a de mieux à long terme pour tous les usagers, en particulier les usagers vulnérables. La circulation des véhicules ne doit plus être la priorité lors de la conception des routes, en particulier aux intersections.

Parachute : *Selon vous, quels seront les plus grands défis liés à la mise en œuvre de la Vision Zéro? Que faut-il faire pour surmonter ces défis?*

Green : L'un des plus grands défis de la mise en œuvre est lié au fait que certaines personnes s'attendent à des résultats immédiats. Le public doit comprendre qu'il s'agit de stratégies à long terme et qu'il faut

« Certaines personnes s'attendent à des résultats immédiats [mais] il s'agit de stratégies à long terme »

attendre au moins cinq ans après leur mise en œuvre pour commencer à observer des progrès et être vraiment en mesure d'évaluer leur efficacité. Entre-temps, nous fournirons au public des mises à jour annuelles.

Parachute : *Qu'en dit le public?*

Green : Le public reflète les données. Il y a des préoccupations dans la ville en ce qui concerne la sécurité routière. Les excès de vitesse dans les zones résidentielles sont une préoccupation majeure, tout comme le non-respect des feux rouges. Certains disent également que nous devrions changer le nom de Vision Zéro parce qu'il n'est pas réaliste. Mais lorsque nous invitons les personnes à penser à leurs proches et au fait qu'aucun décès ou blessure n'est acceptable, nous les aidons à mieux comprendre que le seul objectif acceptable est celui de zéro. Aucune perte de vie sur nos routes n'est acceptable. La vision doit être zéro.

« Le seul objectif acceptable est zéro. Aucune perte de vie sur nos routes n'est acceptable. La vision doit être zéro »

Parachute : *Que voudriez-vous que sachent le public, les politiciens et les personnes des autres pays qui envisagent d'adopter ou qui veulent mettre en oeuvre la Vision Zéro?*

Green : Vous devez être prêt à défendre certains changements complexes et à prendre des décisions difficiles pour améliorer la sécurité routière. Vous avez besoin de soutien politique. Vous devez faire participer les résidents dès le début du processus, les aider à le comprendre et obtenir leur appui aux initiatives de sécurité routière. Par exemple, les outils automatisés d'application de la loi comme les appareils de surveillance aux feux rouges peuvent être impopulaires. Certains membres du public ont de la difficulté à appuyer cette idée, alors l'éducation - fournir la bonne information et transmettre le bon message - est très importante.