



Janvier 2020

**S'engager en faveur
de Vision Zéro au Canada**

parachute.ca/vision-zero

Sommaire

Vue d'ensemble	1
À qui s'adresse ce document	1
Raison d'être de ce document.....	2
Usages	2
Objectifs d'apprentissage	3
Vision Zéro en détail.....	4
Principes	4
Facteurs essentiels de réussite.....	4
Politiques et pratiques	5
Les origines de Vision Zéro	6
L'histoire de la Suède.....	6
Vision Zéro dans le monde.....	7
Vision Zéro au Canada.....	9
Approches et outils issus de Vision Zéro	13
Approche systémique de la sécurité.....	13
Les cinq éléments de la sécurité routière	14
Cadre Rues complètes.....	16
Approche de santé publique.....	18
Vision Zéro : Principes et liste de contrôle pour une adoption efficace.....	19
Outils de mise en œuvre	21
Indicateurs d'une collectivité Vision Zéro	22
Devenir une collectivité Vision Zéro – Étape 1 : Réflexion	24
Devenir une collectivité Vision Zéro – Étape 2 : Adoption	25
Devenir une collectivité Vision Zéro – Étape 3 : Mise en œuvre et pérennisation....	27
Contre-mesures ayant fait leurs preuves pour atteindre le niveau zéro	29
Contre-mesures pour améliorer la sécurité routière en milieu urbain	30
Contre-mesures pour améliorer la sécurité routière en milieu rural	33
Conclusion	34
Références.....	35

S'engager en faveur de Vision Zéro au Canada

Vue d'ensemble

Ce document, développé avec le généreux soutien de Desjardins, fournit un modèle national de leadership éclairé pour une mise en œuvre pratique de Vision Zéro au Canada. Il résume brièvement les origines de Vision Zéro et l'état actuel de celle-ci au Canada. Il présente également un examen de haut niveau de Vision Zéro et des cadres de sécurité routière au Canada et à l'étranger. Utilisant une approche de prévention des blessures établie en fonction de la théorie de la santé publique, ce document fournit des renseignements sur la mise en œuvre précise de Vision Zéro, et aborde également les facteurs contextuels qui ont une incidence sur ces efforts de mise en œuvre, comme l'état de réparation des collectivités. Des outils créés par Parachute et des liens vers d'autres outils complètent le document et fournissent des ressources utiles qui répondent aux besoins des intervenants à toutes les étapes de leur engagement en faveur de Vision Zéro.

Pour être efficace, l'initiative Vision Zéro doit être menée en collaboration. Les gouvernements, les organismes de réglementation, l'industrie, les professionnels, les organisations communautaires, les usagers de la route et de nombreux autres intervenants jouent un rôle à cet égard. Ce document porte principalement sur le rôle que doivent assumer les gouvernements, les décideurs politiques et leurs partenaires dans l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre de plans de sécurité routière liés à Vision Zéro dans leurs administrations respectives. Bien que les responsabilités des autres intervenants, comme les usagers de la route individuels, soient une composante de la sécurité routière, elles ne sont pas le sujet de ce document.

À qui s'adresse ce document

Ce document est destiné aux intervenants et aux professionnels de diverses disciplines qui jouent un rôle dans la promotion, la planification, la mise en œuvre, l'évaluation et la pérennisation de la sécurité routière. Ce document s'adresse en particulier aux personnes suivantes :

- Les intervenants communautaires (par exemple les professionnels de la santé publique, les spécialistes de la prévention des blessures)
- Les fonctionnaires municipaux (par exemple les maires, les conseillers)
- Le personnel municipal (par exemple les décideurs politiques, les urbanistes, les ingénieurs, les planificateurs de sécurité routière)

Les auteurs de ce document comprennent que les lecteurs peuvent se trouver à différentes étapes quant à l'adoption et à la mise en œuvre de Vision Zéro. En voici un aperçu :

- Réflexion sur Vision Zéro
- Adoption de Vision Zéro
- Mise en œuvre et pérennisation de Vision Zéro

Ce document sera utile aux lecteurs à toutes les étapes du processus.

Raison d'être de ce document

- Bien que le concept de Vision Zéro soit généralement bien compris, nous reconnaissons qu'il existe un certain nombre de lacunes entre la compréhension du concept et la promotion, l'adoption et la mise en œuvre de Vision Zéro dans la pratique. En bref, il existe une incertitude quant à la façon d'appréhender Vision Zéro au sein d'une administration donnée.
- Il est nécessaire de prendre en compte non seulement les interventions concrètes liées à Vision Zéro (par exemple les options de conception des routes), mais également le contexte (c'est-à-dire social, politique) dans lequel le lecteur s'inscrit.
- Ce document s'appuie sur l'expertise de Parachute en matière de prévention des blessures et superpose l'approche de santé publique aux principes de Vision Zéro pour fournir un cadre complet et inclusif, dont des outils sur la façon de mettre en œuvre Vision Zéro et les contre-mesures pour améliorer la sécurité routière.

Usages

Ce document permet :

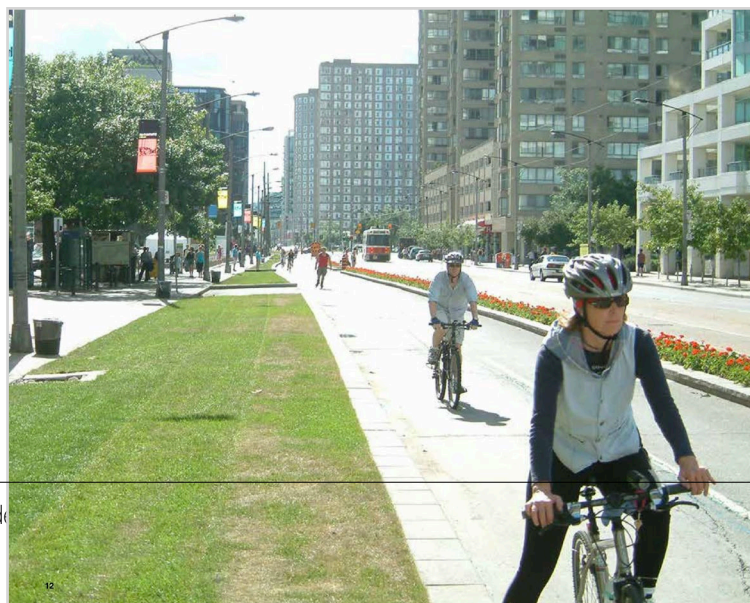
- De comprendre les raisons à l'origine de la création de Vision Zéro, la façon dont l'initiative a été mise en place et ce que signifie le fait d'être une administration Vision Zéro.
- D'acquérir des connaissances de haut niveau sur le portrait actuel de Vision Zéro au Canada.
- De soutenir les professionnels de la santé, les fonctionnaires, les forces de l'ordre, les ingénieurs et les planificateurs, les professionnels de la prévention des blessures ou les membres du public qui souhaitent promouvoir l'adoption de Vision Zéro dans leur administration.

Nous vous invitons à utiliser les outils fournis à la fin de ce document pour soutenir vos efforts de promotion de Vision Zéro, de la réflexion à l'adoption, en passant par la mise en œuvre et la pérennisation du processus.

Objectifs d'apprentissage

Après avoir pris connaissance de ce document :

- Vous aurez acquis une compréhension de haut niveau de Vision Zéro et des cadres de sécurité routière au Canada et dans le monde.
- Vous comprendrez les différents principes de Vision Zéro et la façon dont ils peuvent soutenir la planification et la mise en œuvre du processus.
- Vous saurez comment accéder aux ressources et aux outils s'appliquant à Vision Zéro.
- Vous serez au fait des nombreuses contre-mesures qui ont fait leurs preuves et permis d'atteindre Vision Zéro.



Vision Zéro en détail

Vision Zéro est une initiative multinationale de sécurité routière qui réinvente les approches traditionnelles de la sécurité routière, en se fondant sur la philosophie selon laquelle personne ne devrait être tué ou gravement blessé en utilisant le système de transport. L'initiative Vision Zéro repose sur la conviction que les « accidents » sur nos routes ne sont pas des accidents du tout et qu'ils sont prévisibles et évitables.

Principes

Vision Zéro repose sur les croyances et les concepts fondamentaux suivants (Edmonton, s. d.)

- Aucune perte de vie n'est acceptable
- Les décès et les blessures graves dus aux accidents de la route sont évitables
- En tant qu'êtres humains, nous commettons des erreurs et ces erreurs doivent être prévues et envisagées afin qu'elles n'entraînent pas de blessures graves ni de décès
- Nous sommes vulnérables physiquement lorsque nous sommes victimes d'accidents de la route

Dans une collectivité Vision Zéro, l'élimination des décès et des blessures graves est une responsabilité partagée entre tous les usagers de la route et les personnes qui conçoivent et entretiennent nos routes. Cela se traduit essentiellement par des conducteurs prudents, des véhicules sûrs, des routes sûres et la vitesse adéquate pour chaque type de route.

Facteurs essentiels de réussite

Les facteurs qui contribuent au succès de l'approche Vision Zéro comprennent les éléments suivants (Réseau Vision Zéro, 2015) :

- Engagement politique
- Leadership multidisciplinaire
- Plan d'action
- Équité
- Coopération et collaboration
- Approche systémique
- Accent mis sur les données
- Engagement communautaire
- Transparence

Une approche réussie intègre ces facteurs contributifs. Elle définit des objectifs précis visant la réduction du nombre de décès et de blessures graves et s'efforce de les atteindre.

