



Série d'études de cas

no 14 : juin 2026

Contexte canadien de Vision Zéro 4.0 : Résumé et comparaison des administrations

parachute.ca/vision-zero

Vision Zéro au Canada 2026 : Résumé du paysage national et des tendances

Au Canada, les initiatives de sécurité routière Vision Zéro émergent d'un océan à l'autre. La série d'études de cas sur le contexte canadien de Vision Zéro par Parachute saisit l'état et la croissance de ces initiatives partout au Canada.

L'objectif de cette série est de mettre en lumière les succès et les défis rencontrés par les programmes à différentes étapes de l'adoption, de la mise en œuvre et de l'évaluation de Vision Zéro, et de fournir des renseignements pertinents aux autres administrations souhaitant renforcer leurs propres efforts à l'égard de Vision Zéro et accélérer les progrès vers des routes plus sûres pour tous.

Le numéro le plus récent, le [Contexte canadien Vision Zéro \(4.0\)](#), revisite les administrations précédemment présentées qui ont continué à mettre en œuvre Vision Zéro. Il ajoute 24 nouvelles régions qui ont depuis adopté Vision Zéro, portant le total à 44 administrations.

Les administrations canadiennes qui ont adopté ou envisagent d'adopter Vision Zéro figurent sur la [carte Vision Zéro de Parachute](#).

Principaux résultats en bref

- La Colombie-Britannique, le Manitoba et le Québec sont les trois provinces qui ont adopté Vision Zéro, les municipalités représentant les 41 autres administrations.
- Par rapport au précédent contexte canadien Vision Zéro (3.0) publié en juin 2022, on observe une augmentation du nombre d'administrations adoptant l'approche du système sûr en remplacement des six éléments de la sécurité routière, ainsi qu'une introduction de la pyramide des systèmes sûrs.
- Depuis 2022, de nombreuses administrations ont lancé un tableau de bord Vision Zéro comme outil de transfert de connaissances et de communication. Les tableaux de bord affichent généralement les tendances annuelles des blessures graves et des décès liés à la circulation, des collisions impliquant des usagers vulnérables de la route, de la mise en œuvre des mesures de sécurité routière et des coûts sociétaux.

Comparaison des administrations ayant adopté Vision Zéro

Le tableau comparatif de la stratégie Vision Zéro ci-dessous offre un aperçu de l'approche, des domaines d'intervention et des objectifs spécifiques que les administrations qui ont adopté Vision Zéro ont indiqués dans leurs stratégies et plans.

Parmi les 44 administrations présentées :

- 14 utilisent l'approche fondée sur les systèmes sûrs.
- 11 structurent leurs principes autour des six éléments de la sécurité routière ou d'une variation de ce cadre, allant de trois à six des éléments. Cela inclut le plus souvent l'ingénierie, l'éducation, l'application de la loi, l'évaluation, l'engagement et l'équité.
- Treize administrations utilisent une combinaison de l'approche fondée sur les systèmes sûrs et des six éléments de la sécurité routière.
- Deux administrations, Guelph et Chatham-Kent, utilisent la pyramide des systèmes sûrs en parallèle avec l'approche fondée sur les systèmes sûrs.
- Quatre administrations décrivent d'autres cadres et principes uniques sur lesquels leur plan repose.
- Dans presque toutes les stratégies, les intersections et les usagers vulnérables de la route sont désignés comme des domaines clés d'intervention, de même que la vitesse excessive, la distraction au volant et la conduite en état d'ébriété.
- Quarante-deux indiquent un objectif précis qu'ils visent à atteindre grâce à la mise en œuvre de leur plan de Vision Zéro.
- Vingt des administrations ont établi des objectifs de réduction provisoires, généralement de 10 % à 50 % sur 5 ans, pour les blessures graves et les décès.

Parmi les 42 administrations ayant un objectif déclaré, 30 précisent un délai spécifique dans lequel elles visent à atteindre leur cible. Parmi ces trente administrations :

- vingt-quatre indiquent une année civile fixe ou un objectif de durée de planification;
- quatre fixent comme objectif une tendance continue à la baisse des collisions graves et des décès;

- deux administrations incluent à la fois les cibles par année civile/durée et les cibles de tendance à la baisse.

