



Série d'études de cas

n° 7 : octobre 2019

**Vision Zéro au Canada :
apprendre des expériences
des parties prenantes-clés**

parachute.ca/vision-zero

Vision Zéro au Canada : apprendre des expériences des parties prenantes-clés

*Vision Zéro de Parachute crée des études de cas qui mettent en vedette divers enjeux et exemples de l'application de Vision Zéro dans l'ensemble du Canada et dans le reste du monde. Nous espérons que ces études de cas pratiques, basées sur la preuve aideront à éduquer, informer et inspirer ceux d'entre vous qui veulent atteindre le niveau zéro. Nous informons le public de la publication de nouvelles études de cas par l'entremise de notre bulletin électronique, « **Actualité en route** ».*

Vision Zéro continue à croître dans l'ensemble du Canada depuis sa première adoption, à Edmonton, en Alberta, en 2015. Depuis lors, d'autres villes et provinces canadiennes ont adopté Vision Zéro. Bien qu'il existe déjà beaucoup d'informations sur l'approche Vision Zéro en général, le fait de pouvoir apprendre des expériences d'autres communautés qui ont mis en œuvre Vision Zéro peut vous aider à parfaire votre processus de réflexion, de planification et de mise en œuvre de Vision Zéro.

Entre juin et août 2019, Parachute a procédé à des entretiens avec les représentants de juridictions dans l'ensemble du Canada qui ont mis en œuvre Vision Zéro ou qui envisagent d'adopter Vision Zéro. L'étude de cas actuelle présente les réponses données dans le cadre d'entretiens avec neuf juridictions. Ces entretiens traitent des succès obtenus dans le cadre de ces programmes, mais aussi des défis auxquels ils ont fait face ; ils constituent une ressource importante pour les juridictions qui envisagent d'adopter Vision Zéro de manière formelle.

Le profil détaillé des 28 juridictions qui ont mis en œuvre ou envisagent de mettre en œuvre Vision Zéro sera publié dans une étude de cas Vision Zéro future de Parachute.

Cette étude a été créée suite à la rétroaction fournie par les parties prenantes du réseau Vision Zéro de Parachute qui ont demandé à mieux comprendre comment aborder Vision Zéro et les facteurs qui promeuvent / ralentissent l'adoption d'une approche systémique permettant d'améliorer la sécurité routière et d'éliminer les collisions mortelles.

Nous espérons que cette étude de cas aidera à mettre la lumière sur les succès obtenus au sein de ces programmes et sur les difficultés présentes aux différentes étapes du cycle de vie de l'évaluation et qu'elle permettra de communiquer les idées pertinentes et actionnables offertes par des intervenants de première ligne.

Cette étude de cas inclut les réponses des entrevues menées dans les villes, régions et provinces canadiennes suivantes qui ont mis en œuvre Vision Zéro :

- Brantford, ON
- Colombie-Britannique
- Calgary, AB
- Fort Saskatchewan, AB
- Hamilton, ON
- London, ON
- Manitoba
- St. Albert, AB
- Strathcona County, AB

Brantford, ON

Interview avec **Beth Goodger**, ancienne directrice générale, Travaux publics, Ville de Brantford

PARACHUTE : Quels ont été les plus grands succès du programme jusqu'à présent ?

BETH : Notre plus grand succès à ce jour est notre vision simplifiée de la Sécurité sur les routes et Zéro décès ou blessure grave sur nos routes à Brantford.

Notre ville a obtenu un certain nombre de résultats positifs en matière d'amélioration de la sécurité routière avant d'adopter Vision Zéro et nous estimons qu'à l'avenir, il sera plus facile de mettre en œuvre et de communiquer ces initiatives par le biais du programme Vision Zéro.



Voici quelques exemples où la ville a réussi à réduire le nombre de collisions dans des emplacements dangereux en mettant en œuvre des changements géométriques et des changements en matière de fonctionnement opérationnel :

- Intersection de Clarence St. / Elgin St. / Dundas St E. : changement dans les phases des feux de circulation pour éliminer tout conflit
- Intersection de West St. / Charing Cross St. : changement dans les phases des feux de circulation pour éliminer tout conflit
- North Park St. : rétrécissement de la chaussée pour réduire la largeur des voies et introduire des pistes cyclables

Nous avons également acquis des panneaux de radars pédagogiques, une initiative menée par un ancien groupe de travail composé de conseillers municipaux. Dix panneaux, deux par emplacement, sont déplacés chaque mois pour sensibiliser les conducteurs aux emplacements où il y a de nombreux excès de vitesse.

PARACHUTE : Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ? Merci de vous concentrer sur un ou deux défis significatifs dans votre réponse.

BETH : Notre plus grand défi a été de ne pas avoir suffisamment d'heures de travail à notre disposition et de ne pas avoir de budget distinct alloué à la mise en œuvre d'initiatives sur la sécurité routière Vision Zéro. Notre personnel essaye, à l'heure actuelle, d'améliorer la sécurité par le biais de projets de reconstruction de biens immobiliers financés. Un budget et des ressources de dotation en personnel seront développés dans le cadre de la Stratégie de mise en œuvre de la sécurité routière Vision Zéro.