Politiques et pratiques

Les politiques et les pratiques sont le fondement d'une approche solide et engageante envers Vision Zéro car elles façonnent la prise de décision relative à la mise sur pied d'un plan d'action Vision Zéro. Voici quelques exemples de politiques et de pratiques relevant de Vision Zéro (Réseau Vision Zéro, s. d.-a) :

- Développer et maintenir un cadre de leadership, de collaboration et de responsabilité
- Fixer des objectifs numériques
- Collecter, analyser et utiliser les données dans le cadre de la planification et du processus décisionnel liés à Vision Zéro
- Privilégier l'équité et l'engagement
- Concevoir des routes qui placent la sécurité au premier plan
- Assurer la gestion de la vitesse de sécurité
- Maximiser les progrès technologiques sans négliger les solutions à faible technicité.



Les origines de Vision Zéro

Il peut être difficile d'aider les gens à comprendre que l'atteinte d'un objectif zéro décès et blessure grave sur nos routes est réaliste et réalisable. Le Canada, comme le reste du monde, considère depuis longtemps que ces décès et ces blessures sont inévitables, et beaucoup en sont venus à accepter cette idée comme un fait. Cependant, Vision zéro est en passe de faire évoluer les mentalités et de faire accepter l'idée que le seul nombre acceptable de décès et de blessures graves sur nos routes est de zéro. Cette approche cible toutefois les accidents les plus graves et il est probable qu'elle ne parvienne pas à réduire tous les types de collisions. Vision Zéro est aujourd'hui adoptée par de nombreux pays et villes du monde entier.

L'histoire de la Suède

Le concept Vision Zéro a été créé par des experts en sécurité routière de l'Administration suédoise des transports. Lors de sa première présentation en 1995, l'idée a été accueillie avec scepticisme. Cependant, Vision Zéro a recueilli un certain soutien dans les années qui ont suivi, lorsque les gens ont commencé à réfléchir sérieusement aux concepts et aux résultats positifs de cette approche. Les experts en sécurité routière ont collaboré avec des ministères, des groupes de travail, des intervenants et des partenaires tels que la police, l'Association suédoise des autorités locales et des régions et la Société nationale pour la sécurité routière, pour élaborer un mémoire ministériel et, plus tard, un projet de loi officiel du gouvernement. En 1997, avec le soutien important de chercheurs, des médias et des partis politiques, le Parlement suédois a décidé que Vision Zéro constituerait le fondement de son travail de sécurité routière (Trafikverket - Administration suédoise des transports, 2014).

« Une volonté politique forte a été d'une importance décisive pour que Vision Zéro devienne un objectif national à long terme associé au travail sur la sécurité routière, et par la suite, un exemple international »

Trafikverket – Administration suédoise des transports, 2014

Lorsque Vision Zéro a été adoptée, toutes les personnes concernées étaient conscientes du fait que Vision Zéro ne pourrait se réaliser immédiatement et que le processus nécessiterait du temps, de la collaboration et de l'engagement. Pour garantir des progrès efficaces, le gouvernement suédois a défini des objectifs immédiats permettant

de contrôler et d'évaluer les efforts déployés dans le cadre de Vision Zéro en matière de sécurité routière (Trafikverket - Administration suédoise des transports, 2019).

La Suède a aujourd'hui l'un des taux de mortalité liés au trafic routier les plus bas au monde et son travail en matière de sécurité routière a été salué par les Nations Unies et l'Union européenne (Bureaux gouvernementaux de la Suède, 2016). Compte tenu des progrès manifestes qu'elle a réalisés pour garantir la sécurité des routes pour tous les usagers, la Suède a renouvelé son engagement en faveur de Vision Zéro en 2016 (Bureaux gouvernementaux de la Suède 2016).

Vision Zéro dans le monde

Des villes de tout le Canada, des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie, du Royaume-Uni, du Japon, de l'Inde, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Pologne et de la Norvège ont pris des engagements dans le cadre de Vision Zéro. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) et la Banque mondiale participent également à cette initiative à l'échelle mondiale, et de nombreuses villes dans le monde ont déjà atteint le chiffre de zéro décès sur les routes pendant une année au moins (Dekra, s. d.).

Réseau Vision Zéro (États-Unis)

Le réseau Vision Zéro a été fondé par Leah Shahum, qui a une grande expérience de l'industrie des transports. Elle a effectué des recherches sur les stratégies de Vision Zéro en Suède, en Allemagne et aux Pays-Bas et utilise sa solide expérience pour mener à bien les efforts consentis dans le cadre de Vision Zéro aux États-Unis et diriger le réseau Vision Zéro.

Le réseau Vision Zéro rassemble des leaders dans les domaines de la santé publique, de l'ingénierie de la circulation, de l'application de la loi par les forces de police, de la politique et de la défense des intérêts qui font progresser l'approche Vision Zéro et favorisent une collaboration efficace. Le réseau cherche à élaborer des stratégies, des politiques et des pratiques qui contribuent au succès de Vision Zéro et qui permettent aux intervenants de mettre en commun les ressources, les recommandations, les idées et les leçons apprises. Le réseau Vision Zéro offre également des possibilités de réseautage

« Pour que nos communautés parviennent à assurer la sécurité des personnes dans nos rues, sur nos trottoirs et sur nos pistes cyclables, il faudra un réel changement. De plus, nous savons que ce changement ne sera pas facile car il faudra, dans de nombreux cas, remettre en question le statu quo ».

Réseau Vision Zéro, 2018

en organisant des réunions en personne avec des dirigeants communautaires de tous les États-Unis engagés dans Vision Zéro. Le réseau offre un soutien à toutes les collectivités Vision Zéro en planifiant des webinaires, des conférences, des études de cas, des réunions en personne et en offrant diverses ressources pratiques afin d'encourager et de sensibiliser la population à l'adoption d'approches et de stratégies efficaces liées à Vision Zéro.

« Ce projet n'a été possible que grâce à l'effort soutenu de nombreux organismes et partenaires de la ville qui ont travaillé de concert pour trouver des solutions fondées sur des données probantes ».

Gouvernement de New York, 2019

Pleins feux sur New York

La ville de New York a adopté Vision Zéro en 2014. Actuellement, le taux d'accidents mortels liés aux accidents de la route à New York pour 100 000 citoyens est comparable à celui de la Suède (gouvernement de New York, 2019).

Exemples de contre-mesures et d'initiatives liées à Vision Zéro à New York (gouvernement de New York, 2019) :

- Plus de 1400 visites de sensibilisation à la sécurité dans les écoles
- Association avec plus de 350 centres pour personnes âgées à des endroits prioritaires
- Installation de 363 dos d'âne en 2018
- Installation de 837 protections latérales de camions en 2018
- 6584 conducteurs de bus formés à Vision Zéro
- Installation de 873 cycles devancés pour piétons
- 27 000 chauffeurs certifiés de la Taxi & Limousine Commission (TLC) formés à Vision Zéro
- 7536 conducteurs urbains ont suivi des cours de conduite préventive
- Installation de 82 miles de pistes cyclables protégées
- 150 emplacements identifiés pour l'installation de nouveaux feux de circulation

Amélioration de la sécurité routière dans la ville* (gouvernement de New York, 2019)

- Les décès de piétons ont diminué dans une proportion de 37 pour cent depuis 2013
- Le nombre de décès de cyclistes est le plus bas depuis trois décennies, malgré le fait que les cyclistes sont plus nombreux que jamais sur les routes de New York
- Les décès dus aux accidents de la route ont diminué dans une proportion d'un tiers
- Le nombre de morts sur les routes est le plus bas jamais enregistré depuis l'avènement de l'automobile

Vision Zéro au Canada

Des villes de tout le Canada ont pris des mesures pour lutter contre les tragédies évitables liées aux accidents de la route. Les efforts ont vu le jour à Edmonton en 2015 et se sont étendus à l'ensemble du pays, allant des échelons municipaux, provinciaux et territoriaux à la mise en place d'une stratégie nationale de sécurité routière Vision Zéro. Voici, selon nos connaissances, la liste des villes, régions et provinces qui ont adopté Vision Zéro à compter de novembre 2019. Veuillez noter que de nouvelles villes examinent et adoptent régulièrement Vision Zéro; cette liste change donc fréquemment et peut ne pas être exhaustive. Il est également important de tenir compte du fait que les plans, stratégies et approches liés à Vision Zéro des différentes administrations peuvent prendre de nombreux noms différents, en fonction de l'engagement et des objectifs définis. Certains plans peuvent indiquer, entre autres, « Objectif Zéro », « Destination Zéro », dans un effort de communiquer leur objectif de zéro décès sans pour autant se présenter sous la dénomination spécifique « Vision Zéro ».

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le portrait canadien de Vision Zéro et pour savoir comment participer, consultez le site : parachute.ca/vision-zero.

National

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a adopté Vision Zéro en lançant la *Stratégie de sécurité routière 2025* en 2016. *Vision Zéro : les routes les plus sûres au monde*, s'inspire de l'approche systémique de la sécurité routière et a été élaborée pour aider les administrations à mettre en œuvre des programmes de sécurité routière qui répondent à leurs besoins.