Les 12 administrations restantes fournissent un objectif sans indiquer de délai précis.

Vision Zéro est passé d'un seul précurseur à un mouvement national. Le rapport sur le contexte reflète les progrès réalisés et les possibilités à venir. À mesure que de plus en plus de collectivités s'engagent à éliminer les décès et les blessures graves sur les routes, la collaboration continue et le partage des connaissances seront essentiels pour transformer ces objectifs en résultats concrets.

Remarque : L'analyse du contexte canadien Vision Zéro (4.0) et le tableau comparatif ont été réalisés entre mai 2025 et janvier 2026. Les administrations qui ont rendu de nouveaux documents disponibles ou qui ont adopté Vision Zéro depuis cette date peuvent ne pas être incluses. De plus, certains aspects des stratégies de Vision Zéro de certaines administrations sont demeurés inchangés depuis le précédent contexte canadien Vision Zéro (3.0) publié en 2022.

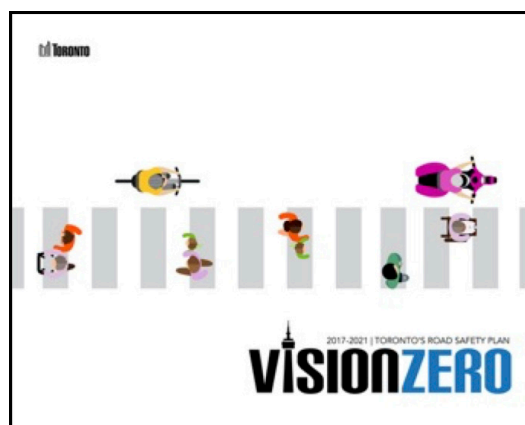
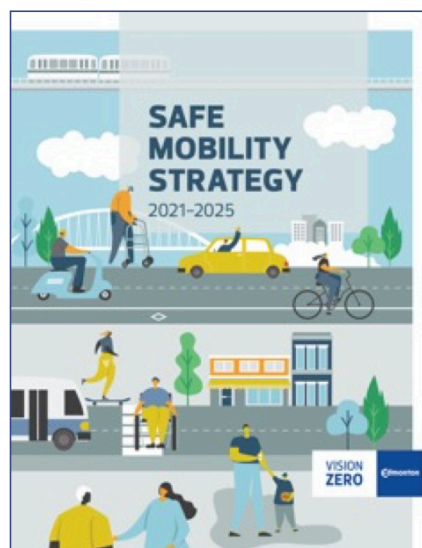
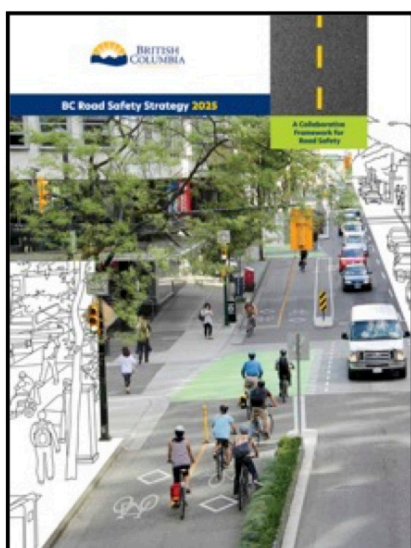


