



DÉCOUVRIR L'APPROCHE **VISION ZÉRO** EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'approche vision zéro permet d'améliorer la sécurité des personnes qui marchent, mais cette approche ne cible pas uniquement les piétons. En effet, vision zéro nous amène à repenser la stratégie de sécurité routière pour rehausser la sécurité de tous les usagers de la route. Elle vise, à long terme, à éliminer complètement les décès dus à une collision routière.

De plus en plus de personnes se tournent vers des modes de déplacements actifs, comme la marche ou le vélo, que ce soit par souci de l'environnement ou encore par la recherche d'un mode de vie plus sain. Par contre, chaque année au Québec, de nombreux piétons décèdent ou sont grièvement blessés des suites d'une collision routière. Selon la SAAQ, 364 piétons ont perdu la vie suite à une collision entre 2013 et 2018, soit un décès tous les 5 jours (en moyenne). Les piétons n'ont pas d'armure et sont particulièrement vulnérables face aux véhicules en mouvement. Les décès de piétons sur nos routes sont inacceptables et nous pouvons les éviter.



364 piétons

ont perdu la vie suite à une collision entre 2013 et 2018



1 décès tous les 5 jours

QU'EST-CE QUE L'APPROCHE **VISION ZÉRO** ?

L'approche vision zéro juge inacceptable les décès humains sur la route et vise à ce qu'aucun décès ne survienne des suites d'une collision, plaçant alors la sécurité de tous les usagers au cœur de sa philosophie. Vision zéro amène à repenser la sécurité routière en se basant sur l'approche « système sûr ». Parfois présentées comme des approches semblables, le système sûr est imbriqué dans la vision zéro. Il se base sur une conception et un aménagement sécuritaire qui pardonne les erreurs des usagers.

Tandis que vision zéro, plus englobante, comprend l'ensemble des éléments suivants :

- éliminer les risques de sécurité routière pour tous les usagers de la route, les piétons, les cyclistes et les conducteurs ;
- intégrer l'approche « système sûr », qui reconnaît que l'erreur est humaine et que le système de transport, ainsi que la conception des rues et des routes, doivent être conçus de manière plus sécuritaire, en limitant et en « pardonnant » les erreurs causant des collisions graves et mortelles ;
- s'éloigner de la conception traditionnelle des routes où la fluidité automobile prime avant la sécurité des usagers ;
- promouvoir l'engagement des citoyens dans l'atteinte de la cible zéro décès.

L'approche vision zéro est l'une des politiques en sécurité routière les plus innovantes au monde. Elle a vu le jour en 1997, en Suède. Depuis son adoption, la Suède a constaté une baisse radicale des décès liés aux collisions routières. Ce pari a été réussi en concevant des routes plus sécuritaires, c'est-à-dire en :

- Priorisant la sécurité de tous les usagers et en abaissant la vitesse véhiculaire ;
- Sensibilisant les citoyens en matière de sécurité routière ;
- Renforçant les lois favorisant un comportement sécuritaire sur les routes ;
- Sécurisant les routes grâce à une conception et des aménagements appropriés.

Suite à ces résultats concluants, l'approche vision zéro a fait boule de neige, adoptée par de nombreuses villes et sur tous les continents, comme aux États-Unis, en Australie, au Japon, en Afrique du Sud, et au Canada.



Au Québec

Le Gouvernement du Québec s'est engagé à adopter l'approche vision zéro comme stratégie de prévention en sécurité routière dans sa Politique de mobilité durable. En date de juillet 2021, les villes de Montréal, Trois-Rivières, Québec, Drummondville et Gatineau ont adopté l'approche vision zéro ou se sont inspirées de ses grands principes dans leur stratégie de sécurité routière. Toutefois, nous sommes encore bien loin de nos voisins ontariens, où vision zéro est implantée ou en voie d'implantation dans une dizaine de villes.



LES CONCEPTS CLÉS DE L'APPROCHE VISION ZÉRO

Étant donné qu'aucun décès dû à une collision est moralement acceptable et que les collisions avec blessure grave ou mortelle sont évitables, la vision zéro s'appuie sur les concepts suivants :

- L'erreur humaine est inévitable: avec l'approche «système sûr», la conception routière doit pouvoir pardonner ces erreurs;
- La vie et la santé humaine doivent être priorisées lors de la planification et de la conception du système de transport routier;
- La gestion de la vitesse est primordiale, puisque la vitesse du véhicule influence la gravité des blessures.