Provincial

- La Colombie-Britannique a été la première province canadienne à soutenir Vision Zéro dans sa stratégie provinciale de sécurité routière (2016)
- Le Manitoba a emboité le pas à la Colombie-Britannique en publiant *Road to Zero: Manitoba Road Safety Plan 2017-2020* (2017)

Municipal

Nouvelle-Écosse

- Halifax (2018)

Québec

- Montréal (2016)
- Trois-Rivières (2018)
- Toronto (2016)
- London (2017)
- Région de Peel (2017)
- Brantford (2018)
- Région de Durham (2019)
- Kingston (2019)
- Hamilton (2019)

Saskatchewan

- Saskatoon (2018)

Alberta

- Edmonton (2015)
- Calgary (2018)
- St. Albert (2018)
- Fort Saskatchewan (2019)

Colombie-Britannique

- Vancouver (2016)
- Surrey (2019)

Pleins feux sur Edmonton, Alberta

En 2015, le conseil municipal a approuvé la Edmonton's Road Safety Strategy 2016-2020 (Stratégie de sécurité routière d'Edmonton 2016-2020) et Edmonton est devenue la première ville canadienne à adopter Vision Zéro.

Exemples de contre-mesures et d'initiatives liées à Vision Zéro à Edmonton (Edmonton, 2019) :

- Amélioration (34) de la phase des feux clignotants de virage à gauche
- Réaménagement de 14 voies de virage à droite aux principales intersections de grandes artères
- Amélioration de la visibilité de 54 signaux
- 395 zones de terrains de jeux
- 48 signaux pour piétons / clignotants orange
- 187 panneaux indicateurs pour les conducteurs
- Amélioration de la sécurité dans 64 zones scolaires

- 43 zones d'écoles secondaires de premier cycle (ultérieurement converties en zones de terrains de jeux)
- Distribution de plus de 100 000 étiquettes réfléchissantes pour la sécurité des piétons

Amélioration de la sécurité routière dans la ville* (Edmonton, 2019)

- Diminution du nombre de blessés graves dans une proportion de **17 pour cent**
- Diminution du nombre de blessures chez les piétons dans une proportion de **21 pour cent**
- Diminution du nombre de blessures chez les cyclistes dans une proportion de **29 pour cent**
- Diminution du nombre de blessures chez les motocyclistes dans une proportion de **26 pour cent**

En outre, la ville d'Edmonton a intégré des composantes d'éducation et d'application de la loi pour soutenir Vision Zéro. L'éducation à la sécurité routière à Edmonton comprend l'échange de connaissances entre les différentes administrations (citons à titre d'exemple l'organisation de l'International Urban Traffic Safety Conference (Conférence internationale sur la sécurité de la circulation urbaine), ainsi que des programmes d'éducation pour les usagers de la route qui tiennent compte de leurs attitudes et de leurs croyances en matière de sécurité routière (par exemple la campagne « quatre choses à savoir » pour améliorer la sensibilisation des conducteurs aux cyclistes).

De plus, les données sont utilisées pour recenser les zones présentant un niveau élevé d'infractions à la sécurité routière et pour cibler les ressources en matière d'application de la loi requises en conséquence; parfois, les ressources en matière d'application de la loi sont affectées à des questions spécifiques telles que la sécurité des zones scolaires. La police s'intéresse à divers comportements à risque, notamment la conduite avec facultés affaiblies, la distraction au volant, le non-port de la ceinture de sécurité et les excès de vitesse.

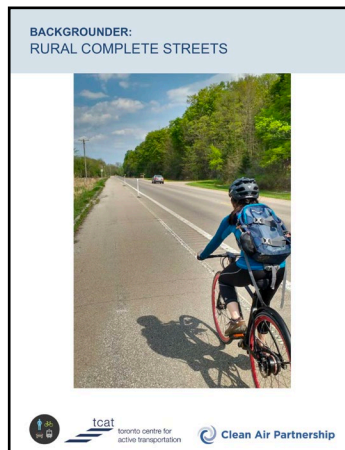
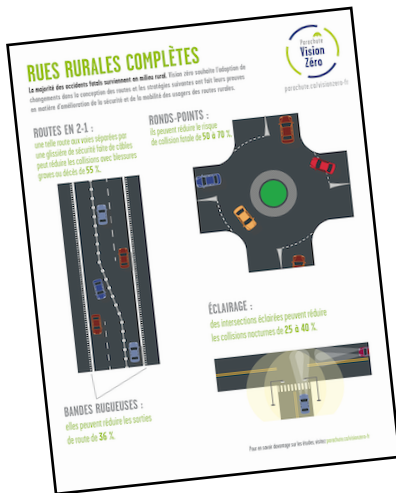
Pour en savoir plus sur Vision Zéro dans d'autres administrations canadiennes, veuillez consulter la [Cartographie Vision Zéro de Parachute](#) et [Parachute's Vision Zero Canadian Landscape 2.0](#) (disponible en anglais uniquement).

Considérations urbaines et rurales liées à Vision Zéro au Canada

Les dichotomies entre zones urbaines et rurales sont un élément important à prendre en compte lorsque l'on cherche à mettre en œuvre Vision Zéro dans une administration donnée. Les budgets, l'environnement bâti et les questions spécifiques de sécurité routière peuvent varier en fonction de la taille, de l'emplacement et de la population d'une communauté. Les contre-mesures pour les environnements urbains et ruraux sont examinées à la section « Contre-mesures ayant fait leurs preuves » de ce document.

Plus obtenir de plus amples renseignements sur les expériences Vision Zéro en milieu rural, cliquez sur les liens suivants :

- [Parachute Vision Zéro : Rues rurales complètes](#)
- [Complete Streets for Canada: Rural Complete Streets](#) (en anglais uniquement)
- [Fort Saskatchewan: Traffic Safety Plan](#) (en anglais uniquement)

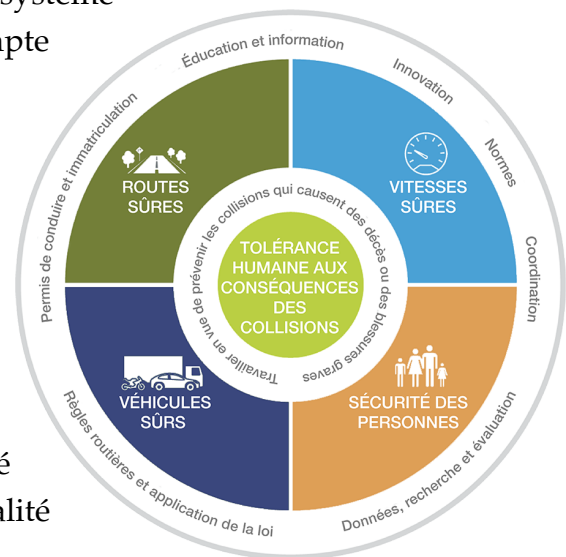


Approches et outils issus de Vision Zéro

Parachute a effectué un inventaire des outils, des cadres et des ressources liés à Vision Zéro, lesquels définissent les critères, les étapes, les lignes directrices et les composantes de Vision Zéro dans divers contextes. Chacun de ces outils et cadres repose sur des approches sous-jacentes distinctes et présente de nombreux niveaux de mise en œuvre, allant de l'échelon local ou municipal à l'échelon provincial et territorial ou national. Considérant Vision Zéro et la sécurité routière dans son ensemble, l'objectif sous-jacent est le même : zéro blessure grave et zéro décès sur les routes. Vous pouvez utiliser les outils présentés à la fin de cette section, quel que soit le niveau de réalisation de Vision Zéro dans votre administration : réflexion, adoption, ou mise en œuvre et pérennisation.

Approche systémique de la sécurité

L'approche systémique de la sécurité reconnaît que la prévention des blessures passe par l'offre de possibilités de déplacement sûres. L'approche systémique de la sécurité part du principe que les personnes sont vulnérables et commettent des erreurs et que nous devons travailler ensemble pour concevoir un système de transport routier global indulgent qui tienne compte de ces erreurs (gouvernement de l'Australie, 2018). L'approche systémique de la sécurité considère la sécurité routière comme une responsabilité partagée; elle est le résultat des interactions entre les différents éléments qui influencent la façon dont les personnes se déplacent et se comportent sur les routes et leur risque d'être impliquées dans une collision. Lorsque le système de transport est conçu et construit de façon sûre, il profite à la société en termes d'accessibilité, d'activité physique, de qualité de l'air, de changement climatique et de durabilité environnementale (World Resources Institute, s. d.).



Les principes clés de l'approche systémique de la sécurité sont les suivants (gouvernement de l'Australie, 2018) :

- Créer des normes relatives à la sécurité des véhicules, des routes et des équipements

- Élaborer des règles de conduite et des stratégies d'application de la loi qui encouragent le respect des règles et gèrent les cas de non-respect
- Utiliser des données ainsi que des résultats de recherche et d'évaluation pour comprendre les collisions et les facteurs de risque
- Gérer l'accès routier par la délivrance de permis de conduire et l'immatriculation des véhicules
- Être ouvert aux innovations et aux changements
- Assurer la gestion et la coordination efficaces de la part des intervenants
- Fournir un cadre éducatif et informatif

Les cinq éléments de la sécurité routière

Les cinq éléments de la sécurité routière sont couramment utilisés pour la planification de Vision Zéro. Les cinq éléments les plus couramment utilisés sont les suivants : ingénierie, application de la loi, évaluation, éducation et engagement. L'ingénierie fait principalement référence à la conception et à l'exploitation des routes de manière à prévenir les collisions ou à réduire la gravité des collisions et les blessures graves et les décès qui en résultent, tout en minimisant le rôle que l'erreur humaine peut jouer dans ces collisions (Bureau de la sécurité routière, s. d.). Le contrôle du réseau, les examens de la sécurité routière effectués en cours de service et les vérifications de la sécurité routière sont quelques-uns des moyens permettant de définir les contre-mesures possibles pour améliorer la sécurité (Calgary, 2018).