Tableau comparatif des stratégies de Vision Zéro

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Brantford (Ontario)	Trois des éléments de la sécurité routière : • Ingénierie • Éducation • Application de la loi		• Réduction des collisions de 10 % (par rapport aux chiffres de 2019) d'ici la fin de 2026. • 25 % de collisions cyclistes/piétons en moins • Réduction de 25 % du nombre de blessures corporelles résultant de collisions
Colombie-Britannique	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Comportements de conduite à haut risque Endroits à haut risque d'accident Usagers vulnérables de la route (p. ex. piétons, cyclistes, utilisateurs d'appareils de mobilité)	• Tendances continues à la baisse du nombre de décès et de blessures graves selon le taux (par 100 000 habitants). • Soutien à l'objectif mondial fixé par la Déclaration de Stockholm visant à réduire de 50 % les décès et les blessures sur les routes d'ici 2030.
Burnaby (Colombie-Britannique)	Intégration de l'utilisation des terres Domaine public et création d'espaces publics Les rues sont pour tout le monde. Gestion de la demande en transport Changement de comportement : éduquer, encourager, habiliter et autonomiser	Conception routière Réglementation, politiques et application de la loi Comportement des usagers de la route Conformité des véhicules aux normes de sécurité de l'industrie	• Réduction de 20 % des blessures graves et des décès d'ici 2030 • Réduction de 75 % d'ici 2040 • Élimination de tous les décès et les blessures graves liées à la circulation d'ici 2050 (en utilisant 2019 comme année de référence).

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Calgary (Alberta)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Les six éléments de la sécurité de la route	Sécurité scolaire et communautaire Corridors de blessures graves/décès et facteurs contributifs (vitesse, facultés affaiblies, distraction) Sécurité des personnes marchant, utilisant des moyens de transport roulant et se déplaçant en fauteuil roulant Vitesse et bruit – qualité de vie et habitabilité communautaire Modifications législatives et technologies, y compris les vélos et les trottinettes électriques	• Réduction de 25 % des blessures graves et des décès sur une période de 5 ans • Réduction de 25 % des collisions impliquant des usagers vulnérables de la route, en utilisant les données de collisions de 2023 comme référence.
Chatham-Kent (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Pyramide des systèmes sûrs	Types de collision Collisions par sortie de route Collisions nocturnes/au crépuscule sur des routes non éclairées Infrastructure Vitesses d'exploitation des routes Personnes Conduite avec facultés affaiblies Utilisation de la ceinture de sécurité Piétons Véhicules Cyclistes Véhicules tout-terrain Motocyclettes	

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Coquitlam (Colombie-Britannique)	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Sécurité et accessibilité pour tous Communautés à part entière et solidaires Mobilité durable et innovante Réseau de transport fiable Transport rapide et fréquent	• Zéro blessure grave ou décès lié à la circulation d'ici 2050 • Part de marché de 50 % pour le transport actif et le transport en commun d'ici 2050 • Zéro émission de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici 2050
Delta (Colombie-Britannique)	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Protéger les personnes âgées et les jeunes Vitesses des véhicules Usagers vulnérables de la route (p. ex. les piétons, les cyclistes et les motocyclistes) Intersections	• Réduction des décès et des blessures graves d'au moins 5 % par année, pour atteindre une réduction de 25 % d'ici 2030
Devon (Alberta)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Ingénierie • Éducation • Application de la loi • Évaluation • Engagement	Suivi des sujets mensuels abordés dans le calendrier du plan de sécurité routière de l'Alberta.	• Élimination de toutes les collisions routières graves et mortelles sur les routes communautaires afin de créer une collectivité sûre et saine
Drummondville (Québec)	Rues conviviales	Accessibilité Sécurité Confort Efficacité	• Élimination de tous les décès et blessures graves liés à la circulation d'ici 2040. • Augmentation de l'utilisation des transports actifs et publics de 20 % d'ici 2040

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Région de Durham (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Ingénierie • Éducation • Application de la loi • Évaluation • Engagement	Intersections Conduite agressive Distraction au volant Conduite avec facultés affaiblies Jeunes conducteurs Piétons Cyclistes Véhicules commerciaux	• Réduction de 10 % du nombre de collisions mortelles et de collisions avec blessures en l'espace de 5 ans.
Edmonton (Alberta)	Approche fondée sur les systèmes sûrs		• Zéro accident grave et mortel d'ici 2032
Fort Saskatchewan (Alberta)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Ingénierie • Éducation • Application de la loi • Engagement • Évaluation	Lieux à haut risque Comportements des automobilistes Réduction de vitesse	• L'objectif à long terme est d'éliminer les collisions mortelles et les blessures graves sur nos routes.