En 2021, il n'est plus acceptable que des décès et des blessures graves surviennent sur nos routes.

Les décès sur la route sont évitables et chacun doit pouvoir se déplacer sans être en danger, vision zéro constitue donc un changement de paradigme quant à la manière de concevoir les routes. S'éloignant de l'approche traditionnelle, axée sur la fluidité automobile et où la responsabilité de la collision est attribuée à l'utilisateur, l'approche vision zéro reconnaît un partage de la responsabilité entre concepteurs, gestionnaires et usagers. La responsabilité n'est donc plus individuelle, mais collective.

Alors que l'approche traditionnelle intervient ponctuellement, pour sécuriser les tronçons où il y a un fort taux de collisions (approche par point noir), l'approche vision zéro est plus englobante. Grâce à une approche systémique, elle recommande d'agir sur l'ensemble du réseau routier pour rehausser globalement le niveau de sécurité.

Les collisions graves et mortelles ne sont plus de banals accidents. Vision zéro recommande de renforcer le travail d'analyse des collisions graves et mortelles et la diffusion de ces données entre les différentes instances (services de police, réseaux de santé...). Avec plus de statistiques et une meilleure documentation des événements survenus, vision zéro apporte une meilleure compréhension des enjeux de sécurité routière et des facteurs augmentant la gravité de ces collisions, facilitant des interventions efficaces sur l'ensemble du réseau.

Évolution des stratégies en sécurité routière

Chaque usager est responsable de sa propre sécurité

- La conception suppose un comportement humain parfait et irréprochable

L'éducation est la clé.



Le risque de collision avec blessés et décès est inévitable, il fait partie de l'équation sur la route.

- La conception suppose un comportement humain parfait et irréprochable
- Interventions ponctuelles priorisant les lieux accidentogènes

Analyses coût-bénéfices



Inacceptable de mourir ou être blessés gravement en se déplaçant

- Les collisions graves et mortelles sont évitables
- Les êtres humains font des erreurs, la conception du réseau doit pardonner ces erreurs
- Partage de la responsabilité entre concepteurs, gestionnaires et usagers

Mise en place d'une approche systémique pour agir sur l'ensemble du réseau routier

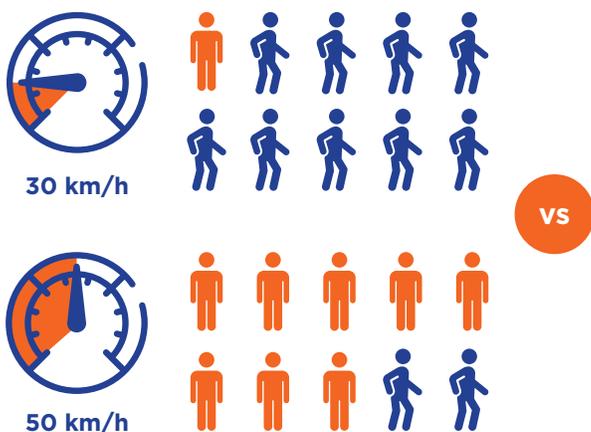
APPROCHE TRADITIONNELLE

APPROCHE VISION ZÉRO

Prioriser la sécurité des usagers

Avec l'approche vision zéro, la vie et la santé humaine sont priorisées lors de la conception de toutes les composantes du système de transport routier.

Une attention particulière est portée au seuil de résistance des blessures biomécaniques des personnes. Plus la vitesse véhiculaire est élevée, plus grands sont les risques de blessures graves ou mortelles: **lors d'une collision à une vitesse de 30km/h, le piéton a une chance de survie de 90%, contre seulement 25% à 50 km/h.** La gestion de la vitesse est donc primordiale, puisque la vitesse du véhicule influence la gravité des blessures.



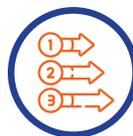
+ **Pour en savoir plus** [Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie](#), Piétons Québec.

**À PIED,
NOUS N'AVONS
PAS D'ARMURE**

**TOUSIIIIIIII
IIIIPIÉTONS!**

PIÉTONS
QUÉBEC

avec le soutien financier de
Québec



EN ROUTE VERS L'APPROCHE VISION ZÉRO, COMMENT Y PARVENIR ?