L'application de la loi fait référence à une communication et un partenariat solides entre les villes et les services de police et à un contrôle renforcé ciblant les risques de sécurité routière tels que les excès de vitesse, la conduite avec facultés affaiblies, le fait de suivre de trop près, la distraction au volant et divers autres comportements de conduite à haut risque (Calgary, 2018; Bureau de la sécurité routière, s. d.). Une approche basée sur les données lors de la planification de Vision Zéro est souvent atteinte en partenariat avec les services de police en utilisant les données de la police pour recenser les points chauds en vue du contrôle par ordre de priorité (Bureau de la sécurité routière, s.d.).

Des contre-mesures telles que le contrôle automatisé de la vitesse par caméra sont souvent utilisées pour encourager le respect des règles de la route (Bureau de la sécurité routière, s. d.).

L'évaluation est nécessaire pour garantir l'efficacité et l'efficience de la planification de la sécurité routière, ainsi que la mise en œuvre de mesures fondées uniquement sur des données probantes (Bureau de la sécurité routière, s. d.). La recherche sur le succès des contre-mesures visant à réduire les accidents de la route (réduction des limitations de vitesse, balises clignotantes rectangulaires, contrôle automatisé, caméras aux feux rouges) produit des résultats tels que les changements de vitesse et la réduction des collisions, deux façons dont on intègre souvent l'évaluation dans les plans de Vision Zéro (Bureau de la sécurité routière, s.d.; Calgary, 2018).

L'éducation est essentielle pour sensibiliser le public aux différents problèmes de sécurité routière, comprendre les attitudes du public et promouvoir un comportement sûr sur la route (Calgary, 2018). Ainsi, des initiatives éducatives en matière de sécurité routière peuvent être entreprises avec les intervenants de la sécurité routière afin d'accroître l'exposition aux messages de prévention primaire, des éléments éducationnels peuvent être intégrés aux réunions liées à la sécurité routière, un contenu en ligne peut fournir des réponses aux questions courantes et les résultats des évaluations peuvent être communiqués au public (Bureau de la sécurité routière, s. d.; Calgary, 2018).

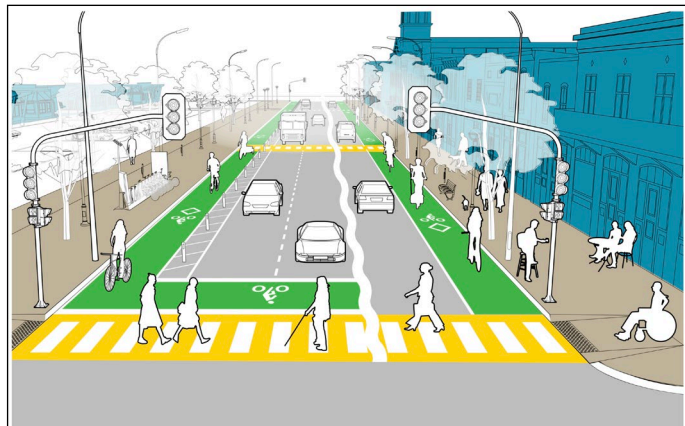
L'engagement comprend souvent des communications bidirectionnelles et l'encouragement de l'interaction avec les intervenants et le public par différents moyens, notamment des initiatives de participation du public, l'utilisation des médias sociaux, les possibilités de consultation publique et les enquêtes, entre autres (Calgary, 2018; Bureau de la sécurité routière, Edmonton, s.d.).

Parfois, des éléments supplémentaires ou des variantes différentes des éléments peuvent être ajoutés ou remplacés, selon le plan et l'objectif. À titre d'exemple, le programme Safe Routes to School (en route vers l'école en toute sécurité) du Vermont comprend la notion d'encouragement plutôt que d'élément d'engagement (État du Vermont, s. d.). En outre, l'équité est toujours une composante et une considération importantes en matière de sécurité routière et elle est souvent incluse en tant que sixième élément.

Cadre Rues complètes

Le cadre Rues complètes met l'accent sur les rues conçues pour les personnes de tout âge, de toute capacité et qui utilisent tous les modes de déplacement, y compris les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et diverses autres personnes (Complete Streets for Canada, s. d.). Les politiques « Rues complètes » garantissent que les rues sont conçues pour tous les usagers de la route et pas seulement pour les conducteurs de véhicules automobiles. Le cadre « Rues complètes » est étroitement lié à la santé publique; ces politiques ont été intégrées de manière cohérente aux stratégies de santé préventive en Amérique du Nord pour promouvoir l'habitabilité en utilisant des stratégies de conception telles que le mobilier urbain et les arbres (Complete Streets for Canada, s.d.). Les communautés, quels que soient leur emplacement, leur taille et leur population, peuvent mettre en œuvre un cadre « Rues complètes », qu'il s'agisse de rues très fréquentées du centre-ville de Toronto ou de communautés plus suburbaines. La politique sur les Rues complètes a connu une croissance significative depuis son introduction en 2003. Plus de 1400 politiques Rues complètes ont été adoptées aux États-Unis et, à ce jour, plus de 100 politiques ont été adoptées au Canada (Complete Streets for Canada, s. d.).

[L'outil d'évaluation Rues complètes](#) (en anglais uniquement) fournit un aperçu utile pour évaluer les initiatives de sécurité routière dans le cadre de l'approche Vision Zéro. Vous pouvez utiliser cet outil pour évaluer l'efficacité des contre-mesures relatives à la sécurité routière dans votre administration. L'outil complet se compose de 21 indicateurs de performance conçus pour aider les municipalités à évaluer l'efficacité de leurs projets. Les indicateurs sont classés selon quatre objectifs (Centre pour le transport actif, 2015) :



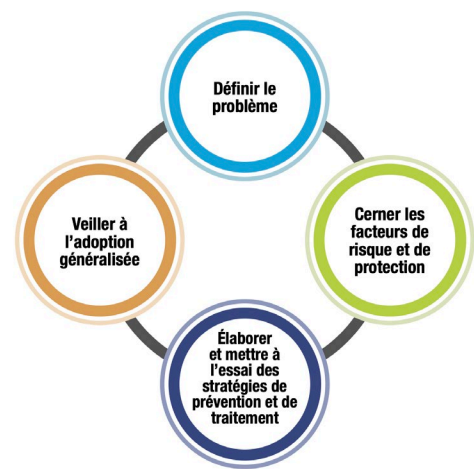
Objectif Rues complètes	Indicateur de performance des résultats (avec les effets souhaités)
Transport actif	<ul style="list-style-type: none"> ● Changements concernant le nombre de piétons (augmentation) ● Changements concernant le nombre de cycles (augmentation) ● Changements concernant la fréquentation des transports en commun (augmentation) ● Changements concernant le nombre de véhicules automobiles (diminution)
Niveau de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ● Changements concernant la gravité des collisions (diminution) ● Changements concernant la fréquence des collisions (diminution) ● Changements observés pour tous les types de collision (piéton/ vélo par rapport aux voitures)(diminution) ● Changements concernant les vitesses de circulation (diminution)
Niveau de service	<ul style="list-style-type: none"> ● Changements concernant la durée des déplacements en transport en commun (diminution) ● Changements concernant la durée des déplacements en véhicules automobiles (et les temps d’attente) (diminution) ● Changements concernant le délai moyen de franchissement d’une intersection par un véhicule automobile (diminution) ● Niveau de service en transport multimodal (amélioration) ● Sécurité et confort perçus (amélioration)
Milieu environnant	<ul style="list-style-type: none"> ● Changements concernant la valeur des propriétés locales (augmentation) ● Évolution des ventes au détail (augmentation) ● Changements au niveau de la qualité de l’air (amélioration) ● Changements concernant l’activité physique (durée et fréquence) - (augmentation)

Approche de santé publique

L'approche de santé publique est de nature préventive et ses objectifs peuvent être applicables à de nombreux problèmes de santé qui touchent les populations, y compris la sécurité routière (Royal Society for the Prevention of Accidents, 2014). L'engagement en faveur de la recherche, de l'évaluation et de l'équité souvent observé dans le domaine de la santé publique en fait une considération importante pour le travail effectué dans le cadre de Vision Zéro (Réseau Vision Zéro, s. d.-b). Cette approche s'appuie sur la méthode scientifique et suppose la compréhension des déterminants sous-jacents des problèmes de santé et l'élaboration de stratégies de prévention efficaces.

L'approche de santé publique comprend quatre étapes faisant partie d'un processus itératif, et pas nécessairement linéaire :

- Définir le problème
- Cerner les facteurs de risque et de protection
- Sélectionner et mettre en œuvre les interventions
- Surveiller et évaluer les interventions et veiller à leur adoption généralisée



L'adoption d'une approche de santé publique en matière de sécurité routière suppose de reconnaître que la façon dont nous nous déplaçons est un déterminant essentiel de notre santé. L'offre d'options saines de déplacement qui assurent la sécurité des personnes, réduisent le bruit et la pollution atmosphérique, minimisent les inégalités en matière de santé et permettent une activité physique accrue peut garantir que les personnes pourront se déplacer en toute sécurité dans leur propre communauté, indépendamment du lieu, du revenu ou d'autres facteurs déterminants (Royal Society for the Prevention of Accidents, 2014). Lorsque vous adoptez une approche de santé publique, assurez-vous de comprendre qui supporte le fardeau des blessures et des décès liés aux accidents de la route dans votre région, où ces accidents se produisent et quelle est leur fréquence (Réseau Vision Zéro, s.d.-b). Les stratégies de santé publique peuvent être intégrées dans le cadre des efforts de Vision Zéro (Réseau Vision Zéro, s.d.-b). Lorsque les intervenants de la sécurité routière et de la santé publique travaillent ensemble, les résultats se traduisent par une amélioration de la sécurité et de la santé (Royal Society for the Prevention of Accidents, 2014).