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Gatineau (Québec)	Quatre des éléments de la sécurité de la route : • Ingénierie • Éducation • Application de la loi • Engagement	Groupes cibles : • Jeunes conducteurs • Usagers vulnérables de la route • Conducteurs de véhicules lourds • Auteurs d'infractions routières • Travailleurs de la construction • Aînés Facteurs de collision : • Inattention et conduite imprudente • Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues • Conduite avec distractions (téléphone cellulaire – envoi de textos) • Excès de vitesse et conduite agressive • Facteurs environnementaux • Fatigue • Partage de la route	• Réduction du nombre total de collisions sur son territoire.

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Guelph (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Pyramide des systèmes sûrs	Domaines d'intervention : • Planifier de meilleures façons de croître • Cerner le risque • Protéger les personnes vulnérables • Concevoir des rues sécuritaires • Réduire les vitesses • Être axé sur les données • Travailler ensemble • Apprendre ensemble Domaines prioritaires : • Usagers vulnérables de la route • Lieux à haut risque • Conduite à haut risque	• Réduction du nombre de personnes tuées et gravement blessées sur nos routes pour qu'il se situe à zéro
Municipalité régionale d'Halifax (Nouvelle-Écosse)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Ingénierie, éducation, application, engagement, avancées technologiques émergentes, équité et inclusion	Intersections Vitesses sécuritaires • Usagers vulnérables de la route • Écoles sécuritaires • Gestion des données	• Atteinte de zéro décès et blessure grave pour tous les usagers de la route d'ici 2038 • Maintien de la tendance à la baisse du taux de collisions mortelles et avec blessures graves par 100 000 habitants
Hamilton (Ontario)	Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement	Domaines d'orientation secondaires : • Conduite agressive • Intersections • Usagers vulnérables de la route • Jeunes conducteurs • Améliorations des données sur les collisions	• Élimination des incidents entraînant des blessures ou des décès

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Kamloops (Colombie-Britannique)	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Décisions de sécurité fondées sur des données probantes Sécurité et habitabilité Sécurité équitable Sécurité par définition Création d'une culture de sécurité	• Zéro accident entraînant des décès ou des blessures graves d'ici 2039
Kingston (Ontario)	Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement	Intersections Distraction au volant Conduite agressive Conduite avec facultés affaiblies Collisions impliquant des piétons Collisions impliquant des cyclistes Jeune démographie	• Sur une période de 5 ans, réaliser une réduction d'au moins 10 % des collisions mortelles et avec blessures impliquant tout type d'utilisateur de la route. • Sur une période de plus de 5 ans, observer une réduction d'au moins 10 % des collisions impliquant des usagers vulnérables de la route tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes
Kitchener (Ontario)	Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement	Usagers vulnérables de la route Lieux à haut risque Conduite à haut risque Conduite agressive Distraction au volant Excès de vitesse	• Une tendance à la baisse du nombre de collisions impliquant des blessures graves ou des décès au cours de la stratégie de quatre ans.

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Comté de Lacombe (Alberta)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement	Suivi des sujets mensuels abordés dans le calendrier du plan de sécurité routière de l'Alberta.	• Élimination de tous les décès et les blessures graves liés à la circulation dans leur administration
Lethbridge (Alberta)	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Distraction Vitesse et conduite agressive Intersections Véhicules sécuritaires Usagers vulnérables de la route	• Zéro décès et blessure grave liés aux transports d'ici 2040 • Cible intermédiaire de réduction de 50 % des décès et des blessures graves liés aux transports d'ici 2030
London (Ontario)	Principes directeurs : • Durable sur le plan environnemental • Financièrement durable • Équitable • Sain et sécuritaire • Intégré, connecté et efficace	Utiliser le système de mobilité pour soutenir l'utilisation future des terres souhaitée à London. Mettre les personnes au premier plan dans le système de mobilité de London Gérer la capacité routière de manière stratégique Faire du transport en commun l'option de choix pour davantage de déplacements. Faire de la marche et du vélo des options de mobilité privilégiées pour répondre aux besoins quotidiens de déplacement. Soutenir le rôle de London en tant que centre régional Fournir un système de mobilité qui permet une participation plus équitable à la vie urbaine. Se préparer au changement	• D'ici 2050, atteindre un minimum de 32,5 % des déplacements effectués à pied, à vélo et en transport en commun.