Le deuxième défi est l'opposition du public aux améliorations en matière de sécurité routière. Nous avons changé notre approche en incluant, entre autres, un processus de rétroaction du public avec le soutien de nos conseillers municipaux locaux. Bien que ceci retarde la mise en œuvre de l'initiative sur la sécurité routière et requiert davantage de personnel, nous avons obtenu un plus grand taux de réussite dans la mise en œuvre, mais aussi une meilleure compréhension du public en matière de sécurité routière et des besoins de ceux qui utilisent les routes.

Nous avons également appris qu'il était important d'obtenir la rétroaction du public par le biais de l'expérience utilisateur, ce que nous avons accompli à l'aide de la mise en œuvre de projets pilotes. Les rétrécissements de chaussée de North Park Street ont été mis en œuvre sous forme de projets pilotes et testés pendant à peu près un an. Nous avons reçu les commentaires du public par l'entremise de réunions publiques et nous avons apporté les modifications à la conception finale avant de demander l'autorisation de procéder aux changements de manière permanente au conseil municipal. Ceci a été possible en raison de la période d'attente d'un an précédant l'application de la dernière couche d'asphalte après la reconstruction de la route.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux juridictions qui envisagent possiblement d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

BETH: Soyez patients. Commencez par mettre en place de petits changements qui donneront des résultats positifs, ce qui vous permettra ensuite de prendre de la vitesse. Si nous n'avions pas déjà obtenu des résultats positifs avant l'adoption de Vision Zéro, nous n'aurions pas obtenu le soutien du conseil municipal.

PARACHUTE : Quelle est votre "vision" pour votre programme Vision Zéro au cours des cinq prochaines années ?

BETH :

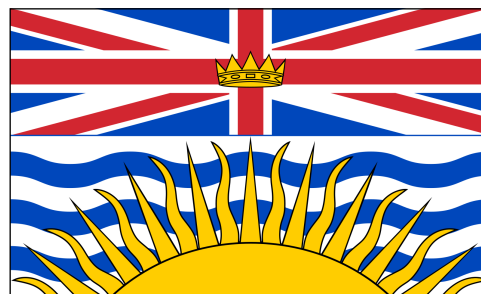
- Présenter notre rapport Vision Zéro, en y incluant une stratégie de mise en œuvre de la sécurité routière, au comité de la sécurité routière Vision Zéro en 2019.
- Mettre à jour le mandat du/les adhésions au Comité sur la sécurité des transports pour fournir un soutien technique continu.
- Former un sous-comité sur le transport actif.
- Incorporer des stratégies, recommandations et politiques Vision Zéro dans la Mise à jour du plan directeur du transport de 2021.

Colombie-Britannique

Interview avec **Colleen Hildebrandt**, directrice du service de sensibilisation, Division Stratégie sécurité routière, RoadSafetyBC et **Erin Anderson**, cadre supérieur, Stratégie sécurité routière et relations avec les parties prenantes, RoadSafetyBC

PARACHUTE : Quels ont été, à votre avis, les plus grands succès et les plus grands accomplissements du programme jusqu'à présent ?

COLLEEN, ERIN : Notre plus grand succès est la collaboration et l'engagement continu avec tous nos partenaires dans l'ensemble du secteur de la sécurité routière. Les personnes qui travaillent dans ce secteur sont passionnées par leur travail et par l'amélioration de la sécurité routière dans leur collectivité. Cette vision commune nous a permis de mieux travailler ensemble et de nous aider les uns les autres, mais aussi de promouvoir les efforts faits en matière de sécurité routière.



PARACHUTE : Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ? Merci de vous concentrer sur un ou deux défis significatifs dans votre réponse.

COLLEEN, ERIN: Un de nos défis a été d'améliorer les méthodes de collecte de données pour pouvoir aider à identifier les secteurs d'intervention de tous nos partenaires en sécurité routière et de partager les données pour avoir "une compréhension globale" de la cause des collisions. Nous travaillons avec nos partenaires pour faire le lien entre les

données, avec l'aide du comité Recherche et Données, un sous-comité créé dans le cadre de la *B.C. Road Safety Strategy (BCRSS)*.

Le même comité travaille actuellement sur le projet d'indicateurs de données sur la sécurité routière ; ce projet propose de développer une série d'indicateurs dans le domaine de la sécurité routière qui pourront être utilisés par tous les membres du BCRSS et d'autres parties prenantes (par exemple les gouvernements locaux) qui veulent améliorer la sécurité routière sur l'ensemble du système. Ce projet inclut un cadre de gestion des données qui permettra de générer des rapports. Cette proposition est un sous-projet d'un autre projet de plus grande envergure dirigé par les autorités de la santé sur les indicateurs de toutes les causes de blessures. Il est très important que nous continuions à travailler ensemble avec nos partenaires, en particulier avec le secteur de la santé publique, essentiel aux avancées en matière de sécurité routière. Par exemple, le secteur de la santé collecte des données sur la gravité des blessures et leurs caractéristiques, et suggère des façons de prévenir ces blessures ou de réduire leur gravité. Il est essentiel d'intégrer et d'inclure cette perspective dans l'analyse de la sécurité routière.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux juridictions qui envisagent d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

COLLEEN, ERIN: L'un des principes essentiels de Vision Zéro est la collaboration et la C-B travaille avec plus de 150 représentants de presque 60 organisations partenaires dans le domaine de la sécurité routière avec comme objectif commun d'éliminer les décès et les blessures graves causés par les collisions. L'un des succès les plus importants de notre approche Vision Zéro en C-B est le partage d'un objectif commun et le fait de travailler dans un environnement réellement collaboratif.