Vision Zéro : Principes et liste de contrôle pour une adoption efficace

Ce document de Craig Milligan et Rebecca Peterniak (2015) se fonde sur une analyse de l'environnement (entretiens, examen de documents) et expose les cinq grands principes visant l'adoption efficace de Vision Zéro. Le document présente un résumé des expériences vécues dans les administrations qui appliquent Vision Zéro et cherche à fournir des enseignements utiles pour la mise en œuvre de cette initiative. Le document comprend également une liste de contrôle complète à laquelle les municipalités peuvent se référer pour mettre en œuvre leur propre plan Vision Zéro, afin de s'assurer qu'elles prennent les bonnes décisions, quelle que soit l'étape à laquelle elles sont rendues : pré-adoption, adoption ou post-adoption.

[Cliquez sur le lien suivant pour accéder au document complet et à la liste de contrôle](#) (en anglais uniquement)

Milligan et Peterniak (2015) définissent les cinq principes de Vision Zéro :

- **Financement.** Les administrations qui appliquent avec succès Vision Zéro partagent les caractéristiques communes suivantes en matière de financement :
 - ▶ Traitements axés sur les données qui mettent l'accent sur l'optimisation des ressources
 - ▶ Suppression des cloisonnements fondés sur la propriété qui pourraient empêcher une allocation efficace des fonds
 - ▶ Mise en place de circuits de financement durables par la création de programmes définis susceptibles d'obtenir des renouvellements d'allocations budgétaires s'ils se révèlent efficaces en permanence (par exemple, programme systémique d'amélioration de la sécurité des piétons)
 - ▶ Suppression d'autres obstacles au financement lorsque cela se justifie (par exemple dispense de l'obligation de présenter une analyse de rentabilisation pour les traitements prédéfinis à faible coût dont l'efficacité a été prouvée)
- **Partenariats.** Les partenariats sont souvent structurés par l'entremise de comités qui comprennent des représentants de plusieurs organisations et qui rendent compte à un échelon politique supérieur. La formation de comités locaux s'est avérée un moyen important de combler le fossé entre les différents niveaux des organismes. Vision Zéro n'existe généralement pas au sein d'un seul organisme; les organismes individuels

apportent leur expertise, mais établissent une collaboration en participant à des comités basés sur des partenariats. Parmi les intervenants courants, on peut citer :

- ▶ Les politiciens et les employés
 - ▶ Les organismes de santé (santé publique, prévention des blessures, urgences, premiers intervenants)
 - ▶ Les organismes chargés de l'application de la loi
 - ▶ Les fonctionnaires de la justice
 - ▶ Les services des transports ou des travaux publics
 - ▶ Les organismes éducatifs
 - ▶ Les agences d'assurance
 - ▶ Les entreprises
 - ▶ Les organisations communautaires
- **Énoncés de politique.** Les énoncés de politique peuvent contribuer à harmoniser les efforts et à encourager l'engagement en termes de temps, de ressources et de collaboration. Les énoncés de politique concernant Vision Zéro aident à définir clairement le moment où Vision Zéro est officiellement adoptée. Les énoncés de politique doivent bénéficier d'un soutien et d'une approbation politiques, s'inscrire dans une stratégie plus large et être émis après une période de consensus avec les intervenants visant à s'entendre sur l'adoption de Vision Zéro et à élaborer le plan initial.
 - **Engagement du public.** L'engagement du public est essentiel au succès de l'adoption de Vision Zéro. L'engagement du public contribue à renforcer le soutien à l'adoption de Vision Zéro afin de parvenir à un changement de culture en matière de sécurité routière et d'élaborer des plans communautaires une fois l'initiative adoptée.
 - **Formation et accès à l'expertise.** Il se peut que les comtés et les petites agences municipales ne disposent pas d'une expertise importante en matière de sécurité routière. Il est donc important d'embaucher le personnel nécessaire ou d'avoir accès aux ressources, par exemple aux ingénieurs en sécurité.

Veillez noter que cette liste n'est pas exhaustive et qu'il existe différentes approches de Vision Zéro et de la sécurité routière en général qui peuvent également être applicables, comme les approches de sécurité durable et les approches systémiques de sécurité.

Outils de mise en œuvre

Sur la base d'une analyse des ressources disponibles élaborées dans le cadre des approches et cadres susmentionnés et avec l'apport d'expertise des intervenants, Parachute a compilé un ensemble d'outils pour aider les administrations à passer de l'étape de réflexion initiale sur Vision Zéro à celle de l'engagement ferme en faveur de Vision Zéro et du respect de cet engagement à long terme.

Les ressources suivantes (en anglais uniquement) ont été élaborées en utilisant les outils Vision Zéro et les documents et renseignements fournis par des spécialistes, notamment : [Craig Milligan & Rebecca Peterniak's Vision Zéro: Principles and Checklist for Effective Adoption, Prevention Institute](#), le Réseau Vision Zéro ([Core Elements for Vision Zero Communities](#); [Vision Zero: Planning an Effective Road Map for Action: Nine Components of a Strong Vision Zero Commitment](#); [Moving from Vision to Action: Fundamental Principles, Policies & Practices to Advance Vision Zero in the U.S.](#); [Vision Zero Equity Strategies for Practitioners](#)), [World Resources Institute](#). Nous avons également utilisé divers plans de sécurité routière du monde entier et les commentaires d'experts en sécurité routière (Milligan & Peterniak, 2015; Prevention Institute, s. d.; Réseau Vision Zéro, 2018b; Réseau Vision Zéro, 2017; Réseau Vision Zéro, 2015; Réseau Vision Zéro, s. d.-a; Réseau Vision Zéro, s. d.-c; World Resources Institute, 2018).

Indicateurs d'une collectivité Vision Zéro



Approche multi-disciplinaire

Lors de la planification de l'adoption d'une approche Vision Zéro, des partenariats devraient être développés et maintenus avec des professionnels de diverses disciplines, notamment :

- les organismes de santé
- les services d'application de la loi
- les services des transports et des travaux publics
- les politiciens
- les planificateurs
- les ingénieurs
- les éducateurs

Collaboration et engagement

Les membres de la communauté doivent participer à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'évaluation d'un plan Vision Zéro par l'intermédiaire d'une représentation au sein des comités Vision Zéro, de sondages ou de réunions publiques sur la sécurité routière. Le point de vue des membres de la communauté est utile pour :

- Obtenir un soutien et comprendre les éléments requis.
- Savoir quelles seront les contre-mesures efficaces pour répondre aux préoccupations de la communauté en matière de sécurité routière
- Comprendre ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas (après la mise en œuvre).

Volonté politique

Les défenseurs gouvernementaux et la collaboration sont essentiels au succès de tout plan Vision Zéro. La volonté politique peut contribuer à assurer un financement adéquat et constant pour la mise en œuvre des initiatives liées à Vision zéro, et le soutien des responsables politiques peut aider à faire progresser ces initiatives.

La volonté politique est particulièrement importante lorsqu'il s'agit d'apporter des changements politiques liés à la sécurité routière, tels que la réduction des limitations de vitesse.

Plan détaillé

Les collectivités Vision Zéro doivent avoir produit un plan détaillé relatif à la Vision Zéro. Ce plan doit comprendre :

- Des échéances claires pour chaque contre-mesure et/ou initiative de sécurité routière.
- Des responsabilités assignées pour la réalisation de chaque tâche.
- Des objectifs définis et mesurables et/ou des cibles numériques.
- Une composante de formation pour s'assurer que toutes les personnes concernées possèdent les connaissances et l'expertise nécessaires pour réaliser les objectifs du plan.

Indicateurs d'une collectivité Vision Zéro



Accent mis sur les données

Les approches liées à Vision Zéro fondées sur les données permettent de planifier adéquatement l'initiative et d'assurer que les préoccupations prioritaires sont traitées en priorité. Les approches fondées sur les données comprennent les éléments suivants :

- Suivi des points chauds, par exemple en utilisant les données de la police pour déterminer les zones présentant un nombre élevé de collisions.
- Mise en œuvre de contre-mesures qui répondent aux problèmes de sécurité routière les plus graves, dans les zones prioritaires.
- Suivi des progrès et de l'évolution dans le temps de la fréquence et des emplacements des collisions.

S'adresser aux usagers de la route qui utilisent le transport multimodal

La planification de Vision Zéro devrait s'adresser aux usagers de la route qui utilisent le transport multimodal et avoir pour objectif de rendre les routes plus sûres pour les personnes de tout âge et de toute capacité, qui utilisent tous les modes de déplacement : piétons, cyclistes, motocyclistes, automobilistes et personnes qui se déplacent en transports publics. Les approches visant à améliorer la sécurité des usagers de la route du transport multimodal comprennent notamment les éléments suivants :

- Séparer les usagers vulnérables de la route des voitures, des autobus et des camions.
- Offrir des passages sécurisés adéquats.
- Mettre fortement l'accent sur des stratégies équitables.