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Manitoba	Approche fondée sur les systèmes sûrs Trois des éléments de la sécurité routière : • Ingénierie • Éducation • Application de la loi	Véhicules sécuritaires Routes sécuritaires Usagers de la route en sécurité Faire évoluer une culture de la circulation au Manitoba Application de la loi Éducation Politiques publiques et lois Conducteurs à risque sur le plan médical Vitesses sécuritaires	• Tendance annuelle à la baisse des décès et des blessures graves sur les routes provinciales et municipales au cours des dix prochaines années, par tranche de 100 000 habitants. • Tendance à la baisse au cours des dix prochaines années du coût sociétal des collisions au Manitoba en fonction du nombre d'habitants
Mississauga (Ontario)	Évaluation Ingénierie Application de la loi Empathie Éducation		• Zéro décès et blessure grave résultant de collisions dans les rues de la ville
Montréal (Québec)	Se conformer à l'approche du système sûr	Répartir équitablement l'espace de la rue Réduire les vitesses Rendre les artères et les routes collectrices plus sûres Rendre les rues utilisées par les personnes les plus vulnérables plus sûres Développer une culture Vision Zéro	• Éliminer tous les décès et blessures graves liés à la circulation d'ici 2040, avec un objectif intermédiaire de réduction de 50 % d'ici 2030.
Région de Niagara (Ontario)	Ingénierie Application de la loi Éducation et empathie	Intersections Distraction au volant et conduite agressive Usagers vulnérables de la route Jeunes conducteurs et conducteurs débutants Routes rurales Véhicules commerciaux Conduite avec facultés affaiblies	• Élimination des décès et des blessures graves sur les routes

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
North Bay (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Quatre des éléments de la sécurité de la route : • Ingénierie • Application de la loi • Éducation • Engagement	Intersections Distraction au volant Conduite agressive Piétons Cyclistes Zones scolaires	• Réduction des collisions entraînant des blessures mortelles et graves d'au moins 15 % en l'espace de 5 ans.
Ottawa (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Intersections Comportement de conducteur à haut risque Suivre de trop près Dépassement de la limite de vitesse Vitesse trop élevée compte tenu des conditions Non-respect de la signalisation Non-respect de la priorité de passage Inattentions Facultés affaiblies Usagers vulnérables de la route Zones rurales	• Réduction de 20 % du taux annuel moyen de collisions mortelles et avec blessures graves d'ici 2024 • Zéro décès lié à la circulation d'ici 2035
Région de Peel (Ontario)	Ingénierie Éducation Application de la loi Empathie	Intersections Conduite agressive Distraction au volant Conduite avec facultés affaiblies Collisions impliquant des piétons Collisions impliquant des cyclistes	• Réduction de 10 % des collisions mortelles et avec blessures d'ici 2022 • Zéro collision mortelle et avec blessés pour tous les usagers de la route

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Peterborough (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement	Zones scolaires sécuritaires Quartiers sécuritaires Sécurité pour les utilisateurs vulnérables Corridors sécuritaires Intersections sécuritaires	• Réduction de 50 % des décès et des blessures graves au cours des dix prochaines années, de sorte que les collisions entraînant des décès et des blessures graves ne représenteront pas plus de 0,5 % du total des collisions annuelles d'ici 2031.
Québec	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Transport actif et sécuritaire vers l'école Infrastructure sécuritaire pour les piétons Sécurité des travailleurs de la construction routière Sécurité des travailleurs de la construction routière Innovation pour l'amélioration de la sécurité routière Communication et formation	• Réduction de 25 % du nombre de collisions mortelles et de blessures graves d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2017.
Regina (Saskatchewan)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Quatre des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Engagement	Intersections Usagers vulnérables de la route Conduite agressive Distracted au volant Conduite avec facultés affaiblies	• Réduire le nombre de blessures graves et de décès de 10 % en l'espace de 5 ans.