Pour parvenir à l'objectif vision zéro et qu'aucun décès ne survienne sur nos routes, six stratégies prioritaires sont à mettre en place:

1. Prioriser la conception des routes de manière à ce que tous les usagers soient pris en compte, notamment avec des infrastructures qui «pardonnent» les erreurs humaines (ex: pour sécuriser les déplacements piétons ajout de trottoirs systématique là où la vitesse véhiculaire est de plus de 30 km/h, consulter la fiche [Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie](#) de Piétons Québec pour découvrir d'autres solutions d'aménagement).
2. Gérer la vitesse véhiculaire et modérer la circulation pour assurer une cohabitation sécuritaire sur les rues locales et résidentielles, puisque les chances de survie sont beaucoup plus élevées lors d'une collision à 30 km/h qu'à 50 km/h. La collaboration de plusieurs parties prenantes est essentielle pour réussir à abaisser la vitesse véhiculaire et demande un effort d'ingénierie, d'éducation, de politiques et de réglementation, de suivi et d'évaluation.
3. Faire de la sensibilisation et inciter les usagers de la route à l'adoption de comportements plus sécuritaires, notamment à l'endroit des usagers les plus vulnérables (outils de sensibilisation disponibles au www.pietons.quebec/boite-outils).
4. Assurer l'équité des interventions sur tout le territoire (autant dans les nouveaux quartiers, dans les milieux de vie déjà existants ou les quartiers à faible revenu).
5. Consulter la population sur ses besoins de mobilité et les enjeux rencontrés dans son milieu de vie, l'informer des démarches en cours et favoriser l'acceptation sociale.
6. Regrouper et partager les données de collisions, blessures et décès des différentes instances (taille du véhicule, type de collision, type d'aménagement mis en cause et gravité des blessures).



DES EXEMPLES DU QUÉBEC ET DU CANADA

Au Québec, l'approche vision zéro est encore à ses débuts. Bien qu'elle soit plus présente dans de grandes villes, il est faux de croire qu'elle est l'apanage des grandes villes seulement. Toutes les municipalités, peu importe leurs tailles, peuvent mettre de l'avant les principes de la vision zéro, au grand bénéfice de la sécurité et de la qualité de vie de leurs citoyens.

DRUMMONDVILLE

En 2020, la Ville de Drummondville s'est dotée d'un plan de mobilité durable basé sur l'approche vision zéro et « système sûr ». Avec l'objectif d'éliminer tous les décès ou blessures graves reliés à une collision d'ici 2040, ce plan s'échelonne sur une stratégie à long terme et des mesures sont mises en place graduellement chaque année. La participation citoyenne s'est faite lors de cinq soirées de consultation et d'un sondage en ligne. Drummondville est l'une des premières villes du Québec à se doter d'un tel plan, dont voici les faits saillants :

- Augmenter de 20% la part modale liée aux déplacements actifs;
- Implantation de mesures de modération de la circulation;
- Installation de feux pour piétons sur l'ensemble des feux de circulation du territoire;
- 32,5 km de nouveaux aménagements piétons, comprenant des raccourcis piétons;
- Prioriser les usagers les plus vulnérables et aménager les infrastructures selon les besoins des piétons;
- Évaluer la sécurité aux feux de circulation où le virage à droite au feu rouge est permis;
- Adoption d'une politique de « rues complètes » pour que toute nouvelle rue ou réfection de rue existante tienne compte des besoins de tous les usagers, incluant ceux qui se déplacent à pied, à vélo ou en transport collectif.

Document stratégique, Plan d'action en mobilité durable 2020-2024, Ville de Drummondville





MONTRÉAL

La Ville de Montréal a adopté l'approche vision zéro en 2018 et son premier plan d'action en 2019. Cette vision zéro s'articule autour de 22 actions dites « fédératrices », s'appuyant sur le travail et la coopération de plus de 430 initiatives de la collectivité montréalaise en sécurité routière. Afin de mieux comprendre les enjeux auxquels s'attaquer, une équipe a été formée pour identifier les failles existantes, s'articulant autour de trois thèmes principaux :

- La gestion de la vitesse, soulevée par l'incohérence entre le type d'aménagement, les vitesses prescrite et pratiquée.

- Les véhicules lourds, souvent inadaptés à la circulation urbaine en raison de leurs tailles et de leurs angles morts. Il est difficile pour le conducteur d'apercevoir les usagers les plus vulnérables.
- La traversée de la rue : c'est aux intersections qu'il y a le plus grand nombre de collisions graves. La visibilité peut être mauvaise, pour voir comme pour être vu, augmentant l'insécurité des plus vulnérables : les piétons.