Mise en œuvre et stratégies d'évaluation

Le plan Vision Zéro décrivant les contre-mesures doit comprendre ou être assorti d'une stratégie de mise en œuvre et d'évaluation des efforts. Les stratégies efficaces devraient :

- Inclure un cadre pour le suivi, l'évaluation et l'établissement de rapports qui reflète directement les résultats mesurables et les objectifs (cibles) numériques définis dans le plan.
- Être mises à jour chaque année pour tenir compte du financement et des plans.
- Communiquer les résultats des évaluations au public et aux principaux décideurs pour déterminer les priorités et le budget.

Contre-mesures ayant fait leurs preuves

Il a été démontré que de nombreuses contre-mesures portant sur la sécurité routière améliorent la sécurité de tous les usagers de la route. À titre d'exemple, les contre-mesures peu coûteuses peuvent comporter des éléments tels que la réduction des vitesses et des phases de signalisation réservées aux piétons, alors que les mesures à coût moyen ou élevé peuvent inclure des éléments tels que l'installation d'infrastructures cyclistes séparées. Certaines contre-mesures ayant fait leurs preuves sont examinées plus en détail à la page 29 du présent document.

Devenir une collectivité Vision Zéro

ÉTAPE 1 : Réflexion



✓ Comprendre précisément les principes qui régissent Vision Zéro.

Cela peut nécessiter de mener des recherches, de s'adresser aux administrations qui ont adopté Vision Zéro ou de participer à des conférences sur Vision Zéro.

✓ Promouvoir Vision Zéro.

Après avoir reçu l'approbation du ministère (ou toute autre approbation nécessaire), un défenseur ou un groupe de défense commence à explorer Vision Zéro avec des organisations partenaires et des groupes d'intervenants (parties prenantes), entre autres.

- Le groupe se réunit afin de déterminer la volonté de travailler sur une proposition relative à Vision Zéro.
- Le groupe rencontre les dirigeants politiques pour obtenir un mandat afin d'élaborer la proposition relative à Vision Zéro.

✓ Assurer un environnement favorisant Vision Zéro.

Les éléments suivants sont essentiels et doivent être mis en place dès le début du processus (étape de réflexion) et demeurer constants tout au long de celui-ci (phase de mise en œuvre et de suivi). Si certains éléments font défaut, il convient d'abord de s'attaquer en priorité à ces questions.

Soutien de la part des décideurs

Cela peut inclure plusieurs ordres de gouvernement

Appui du public

Faites participer les membres de la communauté au moyen de sondages et de réunions publiques sur la sécurité routière

Alliances solides et diversifiées

Commencez à établir des liens avec des alliés potentiels avant de déposer une proposition

Financement et ressources

Assurez-vous que votre budget soit suffisant pour apporter des modifications à l'environnement bâti et pour les ressources d'évaluation, entre autres

✓ Constituez un groupe de travail officiel et pluridisciplinaire.

Le groupe de travail doit réunir des dirigeants de divers domaines tels que la santé publique, les transports et les travaux publics, l'urbanisme, l'ingénierie, l'application de la loi ainsi que des conseillers municipaux, des représentants de différents ordres de gouvernement et des membres du public.

✓ Choisissez une approche ou un ensemble de principes d'organisation.

Le libellé et les principes directeurs peuvent être déployés avant l'adoption de Vision Zéro, afin d'aider à faire accepter les principes de Vision Zéro. Vous pouvez utiliser une combinaison des éléments ci-dessous :

- Approche systémique de la sécurité.
- Cadre Rues complètes.
- Les cinq éléments de la sécurité routière (engagement, éducation, ingénierie, application de la loi, évaluation).

✓ Préparez une proposition détaillée pour Vision Zéro.

Le groupe de travail sur Vision Zéro, en collaboration avec des fonctionnaires municipaux, élabore une proposition relative à Vision Zéro qui devra être approuvée à tous les échelons politiques requis.

Vous êtes prêt à passer à l'étape 2, lorsque les éléments suivants sont réunis :

- ✓ Vous avez présenté votre proposition aux paliers de gouvernement appropriés et vous êtes prêt à en discuter tout au long du processus de décision.
- ✓ La proposition a été approuvée par le gouvernement.

Devenir une collectivité Vision Zéro

ÉTAPE 2 : Adoption



✓ Définir le niveau d'engagement.

Garder à l'esprit que le plan peut évoluer au fur et à mesure que l'engagement en faveur de Vision Zéro change au fil du temps. Déterminer la place du plan dans le continuum des plans Vision Zéro au Canada avant d'aller de l'avant :

Adoption officielle de Vision Zéro avec pour objectif **zéro** décès ou blessure grave.

Adoption officielle de Vision Zéro avec un objectif ambitieux (idéal) de **zéro** décès ou blessure grave et mesures provisoires de succès. Parfois appelé « Objectif Zéro ».

Utilisation du libellé Vision Zéro et/ou de l'approche systémique de la sécurité, en vue d'une éventuelle adoption officielle de Vision Zéro.

Aucune intention d'adopter officiellement Vision Zéro. **Revoir l'étape 1** pour comprendre à quel niveau des améliorations et des modifications peuvent être apportées.

✓ Un engagement politique public est pris.

Si l'adoption de Vision Zéro est approuvée, les dirigeants politiques et les responsables gouvernementaux prennent un engagement public en faveur de Vision Zéro. Il s'agit d'un engagement visant à chercher à améliorer la sécurité routière dans leur administration, avec un budget alloué à la mise en œuvre de contre-mesures de sécurité routière, d'objectifs mesurables et de cibles numériques, ce qui constitue un moyen d'évaluer efficacement les progrès accomplis en regard de la réalisation de ces objectifs, avec un calendrier précis dont les dirigeants politiques et les responsables gouvernementaux peuvent avoir à répondre.

✓ Recueillir des données pertinentes afin de définir les priorités.

- Données relatives aux accidents de la route, y compris données géographiques.
- Données des résidents concernant les connaissances et les attitudes en matière de sécurité routière.
- Données des administrations comparables.
- S'assurer que des données de haute qualité soient utilisées, c'est-à-dire prendre en compte la fiabilité et la validité des données.
- Comprendre les limites des données : qui les communique? Dans quel délai sont-elles mises à disposition aux fins d'analyse, de suivi et d'évaluation? Quels types de données seraient utiles et quels sont les principaux intervenants qui disposeraient de ces données?
 - Les rapports de police sur les collisions sont couramment utilisés.

Devenir une collectivité Vision Zéro



ÉTAPE 2 : Adoption

✓ **Tenir compte des facteurs propres au contexte.**

- Facteurs de risque dans une administration, par exemple, distraction au volant et conduite avec facultés affaiblies, routes ou trottoirs incomplets, absence de passage pour piétons en section courante, etc.
- Facteurs géographiques et démographiques, par exemple écart entre les régions rurales et les régions urbaines. Les communautés urbaines et rurales peuvent avoir des préoccupations particulières en matière de sécurité routière, de budgets, etc.
- Équité et considérations socio-économiques dans votre administration.
- Besoins des populations vulnérables, par exemple les personnes âgées, les personnes dans les zones scolaires, les cyclistes, les motocyclistes, les piétons, les usagers des transports en commun.
 - Préoccupations des membres de la communauté.

✓ **La proposition Vision Zéro devient un plan officiel de sécurité routière.**

Le plan de sécurité routière associé à la Vision Zéro doit être élaboré en collaboration avec le groupe de travail et doit comprendre :

- Les principes et les contraintes recensés lors de la première étape.
- Le calendrier.
- Les responsabilités assignées pour la réalisation de chaque tâche.
- Des objectifs définis et/ou des cibles numériques qui sont mesurables et réalistes
- Un plan explicite de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.
 - Si le budget le permet, il est possible de faire appel à des évaluateurs externes pour aider à élaborer un plan d'évaluation efficace; lorsque cela n'est pas possible, diverses ressources d'évaluation existent en ligne, comme l'outil d'évaluation « Rues complètes » du Toronto Centre for Active Transportation (TCAT) ou des renseignements sur l'évaluation provenant d'autres administrations ayant adopté Vision Zéro.
- Un cadre de données solide, tant pour les priorités que pour l'évaluation.
 - Tenez compte des changements concernant les collisions, de la vitesse des véhicules, du transport actif, des contraventions de police, etc.

✓ **Le plan Vision Zéro est commercialisé et rendu public pour renforcer la responsabilité de tous les intervenants.**

✓ **Le groupe de travail chargé de Vision Zéro continue de croître et établit un calendrier officiel de réunions.**

Vous êtes prêt à passer à l'étape 3, lorsque les éléments suivants sont réunis :

- ✓ Votre plan de sécurité routière lié à Vision Zéro est consolidé et rendu public.
- ✓ Tous les intervenants ont pris part au processus et sont au courant du rôle qu'ils doivent assumer à l'avenir.

Il est temps de mettre en œuvre votre plan Vision Zéro!



Devenir une collectivité Vision Zéro



ÉTAPE 3 : Mise en œuvre et pérennisation

✓ Réexaminez le plan de sécurité routière associé à Vision Zéro à partir de la deuxième étape et fixez vos priorités.