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Saanich (Colombie-Britannique)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Principes directeurs : • Données et éléments probants • Collaboration et partenariats • Protection des plus vulnérables • Gestion de la rapidité et des conflits • Passer à des véhicules plus sécuritaires • Équité • Financement durable • Soutien d'une culture de sécurité en pleine croissance		• Réduction de 50 % des collisions mortelles et avec blessures graves d'ici 2030
St Albert (Alberta)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement Cinq piliers de la durabilité : • Social • Économique • L'environnement bâti • L'environnement naturel • Culture	Intersections Usagers vulnérables de la route Vitesses des véhicules Distracted Jeunes conducteurs Véhicules plus sécuritaires	• Réduction annuelle des décès et des blessures

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Comté de Strathcona (Alberta)	Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement		• Réduction de 15 % du taux annuel de collisions mortelles et avec blessures graves pour 100 000 habitants.
Surrey (Colombie-Britannique)	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Piétons Cyclistes Motocyclistes Intersections Conduite à haut risque Équité	• Réduction de 15 % du taux d'usagers de la route tués ou gravement blessés pour 100 000 habitants sur une période de 5 ans.
Temiskaming Shores (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Routes sécuritaires Vitesses sécuritaires Utilisateurs sécuritaires Approche systématique Programmes pilotes et gains rapides Améliorations des infrastructures Engagement communautaire et éducation Application de la loi Planification et durabilité à long terme		• Aucune blessure ou décès lié à la circulation

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Toronto (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement	Piétons Cyclistes Motocyclistes Enfants d'âge scolaire Personnes âgées Conduite agressive et distraction au volant	• Réduction et ultimement • élimination des collisions entraînant des décès ou des blessures graves sur les rues de Toronto
Vancouver (Colombie-Britannique)	Cinq des éléments de la sécurité de la route : • Éducation • Application de la loi • Ingénierie • Évaluation • Engagement		• Zéro collision mortelle et avec blessures

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Victoria (Colombie-Britannique)	Planification locale Équité au sein de la communauté Promotion de l'accessibilité	Modération de la circulation Rues conviviales Intersections améliorées Limites de vitesse réduites	• D'ici 2023, Victoria prévoyait de gérer efficacement et de prioriser tous les espaces de bordure. • D'ici 2025, la ville avait pour but de disposer d'une infrastructure de mobilité intelligente fournissant des données en temps réel sur la sécurité et la performance afin de soutenir des décisions fondées sur des données probantes. • D'ici 2026, l'objectif est que 95 % des besoins des ménages en transport soient satisfaits en consacrant moins de 15 % de leur revenu mensuel à ces dépenses, en mettant l'accent sur l'abordabilité et l'accessibilité. • Atteindre et maintenir zéro décès et blessure annuellement liés à la circulation routière

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Windsor (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Comportement du conducteur Vitesses des véhicules Conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues Distraction au volant Non-respect de la priorité aux intersections Types d'usagers de la route Usagers vulnérables de la route Lacunes dans les données – personnes Lieux et infrastructures Corridors à haut taux de blessures Intersections à feux de signalisation Piétons traversant en milieu de pâté de maisons Améliorations des processus Sources de données améliorées et communication de l'information Normes de conception et pratiques exemplaires	• Court terme : Réduction de 33 % des collisions graves et mortelles en 5 ans • Moyen terme : Réduction de 67 % des collisions graves et mortelles en 10 ans • À long terme : zéro décès et collision avec blessures graves dans un espace de 15 ans.
Winnipeg (Manitoba)	Approche fondée sur les systèmes sûrs	Intersections à feux de signalisation Piétons Cyclistes Vitesse Culture de la sécurité routière	• Réduction de 20 % des collisions mortelles et graves sur une période de 5 ans

Administration	Approche et principes directeurs	Domaines clés d'intervention et priorités	Cible(s)
Région de York (Ontario)	Approche fondée sur les systèmes sûrs • Quatre des éléments de la sécurité de la route : • Ingénierie • Application de la loi • Éducation • Engagement	Usagers vulnérables de la route Intersections Conduite agressive Distraction au volant Conduite avec facultés affaiblies	• Réduction de 10 % des décès et des blessures liés à la circulation dans la région sur une période de 5 ans.