Plan d'action Vision zéro décès et blessé grave 2019-2021 – Des assises solides pour mieux travailler ensemble, Ville de Montréal

Ajout d'un îlot refuge pour sécuriser la traversée des piétons, Montréal





EDMONTON

Dans la Ville d'Edmonton en Alberta, l'approche vision zéro a été adoptée en 2015, et les résultats sont déjà concluants. Les décès dus à une collision ont diminué de 56% et les blessures graves de 30%. Edmonton base son approche sur l'équité et l'inclusion, intégrant les besoins de mobilité spécifiques de personnes souvent oubliées et plus souvent victimes de collisions, telles que les autochtones, les personnes racisées, les aînés, les femmes et les personnes à faible revenu.

Depuis 2015



-56 %
des décès dus à une collision



-30 %
de blessures graves

Document stratégique, *Safe mobility strategy 2021-2025 - Vision Zero, City of Edmonton*



Des milieux de vie plus sécuritaires bénéficiant à toute la population

Vision zéro vise à rehausser la sécurité de tous les usagers de la route, mais elle permet aussi de créer des milieux de vie plus sécuritaires, favorables à la mobilité active. Les usagers plus vulnérables s'y sentiront plus en sécurité : leurs trajets seront facilités et ils seront incités à se déplacer activement.

Plusieurs retombées positives pour toute la collectivité :

- Des options sécuritaires de déplacements non motorisés offrent une mobilité plus équitable à l'ensemble de la population,
- Support aux commerces locaux : les personnes se déplaçant activement dépensent plus d'argent dans les commerces locaux que celles en véhicule motorisé,
- Diminution de la pollution atmosphérique et sonore pour des milieux de vie plus agréables et mieux adaptés à la lutte aux changements climatiques,
- Une population plus active et plus en santé, avec des impacts positifs sur le système de santé.



Complétez votre lecture en consultant la boîte à outils de Piétons et la version en ligne de [Découvrir l'approche vision zéro en sécurité routière](#) au pietons.quebec/boite-outils.

BIBLIOGRAPHIE

- [City of Toronto – Transportation Services. \(2017\). 2017-2021 Toronto's road safety plan – Vision Zero.](#)
- [City of Edmonton. \(2021\). Safe mobility strategy 2021-2025 – Vision Zero.](#)
- [Cloutier, Marie-Soleil. \(2021 28 janvier\). Panel: État de la sécurité routière 2019 et Vision Zéro Montréal.](#)
- [Demers, Marilyne. \(2019 18 septembre\). Un premier plan de mobilité durable pour Drummondville, L'Express - Drummondville.](#)
- [Fireseeds North Infrastructure. \(2020\). Semaine mondiale de la sécurité routière de l'ONU.](#)
- [Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. \(2018\). Transporter le Québec vers la modernité – Politique de mobilité durable – 2030 – Cadre d'intervention en sécurité routière.](#)
- [National Academies of Sciences, Engineering and Medicine. \(2019\). Pedestrian safety relative to traffic-speed management.](#)
- [Parachute. \(2019\). Vision Zero map.](#)
- [Piétons Québec. \(2021\). Marcher en toute saison: aménager pour l'hiver.](#)
- [Piétons Québec. \(2021\). Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées.](#)
- [Piétons Québec. \(2021\). Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie.](#)
- [Société de l'assurance automobile du Québec \(SAAQ\). \(2019\). Rapport du comité d'experts sur la sécurité des piétons.](#)
- [Ville de Drummondville. \(2020\). Guide de conception de «rues complètes».](#)
- [Ville de Drummondville. \(2019\). Plan d'action en mobilité durable 2020-2024.](#)
- [Ville de Montréal. \(2019\). Sommaire du bilan routier et rapport d'activités de l'an 1 du Plan d'action Vision zéro 2019-2021 – État de la sécurité routière 2019.](#)
- [Ville de Montréal. \(2019\). Plan d'action Vision zéro décès et blessé grave 2019-2021 – Des assises solides pour mieux travailler ensemble](#)
- [Vision Zero Network. \(2018\). Core elements for Vision Zero communities.](#)
- [Vivre en Ville. \(2019\). Mémoire sécurité routière: avec l'approche Vision zéro, faire de Trois-Rivières un précurseur – Améliorer la sécurité de tous par une approche novatrice et reconnue.](#)
- [WSP. \(2021\). Vision zéro.](#)