Lorsque le plan Vision Zéro est approuvé et que le budget est alloué, vous pouvez commencer à définir le plan de mise en œuvre étape par étape. Pour ce faire :

- Réexaminez le plan de sécurité routière associé à Vision Zéro à partir de la deuxième étape et fixez vos priorités.
 - Lorsque le plan Vision Zéro est approuvé et que le budget est alloué, vous pouvez commencer à définir le plan de mise en œuvre étape par étape. Pour ce faire :
 - Utilisez les données disponibles et le cadre ou les principes que vous avez choisis pour déterminer les zones prioritaires et les préoccupations pertinentes en matière de sécurité routière.
 - Examinez les points chauds sur la base des données relatives aux collisions et des rapports de police.
- Le contrôle de la vitesse et la conception des routes font généralement partie des priorités.
- L'analyse des collisions au niveau du système (personnes tuées/gravement blessées) peut être entreprise pour cerner les tendances dans l'ensemble du système et utilisée pour éclairer la prise de décision à haut niveau (ainsi, si votre analyse des collisions - personnes tuées/gravement blessées - recense un grand nombre de décès de motocyclistes, ces données peuvent être communiquées à la police pour encourager la mise sur pied d'une campagne de sensibilisation du public et d'application de la loi).
- Assurez-vous que la communauté participe au processus et que sa contribution soit intégrée au plan.
- Définissez les contre-mesures qui permettront de répondre au mieux à chaque domaine de préoccupation.
- Établissez des prévisions budgétaires pour chaque contre-mesure ou initiative à mettre en œuvre, en veillant à respecter le budget et en prévoyant une marge pour d'éventuels imprévus ou changements.
- Veillez à ce que tous les projets, initiatives et contre-mesures proposés puissent être menés à bien de manière efficace, dans les limites du budget et des effectifs disponibles.

N'oubliez pas de privilégier des approches équitables : établir un groupe de travail Vision Zéro diversifié et aux intérêts larges, utiliser une optique socio-économique pour définir les zones prioritaires à améliorer avec des ressources limitées, veiller à ce que vos stratégies s'attaquent aux conditions qui créent des inégalités en matière de sécurité routière, et faire participer systématiquement les membres de la communauté tout au long du processus de définition et de mise en œuvre de solutions associées à la sécurité routière.



Devenir une collectivité Vision Zéro



ÉTAPE 3 : Mise en œuvre et pérennisation

✓ **Veillez à mettre en place un plan de suivi et d'évaluation efficace.**

Le suivi et l'évaluation constants sont essentiels pour évaluer vos progrès. Votre cadre de suivi et d'évaluation est élaboré à l'étape 2; toutefois, apportez tous les changements que vous jugez nécessaires.

✓ **Commencez à déployer les activités liées à Vision Zéro de manière organisée et stratégique.**

Le groupe de travail sur Vision Zéro, les décideurs, les concepteurs de systèmes et les divers autres intervenants clés de Vision Zéro travaillent ensemble pour déterminer les politiques et les projets à mettre en œuvre et dans quel ordre.

- Les éléments initiaux doivent comprendre : l'éducation, la formation et le développement d'une compréhension approfondie des questions de sécurité routière en général et dans votre administration en particulier.
- Si possible, reliez les efforts consentis dans le cadre de Vision Zéro à d'autres programmes et stratégies de sécurité routière afin d'assurer une approche coordonnée et d'améliorer la visibilité de votre engagement en faveur de Vision Zéro.

✓ **Publiez les réalisations marquantes tout au long du processus afin de maintenir le soutien.**

Assurez-vous que les intervenants participent au processus grâce à divers outils de communication tels que les communiqués de presse, la mise à jour de votre site Web, le publipostage électronique, les publications dans les médias sociaux, les bulletins d'information, entre autres.

✓ **Surveillez, évaluez et communiquez les résultats en permanence.**

Apportez des améliorations itératives à votre plan en fonction des commentaires reçus.

N'oubliez pas que les changements politiques, par exemple les élections, représentent une occasion essentielle d'instaurer des changements durables.

Actualisez votre plan chaque année en fonction des données, du budget et des résultats des évaluations.



Contre-mesures ayant fait leurs preuves pour atteindre le niveau zéro

Un certain nombre de contre-mesures ayant fait leurs preuves pour améliorer la conception et l'utilisation des routes sont examinées dans cette section. Les administrations qui ont adopté Vision Zéro associent souvent des contre-mesures d'ingénierie à des initiatives d'éducation (par exemple des campagnes de sensibilisation) et à des mesures d'application de la loi (par exemple contrôle automatisé de la vitesse, caméras aux feux rouges, renforcement du contrôle dans les zones prioritaires) pour améliorer l'efficacité.

Les ressources ci-dessous ont été fournies par Neil Arason, directeur - Injury Prevention and Healthy Settings - ministère de la Santé de la Colombie-Britannique, novembre 2019.

Il existe de nombreuses mesures visant à améliorer la sécurité routière, et de nombreuses sources d'orientation et de conseils, notamment :

- [The BC Road Safety Toolkit](#) (introduction et modules 1 à 3 - en anglais uniquement)
- [British Columbia Active Transportation Design Guide \(2019\)](#); le guide complet est offert sans frais (en anglais uniquement)
- [Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé \(CCATM\) Mesures de sécurité](#) ; offert sans frais
- [NACTO Design Guides](#); divers, mais contenu limité offert sans frais (en anglais uniquement)
- [NACTO, Global Street Design Guide](#); le guide complet peut être téléchargé sans frais (en anglais uniquement)
- [US Department of Transportation Proven Safety Countermeasures](#) (en anglais uniquement)

Diverses contre-mesures peuvent présenter des avantages exceptionnels en matière de sécurité routière. Nombre d'entre elles sont décrites ci-dessous et réparties en mesures qui s'appliquent aux milieux urbains et aux milieux ruraux.

Remarque : *cette liste de mesures n'est pas exhaustive et il convient de faire appel à des experts en ingénierie pour évaluer leur pertinence et planifier leur mise en œuvre.*

Contre-mesures pour améliorer la sécurité routière en milieu urbain

Réduction de la vitesse

- L'imposition de limites de vitesse en milieu urbain à 30 km/h est très efficace et correspond aux principes systémiques de la sécurité, qui prévoient que lorsque les véhicules côtoient des piétons et des cyclistes, la vitesse maximale de sécurité soit de 30 km/h
- Contrôle automatisé de la vitesse
- Réduction du rayon de courbure ou de braquage pour diminuer la vitesse des véhicules dans les virages
- Mesures innovantes pour réduire les rayons de braquage des véhicules aux intersections telles que les pare-chocs en caoutchouc et les bornes de protection
- Élimination des voies réservées aux virages à droite aux intersections
- Conception physique de la route qui réduise la vitesse des véhicules et comprenne une déviation verticale et horizontale
 - ▶ Les exemples de déviation verticale comprennent les dos d'âne, les tables d'intersection surélevées et les passages pour piétons surélevés.
 - ▶ Les exemples de déviation horizontale comprennent le rétrécissement des routes ou des voies, les avancées de trottoirs ou les extensions de trottoirs, les carrefours giratoires et les chicanes.

Mesures qui séparent les usagers de la route vulnérables de la circulation des véhicules dans le temps, telles que :

- Cycles devancés pour les piétons
- Intersections pour piétons omnidirectionnelles
- Virages à gauche et à droite réservés ou canalisés, y compris modification de la permission des virages à gauche (une indication de feu de circulation permettant aux véhicules de tourner à un feu vert en l'absence de circulation contraire) pour adopter les virages canalisés (un seul mouvement de circulation se produit à la fois, par exemple lorsqu'une flèche verte clignotante permet aux voitures de tourner à gauche aux endroits où ces voitures ont la priorité et où les piétons ne sont pas autorisés à traverser en même temps)

- Phases de signalisation réservées aux piétons
- Phases de signalisation réservées aux cyclistes
- Interdiction de tourner à droite au feu rouge

Mesures qui séparent les usagers de la route vulnérables de la circulation des véhicules dans l'espace, telles que :

- Installation de trottoirs, de préférence plus éloignés de la route
- Installation d'infrastructures réservées et séparées pour les cyclistes
- Installation de voies d'utilisation partagées
- Installation de passages supérieurs pour piétons et cyclistes
- Arrêts de bus surélevés avec dos d'âne pour les cyclistes
- Aménagement de carrefours protégés pour les piétons et les cyclistes
- Zones réservées aux bicyclettes à l'avant des feux de circulation

Mesures qui soutiennent ou encouragent la prise de décision des conducteurs telles que :

- Amélioration des passages pour piétons, y compris installation de balises clignotantes rectangulaires
- Amélioration de l'éclairage
- Amélioration de la visibilité des conducteurs
- Lignes d'arrêt avancées pour les voitures
- Ronds-points bien conçus avec des diamètres transversaux étroits
- Amélioration du marquage des chaussées
- Utilisation de surfaces colorées ou texturées pour les usagers de la route vulnérables
- Marquages tactiles pour les personnes handicapées
- Passages piétons décalés (modèle danois), dont la médiane rompt la distance de passage
- Modification de la géométrie des voies d'accès réservées aux virages à droite afin de créer des rayons de braquage plus marqués
- Conversion des arrêts deux sens en arrêts quatre sens

Mesures ou politiques qui encouragent le changement de modes de transport (de la voiture à la marche, au vélo et aux transports publics) telles que :