Le conseil que nous pourrions donner serait de rassembler de multiples partenaires et experts pour résoudre les problèmes de sécurité routière dans votre région et créer une approche personnalisée à votre juridiction.

Calgary, AB

Interview avec **Tony Churchill**, responsable, Operations sécurité routière, Ville de Calgary

PARACHUTE : Quels ont été, à votre avis, les plus grands succès et les plus grands accomplissements du programme ?

TONY : Le rapport annuel que nous avons présenté devant le conseil municipal était positif. C'était également une bonne occasion de communiquer ce que nous avons accompli. Ce rapport inclut les évaluations auxquelles nous avons procédé et met l'accent sur les points qui promouvront la confiance. Ce que nous avons accompli concrètement est la mise



en place de feux rectangulaires à clignotement rapide et de feux pour piétons. Nous avons également harmonisé certains systèmes en place et réduit la vitesse maximale autorisée près des aires de jeu - ces règles étaient en place certains jours seulement ; elles sont maintenant en place tous les jours de l'année.

La mise en œuvre de ces mesures a permis de réduire la vitesse et le nombre de blessures occasionnées. Une des mesures qui s'est révélée être très efficace est l'installation de dispositifs modulaires de gestion de la circulation qui peuvent être installés à un coût relativement faible, à savoir 1/10e du coût d'autres mesures mises en œuvre pour ralentir la circulation. Ceci montre que l'environnement peut aider à modifier le comportement des piétons ; ces changements peuvent être mis en œuvre rapidement et à peu de frais et sont visibles, et ceci augmente encore davantage leur valeur.

PARACHUTE : Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ? Merci de vous concentrer sur un ou deux défis significatifs dans votre réponse.

Tony : L'un des défis auxquels nous avons fait face au début de la mise en œuvre du programme était la nature des procédures et des pratiques en place au sein des organisations. Dans le cadre de notre travail avec des partenaires, nous avons dû résoudre certains problèmes sur la manière de travailler ensemble et expliquer pourquoi il était important de changer certains aspects. Mettez en place une gestion organisée du changement et prenez le temps d'avoir des conversations difficiles, plutôt que de renoncer quand on vous dit non.

Vision Zéro était déjà intégré dans la première version [du plan de mobilité plus sécuritaire], mais de manière assez subtile en ce qui concerne le mandat et la vision. Vision Zéro en est, à présent, l'une des composantes les plus importantes.

Disposer du financement approprié, pour avoir accès aux ressources nécessaires pour mettre les projets en œuvre et les évaluer proprement est un autre défi. Il serait utile de pouvoir allouer un montant précis dès le début.

On nous demande souvent "pourquoi nous nous concentrons sur ceci ou cela..." et il est donc important d'avoir des données appropriées.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux juridictions qui envisagent d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

TONY : Ne compliquez pas les choses. Parlez des principes de Vision Zéro. Ce que vous allez faire n'éliminera peut-être pas complètement les collisions. Mais si une collision se produit, le but est d'éviter que quelqu'un soit tué ou gravement blessé. On peut prendre des mesures qui permettront d'accomplir ceci. Commencez petit. Il est très important d'évaluer et de communiquer les résultats pour promouvoir la confiance et la compréhension.

PARACHUTE : Quelle est votre "vision" pour le programme Vision Zéro au cours des cinq prochaines années ?

TONY : Continuer à mettre en œuvre ce plan et voir où cela nous mènera.

Fort Saskatchewan, AB

Interview avec **Brad Ward**, directeur, Services protection, directeur de gestion des urgences, Ville de Fort Saskatchewan

PARACHUTE : Quels ont été, à votre avis, les plus grands succès et les plus grands accomplissements du programme ?

BRAD : Une baisse du nombre de collisions mortelles et des blessures graves résultant de collisions, une plus grande sensibilisation du public, une plus grande sensibilisation et un soutien plus important du conseil municipal, un engagement et une participation plus importante des organismes d'application de la loi, une plus grande collaboration entre les différents services de la ville, une coopération et une collaboration au niveau de toute la région pour améliorer la sécurité routière ainsi que des paramètres financiers et sociaux quantifiables sur les collisions qui ont causé des blessures graves.



PARACHUTE : Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ? Merci de vous concentrer sur un ou deux défis significatifs dans votre réponse.

BRAD : Bien que nous ayons été reconnus par notre représentant d'Alberta Transportation comme une des communautés à la pointe de la sécurité routière en Alberta, nous n'avons pas de ressources spécifiquement allouées à la promotion de Vision Zéro et à la sécurité routière. Ce travail essentiel n'est qu'une partie d'un mandat plus vaste du personnel participant.