- Planification de l'ordre de priorité qui accorde la plus grande priorité aux modes de transport actifs, puis aux transports en commun et enfin à la voiture particulière
- Transports publics plus nombreux et de meilleure qualité
- Transport rapide par autobus
- Transport par rail léger et lourd
- Lignes ferroviaires réservées, voies réservées aux bus et voies d'évitement de file d'attente pour les bus
- Tarification liée à l'utilisation des routes pour les conducteurs, comme les péages routiers, les péages de congestion ou les redevances basées sur la distance et la durée
- Stationnement à prix élevé
- Augmentation des taxes sur l'essence
- Rétrécissements de la chaussée pour modérer la circulation et améliorer la sécurité
- Détournement du volume de circulation
- Aménagement de rues interrompues (hors réseau) pour les voitures
- Voies de circulation non interrompues (continues et reliées) pour les piétons et les cyclistes
- Fermeture des routes aux voitures dans certaines zones géographiques ou pendant des périodes spécifiques

Contre-mesures pour améliorer la sécurité routière en milieu rural

- Fixation de limites de vitesse appropriées, en accord avec les principes systémiques de sécurité
- Contrôle automatisé de la vitesse, notamment caméras installées entre divers points permettant de calculer la vitesse moyenne par rapport à la distance parcourue
- Systèmes variables de messages sur la vitesse
- Ralentisseurs sonores sur la ligne médiane et l'accotement
- Amélioration et élargissement du marquage des chaussées
- Amélioration de la signalisation
- Modification des limitations de vitesse, y compris avec des « zones tampons » ou des « passerelles » pour permettre aux conducteurs d'entrer progressivement dans des zones où la vitesse est plus faible
- Utilisation de « zones hachurées » ou d'espace supplémentaire entre les voies
- Revêtement antidérapant des chaussées
- Amélioration de l'éclairage
- Glissières de sécurité sur le terre-plein central, y compris mise en œuvre par des « routes en 2 + 1 » (routes à deux voies dans un sens et une voie dans l'autre, alternant tous les quelques kilomètres)
- Glissières de sécurité en bord de route
- Zones de dégagement
- Atténuateurs de chocs
- Passages pour les animaux sauvages
- Systèmes de détection des animaux sauvages
- Aires de repos situées tous les 50 kilomètres
- Bonne gestion de l'accès aux routes
- Ronds-points
- Infrastructures séparées pour les piétons et les cyclistes, situées à bonne distance de la route

Conclusion

L'initiative Vision Zéro a connu un succès considérable en Suède, dans la ville d'Edmonton et de New York, ce qui a conduit de nombreux pays et villes du monde entier à adopter publiquement l'initiative Vision Zéro. S'il est vrai que l'engagement en faveur de Vision Zéro exige du temps, des efforts, de la collaboration et de la patience pour obtenir des résultats significatifs, il s'agit d'un petit prix à payer lorsque l'on sait que la vie de nombreux êtres chers pourrait être sauvée. Quelle que soit l'approche que vous adoptiez (approche systémique de sécurité, les cinq éléments de la sécurité routière, approche de santé publique ou approche Rues complètes), la vision reste la même : zéro décès et blessé grave sur nos routes.



Vision Zéro de Parachute est soutenue par



Références

Calgary. (2018). *Safer Mobility Plan 2019—2023* [fichier PDF]. Extrait de https://www.calgary.ca/_layouts/cocis/DirectDownload.aspx?target=http%3a%2f%2fwww.calgary.ca%2fTransportation%2fRoads%2fDocuments%2fTraffic%2fTraffic-safety-programs%2fCalgary-safer-mobility-plan.pdf&noredirect=1&sf=1.

Edmonton. (2019a). *Three Years of Vision Zero* [fichier PDF]. Extrait de <https://www.edmonton.ca/transportation/PDF/ThreeYearsVisionZeroHighlights.pdf>

Edmonton. (2019b). *2018 Vision Zero Annual Report* [fichier PDF]. Extrait de <https://www.edmonton.ca/transportation/PDF/2018VisionZeroEdmontonAnnualReport.pdf>.

Edmonton. (n.d.). *About Vision Zero*. Extrait de https://www.edmonton.ca/transportation/traffic_safety/vision-zero.aspx.

Complete Streets for Canada. (n.d.). *What are Complete Streets?*. Extrait de <https://www.completestreetsforcanada.ca/what-are-complete-streets/>.

DEKRA. (n.d.). *Rapport sur la sécurité routière mobilité urbaine 2014 : Stratégies pour éviter les accidents sur les routes d'Europe* [fichier PDF]. Extrait de <https://www.dekra-roadsafety.com/media/dekra-vsr-2014-fr.pdf>.

Gambling Commission. (n.d.). *National Strategy to Reduce Gambling Harms* [fichier PDF]. Extrait de <http://www.reducinggamblingharms.org/approach>.

Gouvernement de l'Australie. (2018). *National Road Safety Strategy – The Safe System approach*. Extrait de <https://www.roadsafety.gov.au/nrss/safe-system.aspx>.

Gouvernement de New York. (2019). *Vision Zero 5 Year Report* [fichier PDF]. Extrait de <https://www1.nyc.gov/assets/visionzero/downloads/pdf/vision-zero-year-5-report.pdf>.

Bureaux gouvernementaux de Suède. (2016). *A Renewed Commitment to Vision Zero* [fichier PDF]. Extrait de https://www.government.se/4a800b/contentassets/b38a99b2571e4116b81d6a5eb2aea71e/trafiksakerhet_160927_webny.pdf.

Kim, E., Muennig, P & Rosen, Z. (2017). Vision Zero: A Toolkit for Road Safety in the Modern Era. *Injury Epidemiology*, 4(1). doi: [10.1186/s40621-016-0098-z](https://doi.org/10.1186/s40621-016-0098-z).

Milligan, C., & Peterniak, R. (2015). *Vision Zero: Principles and checklist for effective adoption* [fichier PDF]. Extrait de <https://janicelukes.ca/wp-content/uploads/2016/12/Milligan-and-Peterniak-2015-Vision-Zero-principles-for-effective-adoption.pdf>.

Prevention Institute. (n.d.). *Vision Zero: A Health Equity Road Map for Getting to Zero in Every Community* [fichier PDF].]. Extrait de <https://www.preventioninstitute.org/sites/default/files/publications/Vision%20Zero%20-%20A%20Health%20Equity%20Road%20Map%20for%20Getting%20to%20Zero%20in%20Every%20Community%20FINAL.pdf>.

Royal Society for the Prevention of Accidents. (2014). *Road Safety and Public Health* [fichier PDF]. Extrait de <https://www.rosipa.com/rospaweb/docs/advice-services/road-safety/practitioners/rosipa-road-safety-and-public-health.pdf>.

État du Vermont. (n.d.). *Safe Routes to School*.]. Extrait de <https://saferoutes.vermont.gov/your-school/5es>.

The Centre for Active Transportation. (2015). *Complete Streets Evaluation: Understanding Complete Streets in the Greater Golden Horseshoe* [fichier PDF]. Extrait de https://www.tcat.ca/wp-content/uploads/2015/03/Complete_Streets_Evaluation_19Mar2015-1.pdf.

The Office of Traffic Safety, Edmonton. (n.d.). *Edmonton Road Safety Strategy 2016—2020* [fichier PDF]. Extrait de https://www.edmonton.ca/transportation/VisionZero_EdmontonRoadSafetyStrategy_2016-2020.pdf.

Trafikverket – Administration suédoise des transports. (2014). *Origin and Background Vision Zero*. Extrait de : <https://www.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/Background-Vision-Zero/>.

Trafikverket – Administration suédoise des transports. (2019). *Management by objectives*. Extrait de <https://www.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-road/vision-zero-academy/management-by-objectives/>.

Réseau Vision Zéro (2015). *9 Components of a Strong Vision Zero Commitment* [fichier PDF]. Extrait de <https://visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2018/05/VZN-9-Components.pdf>.

Réseau Vision Zéro (2017). *Vision, Strategies, Action: Guidelines for an Effective Vision Zero Action Plan* [fichier PDF]. Extrait de visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2017/12/VZN_ActionPlan_FINAL.pdf.

Réseau Vision Zéro (2018a). *Vision Zero in 2018: Growing & Measuring a Transformative Vision for Safety*. Extrait de <https://visionzeronetwork.org/vision-zero-in-2018/>.

Réseau Vision Zéro (2018b). *Core Elements for Vision Zero Communities* [fichier PDF]. Extrait de https://visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2018/11/VZN_CoreElements_FINAL.pdf.

Réseau Vision Zéro (s. d.-a). *Moving from Vision to Action: Fundamental Principles, Policies & Practices to Advance Vision Zero in the U.S.* [fichier PDF]. Extrait de http://visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2017/01/MinimumElements_Final.pdf.

Réseau Vision Zéro. (s. d.-b). *The Central Role of Public Health in Vision Zero* [fichier PDF]. Extrait de <http://visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2016/04/Public-Health-Case-Study-.pdf>.

Réseau Vision Zéro. (s. d.-c). *Vision Zero Equity Strategies for Practitioners* [fichier PDF]. Extrait de http://visionzeronetwork.org/wp-content/uploads/2017/05/VisionZero_Equity.pdf.

World Resources Institute. (2018). *Sustainable & Safe: A Vision and Guidance for Zero Road Deaths* [fichier PDF]. Extrait de https://wriorg.s3.amazonaws.com/s3fs-public/sustainable-safe.pdf?_ga=2.111618630.330258175.1559238850-70055699.1559238850.