Un autre défi est de maintenir l'engagement de la communauté de manière continue. Nous faisons de la publicité payante à la radio et publions parfois également de l'information sous forme imprimée. Nous avons des messages de sécurité hebdomadaires et ils sont parfois publiés dans un des journaux locaux et on nous interviewe également fréquemment dans le cadre de la publication de courts articles. Nos journaux locaux ont également publié quelques articles plus longs sur la sécurité routière.

Le conseil scolaire est engagé, mais de manière sporadique.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux juridictions qui envisagent d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

BRAD :

- S'assurer d'avoir du personnel passionné qui comprend l'approche Vision Zéro et l'approche systémique dans le cadre de la sécurité routière.
- Former un groupe de travail local sur la sécurité routière. Envisager d'ajouter des représentants de commerces / d'industrie si le volume de la circulation le justifie.
- Faire le travail, avant toute chose. Il est bien sûr utile d'avoir été nommée communauté Vision Zéro par votre conseil municipal, mais ce n'est pas indispensable pour mettre en œuvre une approche systémique qui promeut la sécurité routière.
- Consulter les représentants d'autres communautés Vision Zéro et utiliser les approches ou les programmes qu'elles ont trouvés utiles.
- Participer à des conférences sur la sécurité routière et des conférences Vision Zéro. La conférence internationale d'Edmonton sur la sécurité routière en ville est excellente. Elle réunit, entre autres, des présentateurs venant d'Europe, d'Australie, des É-U et du Canada, connus dans le monde entier et qui partagent leurs expériences et leurs stratégies
- Faites des recherches et lisez.
- Engagez un analyste. Les initiatives prises en matière de sécurité routière devraient être basées sur / soutenues par la preuve. Si vous pouvez valider votre travail de

manière objective, cela montre que vous faites ce qui est approprié, au moment approprié.

PARACHUTE : Quelle est votre "vision" pour le programme Vision Zéro au cours des cinq prochaines années ?

BRAD :

- Il n'y aura plus de collisions fatales ou entraînant des blessures graves dans notre région.
- Fort Saskatchewan continuera à être une communauté Vision Zéro et notre approche systémique sur la sécurité routière sera ancrée dans le tissu de la collectivité.
- Nous contribuerons au succès des autres.

Hamilton, ON

Interview avec **David Ferguson**, agent de la circulation, Ville de Hamilton

PARACHUTE : Quels ont été, à votre avis, les plus grands succès et les plus grands accomplissements du programme ?

DAVID : Nos diverses initiatives ont permis de réduire le nombre de blessures causées par les collisions de 20 pour cent sur une période de deux ans par rapport aux améliorations préalables. Le fait que nous ayons pu utiliser les revenus de notre programme de système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges a été un grand avantage. Nous avons également obtenu une baisse de 50 pour cent du nombre de blessures causées par les collisions aux intersections grâce au système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.



Nous avons également mené des campagnes éducatives très efficaces. En 2018, on nous a décerné le prix provincial de l'Initiative de la sécurité routière de l'année pour notre campagne *Speed Kills*. Notre plan d'action Vision Zéro a été approuvé en février et le conseil municipal vient d'approuver notre rapport sur la réduction de la vitesse dans les quartiers (40km/h sur les routes locales et les routes collectrices moins fréquentées, 30km/h dans les zones scolaires).

PARACHUTE : Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ? Merci de vous concentrer sur un ou deux défis significatifs dans votre réponse.

DAVID : Procéder à des changements et changer les comportements a été notre plus grand défi jusqu'à présent. De nombreuses municipalités privilégient encore les conducteurs. C'est comme ça que les choses se faisaient traditionnellement. Mais les temps ont changé et on réfléchit maintenant davantage à la manière de créer des rues agréables qui répondent aux besoins des gens et qui donnent accès à des zones animées qui encouragent les déplacements à pied ou à vélo.

Le deuxième défi est l'aspect politique ; il faut convaincre le conseil municipal que notre décision est la bonne. À mon avis, la communication et l'éducation sont des outils très efficaces pour surmonter ces défis et il faut continuer à parler des conséquences des accidents de la route, à fournir des statistiques sur le nombre de blessures et de collisions fatales, à être présent dans le public et à créer le soutien nécessaire pour la mise en œuvre du programme et des concepts Vision Zéro. Utiliser les outils Vision Zéro pour aider à aborder les enjeux et les plaintes que les conseillers reçoivent de leurs électeurs. Et enfin trouver quelques champions dans le domaine de la politique qui aideront à soutenir vos programmes et vos initiatives.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux municipalités qui envisagent d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

DAVID : Il y a beaucoup de programmes Vision Zéro dans le monde et en Amérique du Nord. Faites le travail préparatoire, ne vous lancez pas trop vite dans la création d'un programme sans avoir de vrai plan et créez un plan qui soit réalisable. Vision Zéro n'est pas une course de vitesse, nous ne verrons pas de différence après une journée. Il y aura des hauts et des bas, mais si vous avez un plan et si vous continuez à le suivre, vous constaterez des changements.

London, ON

Interview avec **Maged Elmadhoon**, ingénieur Circulation et transport et chef de projets, Ville de London

PARACHUTE : Quels ont été les plus grands succès du programme jusqu'à présent ?

MAGED : La communauté s'est engagée et a réagi de manière positive aux divers programmes de sécurité routière. L'objectif de Vision Zéro est de réduire le nombre de

collisions fatales et de collisions qui causent des blessures. En 2018, la ville de London a gagné le prix d'ingénierie de la sécurité routière de l'Association des transports du Canada (TAC), suite à la soumission de sa Stratégie sur la sécurité routière Vision Zéro. La ville et ses partenaires en sécurité routière ont mis un accent important sur les outils éducatifs, ce qui s'est avéré efficace pour traiter de nombreux enjeux liés à la sécurité routière.



London
CANADA

PARACHUTE: Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ?

MAGED : Comme la plupart des programmes municipaux et sur les infrastructures, il a fallu, pour obtenir le financement et développer la capacité à fournir le programme, obtenir l'engagement de tous les partenaires de Vision Zéro/Stratégie de sécurité routière. Pour optimiser le potentiel de réussite, nous avons modifié les paramètres de sélection en matière de zones ciblées en nous basant sur un certain nombre de facteurs, dont la gravité des collisions, l'efficacité potentielle des contre-mesures et la capacité des organismes impliqués à modifier ou à ajouter du contenu à leurs programmes actuels pour pouvoir fournir des contre-mesures spécifiques à la stratégie de sécurité routière.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux municipalités qui envisagent d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

MAGED : D'autres municipalités peuvent utiliser les objectifs et les résultats de Vision Zéro/ Stratégie de sécurité routière de London, particulièrement celles qui ont des populations et/ou des expériences en matière de collisions similaires ; ceci les aidera à établir des objectifs réalistes et à évaluer les progrès qu'elles ont accomplis dans le cadre de leur plan d'action. Plusieurs programmes éducatifs/ visant à promouvoir l'empathie de Vision Zéro/Stratégie sécurité routière peuvent être transférés ou adaptés à d'autres juridictions, car ils font appel à des connaissances et des ressources qui sont disponibles à grande échelle.

PARACHUTE : Quelle est votre vision pour le programme Vision Zéro au cours des cinq prochaines années ?

MAGED : La ville continue à étendre le programme VZ (Vision Zéro/Stratégie sécurité routière) actuel et nous avons préparé un plan de communication VZ qui couvre la mise en œuvre du programme pendant plusieurs années. Nous prévoyons une mise à jour de la Stratégie de sécurité routière Vision Zéro en 2021 avec le même objectif, celui de réduire le nombre de collisions causant des blessures et des décès.

Manitoba

Interview avec **Clif Eden**, gestionnaire, programmes sur la sécurité routière, Manitoba Public Insurance et **Gary Matson**, gestionnaire, Driver Fitness, Manitoba Public Insurance

PARACHUTE : Quels ont été les plus grands succès ou accomplissements dans le cadre du programme jusqu'à présent ?

CLIF, GARY : Les enjeux liés à la sécurité routière sont de nature complexe et impliquent diverses parties prenantes venant d'une vaste gamme d'organisations et d'organismes. Notre plus grand succès à ce jour a été l'établissement du comité de sécurité routière provincial qui a agi en tant qu'organisation faitière pour concentrer l'expertise et les ressources des organisations et organismes participant et réaliser des objectifs communs. Les activités de ce comité ont été à la base d'un plan de sécurité routière compréhensif et bien-intégré pour le Manitoba, tout en respectant les mandats individuels et les responsabilités des organismes participant. Le comité a établi une approche plus stratégique et holistique pour traiter les problèmes de sécurité routière au Manitoba par le biais de l'engagement, la coopération et la collaboration des parties prenantes.



PARACHUTE : Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ? Merci de vous concentrer sur un ou deux défis significatifs dans votre réponse.

CLIF, GARY : Le défi le plus important pour nous a été de conserver notre élan dans cette initiative, car il y a eu de nombreux changements de leadership et de personnel dans les organisations parties prenantes-clés.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux juridictions qui envisagent d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

CLIF, GARY : Vision Zéro est une approche holistique dont l'objectif est de promouvoir la sécurité routière à l'aide de la participation de toutes les parties impliquées dans le système de transport routier. C'est réellement une responsabilité partagée, car elle requiert l'engagement des politiciens, de leadership multidisciplinaire et de la communauté avec des groupes qui militent pour une plus grande sécurité. Il est essentiel de promouvoir la collaboration et la coopération à tous les niveaux. Le Manitoba a compris la valeur initiale que Vision Zéro pouvait apporter à une municipalité, car Vision Zéro établit un délai clair pour la planification, aide à construire l'engagement des politiciens et de la communauté

et réunit les parties prenantes pour assurer que la sécurité de tous les utilisateurs des routes est prise en considération au moment d'établir les priorités en matière de sécurité routière.

PARACHUTE : Quelle est votre vision pour le programme Vision Zéro au cours des cinq prochaines années ?

CLIF, GARY : Malgré une baisse très claire du nombre de décès liés aux accidents automobiles au Manitoba, les coûts personnels et ceux encourus par la société, tout comme le nombre de blessures et les décès résultant de collisions, continuent à être significatifs.

Notre vision pour le Manitoba est une baisse continue du nombre de décès et de blessures graves ; ceci peut être atteint en donnant la priorité aux enjeux liés à la sécurité routière, en promouvant une plus grande coopération et collaboration entre les parties prenantes et en ciblant l'utilisation des ressources pour optimiser les résultats.

St. Albert, AB

Interview avec **Dean Schick**, gestionnaire des transports, Ville de St. Albert

PARACHUTE : Quels ont été les plus grands succès du programme jusqu'à présent ?

DEAN : Nous avons obtenu d'excellents résultats grâce à la mise en œuvre des virages à gauche protégés, à savoir une baisse de 98 pour cent. Cette baisse ne concerne pas l'ensemble de la ville, mais elle concerne un couloir de transport routier spécifique, à haut volume et haute vitesse.



Nous avons, en outre, connu du succès dans les secteurs politique et public où nos programmes sont bien reçus. Lorsque nous mettons en œuvre un programme comme le programme d'apaisement de la circulation dans les quartiers, il est difficile d'équilibrer efficacité et sécurité dans notre communauté. Une des composantes essentielles est de se concentrer sur la collecte de données et sur une approche "basée sur la preuve" dans le cadre de ces mesures et de ces programmes d'apaisement de la circulation, tout en communiquant les impacts anticipés, tant positifs que négatifs, de manière proactive. Le fait que nous disposions du soutien politique nécessaire pour atteindre nos objectifs Vision Zéro et que les résidents réagissent de manière positive à l'information d'évaluation des programmes de sécurité a aidé à promouvoir la durabilité de ces projets.

Nous avons développé notre plan Sécurité à partir de données locales et du contexte de l'information, tout en intégrant les plans d'autres industries ; nous avons également tenu compte de ce qui conviendrait le mieux à notre communauté et de ce qui semble donner de bons résultats dans d'autres villes. L'engagement direct du public n'était pas un des points essentiels dans le développement du plan, mais nous avons cependant intégré des rapports préalables sur les préoccupations du public ainsi que ses commentaires sur la sécurité routière. Nous avons prévu que les stratégies de ce plan promouvraient l'engagement du public/des parties prenantes dans le cadre de la prestation de stratégies spécifiques. Notre rapport est également public et est utilisé comme outil de communication/référence dans le cadre de divers projets.

Un des impacts les plus positifs a été l'implication des parties prenantes internes, à savoir les services médicaux d'urgence, la GRC, les transports publics. Leur point de vue sur la sécurité routière et leur contribution ont donné un résultat final beaucoup plus holistique. Il y a eu, bien sûr, comme c'est toujours le cas, quelques points de désaccord, dont l'apaisement de la circulation, par exemple, mais dans l'ensemble, les personnes impliquées étaient d'accord sur le fait que "la communauté doit soutenir et donner la priorité à la sécurité". C'était l'un de nos plus grands succès.

PARACHUTE : Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ? Merci de vous concentrer sur un ou deux défis significatifs dans votre réponse.

DEAN : Le financement. Vous pouvez avoir une longue liste de recommandations susceptibles d'avoir un grand impact, mais il vous faut des ressources pour gérer le programme et du personnel pour gérer les données. Comment évalueriez-vous, mettriez-vous en œuvre et appliqueriez-vous les nouvelles fonctionnalités de sécurité sur l'ensemble du réseau ? Le public s'attend à ce que l'on améliore le réseau et les perceptions du public sur les priorités par rapport aux priorités définies par les données ne sont pas forcément toujours les mêmes.

On nous demande de rendre le réseau plus sécuritaire et le public n'est pas forcément d'accord sur ce qui constitue une priorité et sur les points prioritaires. Nous essayons donc de maintenir une banque de données venant du public solide et de partager l'information sur les réussites et les contributions faites par le programme. Une composante essentielle est d'essayer d'être aussi transparent que possible en ce qui concerne la stratégie et la mise en œuvre. Nous célébrons nos réussites et si nous ne réussissons pas, nous évaluons ce que nous avons fait. Nous ne périrons pas par l'épée et

nous ne considérons aucune mesure comme la solution miracle; notre stratégie est de nous adapter.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux juridictions qui envisagent d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

DEAN : Prendre le temps qu'il faut et allouer les ressources appropriées - que ce soit une personne ou une équipe de personnes, selon ce dont la communauté a besoin - et créer un plan formalisé. Quand une organisation dispose de ce genre de choses, elle montre à tous ceux qui sont impliqués comment elle pense déployer son programme. C'est, en fin de compte, comme cela que vous réussirez à gérer vos ressources de manière appropriée.

Etablissez des attentes réalistes. La plupart des juridictions ont des difficultés à gérer les attentes des parties prenantes. Quand il s'agit du programme de sécurité de votre réseau, vous êtes tiraillé dans de nombreux sens. Mais être réaliste et réussir à gérer les attentes est un avantage et nous espérons que ceci servira de base pour créer des programmes et des ressources supplémentaires. Si vous recevez beaucoup de demandes d'information, vous pouvez expliquer quels sont vos niveaux de ressources à l'heure actuelle. Mais si cela ne fait pas partie de vos priorités, ça ne signifie pas forcément que ça ne peut pas l'être. Utilisez vos ressources limitées pour atteindre vos objectifs.

PARACHUTE : Quelle est votre vision pour le programme Vision Zéro au cours des cinq prochaines années ?

DEAN : Moins de blessures et plus aucun décès, voilà notre but ultime ; mais nous voulons aussi promouvoir une plus grande confiance de la part de nos résidents en matière de sécurité routière ; cette confiance peut se manifester de nombreuses façons : les parents laissent leurs enfants aller à l'école à pied ou à vélo, les résidents ont l'impression d'avoir une qualité de vie plus élevée dans leur communauté ou ils savent tout simplement qu'ils rentreront chez eux en sécurité tous les soirs après une journée de travail ; on peut résumer cela en disant que les résidents sont satisfaits du réseau de transport et de leur capacité à se déplacer dans leur ville.

Nous espérons finalement atteindre notre objectif Vision Zéro. Nous ne nous sommes jamais fixés de cibles mesurables spécifiques, parce que nous ne savions pas vraiment comment les formuler. Nous n'avions pas défini d'objectifs précis, et parlions simplement de "réduction". Mais j'espère à présent pouvoir dire que, dans cinq ans, nous n'aurons plus de décès et une baisse importante dans le nombre d'incidents qui engendrent des blessures graves et que nous respecterons notre plan d'action, notre budget et notre calendrier, conformément à notre plan de mise en œuvre. Nous voulons continuer à nous

concentrer sur notre plan et à évaluer son efficacité. Nous espérons que, dans cinq ans, nous aurons appris quelques leçons ; nous procèderons à une mise à jour du plan et réévaluerons notre réseau et notre plan pour pouvoir répondre aux attentes de la communauté et atteindre les objectifs de Vision Zéro.

Strathcona County, AB

Interview avec **Debbie Rawson**, conseillère en intégration des transports et en sécurité, Strathcona County

PARACHUTE : Quels ont été, à votre avis, les plus grands succès ou accomplissements du programme?

DEBBIE : L'un de nos succès a été le plan d'action sur la sécurité routière dans les quartiers, qui représente un pas en avant supplémentaire vers la mise en œuvre de changements en matière de conception nécessaires pour créer une approche "Système sûr". Le comté a adopté un programme qui est intégré dans notre programme de réhabilitation des quartiers résidentiels qui permet de mettre automatiquement en œuvre des améliorations matérielles qui promeuvent la sécurité des piétons à tous les passages piétons près de nos écoles, des terrains de jeux et aux endroits où les sentiers convergent avec une route, sans devoir mettre en œuvre de mesures de ralentissement de la circulation publiques. La réhabilitation des quartiers résidentiels inclut la mise en œuvre d'améliorations physiques, telles que la création d'avancées de trottoirs et de feux pour piétons à tous les endroits où certaines conditions sont présentes. Ceci est utile, car la mise en œuvre de mesures de ralentissement de la circulation requiert un grand engagement du public. Ces changements sont mis en œuvre à l'aide des ressources de notre programme de réhabilitation annuel et c'est donc un processus bien plus efficient au niveau du coût pour nous, car cela nous permet d'allouer notre budget sécurité routière à d'autres secteurs.



J'aimerais encore mentionner quelques autres points qui, du point de vue technique, ont été traités par le plan d'action sur la sécurité aux intersections. Par exemple, dans quelles circonstances devrions-nous introduire des phases de virages à gauche protégées à nos intersections ? Ceci est utile, car nous faisons face à beaucoup de résistance quand il s'agit de réduire l'efficacité de nos intersections. Le fait d'avoir un processus de mise en œuvre cohérent et défendable aide à gérer et à réduire cette résistance. Des évaluations régulières montrent qu'à ce jour, nous avons obtenu une baisse de 78 pour cent dans les collisions qui se produisent au moment de tourner à gauche.

En outre, la ligne directrice sur les dispositifs de sécurité d'intersection nous aide à renforcer nos capacités et pourra, en fin de compte, nous aider à reconstruire la confiance au sein de la communauté, car ceci montrera que ces outils sont utilisés en se basant sur des données et de manière ciblée.

PARACHUTE : Et d'un autre côté, à quels défis le programme a-t-il fait face ? Comment les avez-vous surmontés ? Merci de vous concentrer sur un ou deux défis significatifs dans votre réponse.

DEBBIE : Nous n'avons pas l'environnement politique nécessaire pour mettre en œuvre une approche systémique sur la sécurité routière complète ou utiliser la terminologie "Vision Zéro", car il y a beaucoup de résistance et d'incertitude dans notre municipalité. Edmonton a eu des résultats incroyables avec son programme Vision Zéro, mais, de bien des façons, les gens réduisent Vision Zéro au fait d'installer "beaucoup de caméras de radar" et cela en irrite également beaucoup.

Nous étions, à l'origine, très optimistes quant à notre capacité à intégrer ces mesures dans le plan stratégique de sécurité routière, car il a été adopté de manière unanime par le conseil municipal. Mais, lorsque nous avons commencé à mettre en œuvre des mesures de ralentissement de la circulation, nous avons dû faire face à la résistance du public et de certains politiciens. Cela a été une bonne occasion d'apprentissage pour nous.

PARACHUTE : Avez-vous identifié des stratégies efficaces pour créer et maintenir des partenariats face à cette résistance ?

DEBBIE : Eh bien, j'aimerais revenir aux stratégies que j'ai mentionnées ci-dessus, qui sont de mettre en œuvre des approches claires et basées sur la preuve (comme les dispositifs de sécurité d'intersections ou les phases de virages à gauches protégées). Quand on nous demande pourquoi nous les utilisons, tous les membres de notre équipe peuvent répondre à cette question de manière claire et cohérente, car ils peuvent parler des avantages de ces dispositifs.

PARACHUTE : Si vous aviez un conseil à donner aux juridictions qui envisagent d'adopter Vision Zéro, quel serait ce conseil ?

DEBBIE : Il faut que les gens croient au programme et y participent, à tous les niveaux, dans nos services d'ingénierie et au niveau des cadres et du conseil municipal avant de continuer. Dans notre municipalité, presque tout le monde comprend les risques présents sur les routes résidentielles et on nous demande souvent de faire respecter les règles. Mais, en fin de compte, nous avons d'excellents résultats dans nos quartiers : 59 décès au cours des 10 dernières années sur nos grandes routes et un décès seulement sur une route

résidentielle. La plupart des collisions se produisent sur les grandes routes, mais nous recevons le plus de rétroactions au sujet des routes résidentielles. Notre municipalité est très orientée vers le service et nous répondons donc à ces requêtes, mais il est important que nous comprenions où sont les vrais problèmes en matière de sécurité routière dans notre communauté et que nous promouvions les changements qui sont nécessaires pour améliorer la sécurité.

Un autre conseil que je donnerais serait de vous assurer d'employer une approche d'équipe et des processus d'équipe et d'avoir des représentants de conseillers municipaux dans votre comité Vision Zéro. Le soutien du conseil municipal est précieux, il faut avoir le soutien de conseillers qui promeuvent votre programme et le soutiennent activement.

PARACHUTE : Quelle est votre vision pour le programme Vision Zéro au cours des cinq prochaines années ?

DEBBIE : Tout ce dont j'ai parlé continuera à se développer. Je n'ai pas encore mentionné le fait que le service Planification et Développement s'est joint à nous. De mauvaises décisions dans le domaine de la planification qui ont encouragé l'utilisation séparée de terres et un design orienté vers l'usage de véhicules ont entraîné de nombreux problèmes. Les planificateurs font face à une grande pression aujourd'hui pour augmenter la densité et l'accessibilité piétonne. Quand nous examinons les chiffres et les normes relatifs à notre croissance, nous essayons de concevoir des routes qui promeuvent la réduction dans la vitesse, ce qui fait que les mesures de ralentissement de la circulation seront déjà en place et que les intersections des routes principales seront conçues de manière plus sécuritaire. Nous n'aurons donc pas à essayer de rectifier les choses.

Nous sommes en train, à l'heure actuelle, d'essayer de développer l'acceptation et la compréhension (interne, externe et parmi les résidents). Et quand nous penserons avoir obtenu la compréhension et le soutien nécessaires, nous tenterons d'adopter le plan Vision Zéro. Nous ne savons pas si cela pourra se faire dans un an ou dans cinq ans.

Remerciements

Nos sincères remerciements à toutes les parties prenantes principales qui ont participé à cette entrevue, qui ont fait don de leur temps et partagé leurs expériences sur ce sujet. Ces parties prenantes sont au cœur de chaque programme et incluent des agents de sécurité routière, des ingénieurs, des agents responsables de l'application du règlement et des experts dans d'autres sujets impliqués dans l'adoption, la mise en œuvre et/la promotion de ce programme :

- **Beth Goodger**, ancienne directrice générale, Travaux publics, Ville de Brantford
- **Russ Loukes**, directeur général par intérim, Travaux publics, Ville de Brantford
- **Colleen Hildebrandt**, directrice du service de sensibilisation, Division Stratégie sécurité routière, RoadSafetyBC
- **Erin Anderson**, cadre supérieur, Stratégie sécurité routière et relations avec les parties prenantes, RoadSafetyBC
- **Tony Churchill**, responsable, Operations sécurité routière, Ville de Calgary
- **Brad Ward**, directeur, Services protection, directeur de gestion des urgences, Ville de Fort Saskatchewan
- **David Ferguson**, agent de la circulation, Ville de Hamilton
- **Mark Ridley**, technologue principal Opérations, Division de la planification et du design du transport, Ville de London
- **Maged Elmadhoon**, ingénieur Circulation et transport et chef de projets, Ville de London
- **Gary Matson**, gestionnaire, Driver Fitness, Manitoba Public Insurance
- **Clif Eden**, gestionnaire, programmes sur la sécurité routière, Manitoba Public Insurance
- **Dean Schick**, gestionnaire des transports, Ville de St. Albert
- **Debbie Rawson**, conseillère en intégration des transports et en sécurité, Strathcona County

Et enfin, nous aimerions dire un grand merci à Jenny Zhan, BHSc, candidate à une maîtrise en santé publique, pour avoir mené ces entretiens et dirigé le développement de cette étude de cas, mais aussi le développement d'une étude de cas encore plus étendue et

approfondie sur le contexte canadien de Vision Zéro ; sa participation a été essentielle à la création de cette publication.