Fiche n° 6

Vision zéro, une nouvelle stratégie de sécurité routière

Ce que vous retrouverez dans cette fiche

1. L'état de la situation sur la sécurité routière;
2. La description de Vision zéro;
3. Les principes pour une adoption effective et les axes d'intervention;
4. Des exemples inspirants.

Source : La Presse

Vision zéro est une stratégie de sécurité routière qui a émergé en Suède à la fin des années 1990. Elle se résume à une idée porteuse : aucun décès ni blessé grave sur le réseau routier n'est acceptable. Le cœur de cette approche est donc d'éliminer à la source les collisions routières mortelles et les blessures graves grâce à une vision globale incluant l'ingénierie, l'engagement citoyen, la surveillance, l'évaluation et l'éducation. Ce principe adopté par de nombreux pays et encore plus de villes démontrent qu'il est possible d'améliorer le bilan routier en changeant notre vision du système routier.

Réseau Quartiers verts

Active Neighbourhoods Canada

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Sustainable Calgary

tcat toronto centre for active transportation

Le financement de ce projet a été rendu possible grâce à une contribution de l'Agence de la santé publique du Canada.

Les opinions exprimées dans ce document ne reflètent pas nécessairement celles de l'Agence de la santé publique du Canada.

VISION ZÉRO QUOI?

Vision zéro fait référence à Vision zéro victime sur les routes, c'est-à-dire aucun décès ou blessés graves.

"ACCIDENT" OU "COLLISION", L'IMPORTANCE DU VOCABULAIRE

L'utilisation du terme "collision" est préféré au terme "accident" qui suppose qu'il s'agit d'un événement fortuit, qui arrive par hasard.

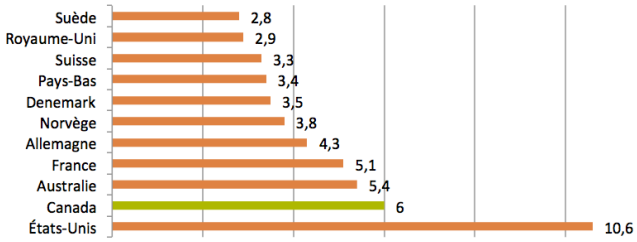
Trop de morts sur nos routes

En 2015, on dénombre 1,3 million de décès dus aux collisions de la route dans le monde[1]. Il s'agit de la 10e cause de décès à l'échelle internationale. Bien que la proportion de collisions routières soit plus importante sur les routes des pays émergents, les pays industrialisés ne s'y soustraient pas. Cela s'explique principalement par une vision centrée sur la voiture et les déplacements motorisés. Nos systèmes de transport privilégient majoritairement des déplacements automobiles rapides, fluides et efficaces, favorisant une dépendance aux véhicules, parfois au détriment de la sécurité des usagers.

Et au Canada?

Le Canada ne fait pas exception. Bien qu'on constate une amélioration depuis les années 1990, le taux de victimes par 100 000 habitants[2] nous rappelle qu'encore bien du travail peut être fait. En effet, de nombreux pays ont un taux de décès fortement moins élevé que celui du Canada, parmi ceux-ci on retrouve la Suède, le Royaume-Uni et le Danemark[3]. En janvier 2016, le CCATM, dont plusieurs ministères pronvinciaux et fédéraux sont membres, a présenté la Stratégie de sécurité routière 2025. Le titre de la stratégie « Vision zéro - les routes les plus sûres du monde » reflète une volonté du gouvernement canadien de rendre les routes plus sûres pour ses citoyens[4].

Estimation du taux de mortalité due au trafic routier (pour 100 000 habitants)



Source : Organisation mondiale de la santé (2013). Road traffic deaths by country.

Tableau 1 : Taux de victimes décées au Canada en 2013

	Taux de victimes décédées	
	Taux par 100 000 habitants	Taux par milliard de véhicules-Km
Canada	5,5	5,6
Alberta	8,9	6,4
Québec	4,9	5,6
Ontario	3,5	3,7

Source : Statistiques Canada (2013).

ACCEPTABILITÉ DES MORTS SUR LES ROUTES

Le système routier actuel permet aux conducteurs de prendre des risques bien au-delà de la capacité humaine à supporter un choc. À cause de la vision actuelle du système routier, les usagers de la route s'exposent à une menace mortelle quotidiennement. Par exemple, il est accepté et légal pour une voiture de suivre à quelques mètres un autre véhicule à une vitesse de 100 km/h.

On ne tolère plus de tels risques dans les milieux de travail, alors pourquoi devrait-on les tolérer sur nos routes? Le système routier, ancré dans le paradigme de la voiture, banalise les accidents de la route. Plusieurs justifient qu'il s'agit du prix à payer pour profiter de la mobilité et la liberté de déplacement. À l'opposé, les adeptes de la stratégie Vision zéro affirment qu'il est possible de se déplacer dans un environnement sécuritaire, sans compromettre la mobilité. La démarche Vision zéro affirme que les gens méritent fondamentalement un transport sécuritaire et qu'il incombe au gouvernement d'implanter ces conditions.

La Vision zéro

Qu'est-ce que c'est?

La Vision zéro est une stratégie qui a été adoptée pour la première fois en 1997 en Suède. Elle se résume à une idée porteuse : aucune mort n'est acceptable. Il est de ce fait prioritaire d'éliminer les décès et les blessures graves sur le réseau routier[4,5]. Cette stratégie se démarque par six principes fondamentaux :

1. **Aucune perte de vie n'est acceptable** : La vie est prioritaire, encore plus que la mobilité. De ce fait, si nous avons la capacité d'agir pour réduire les décès, nous avons l'obligation éthique de le faire. Cette stratégie ne vise donc pas à éliminer toutes les collisions. Vision zéro cibles les collisions entraînant des décès et des blessures graves.
2. **Les collisions mortelles et les blessures graves sont évitables** : Il doit y avoir une reconnaissance que les décès et les blessures graves causés par la circulation sont évitables et qu'il est donc possible de les prévenir. Ces tragédies sont évitables, les choix politiques et les choix d'aménagement ont des impacts majeurs sur les collisions routières.
3. **Les humains font tous des erreurs** : Il est estimé qu'environ 90% des collisions liées à la circulation impliquent des erreurs humaines[6], celles-ci ne peuvent pas être totalement évitées. Pour cette raison, un système efficace de sécurité routière doit prendre en compte la faillibilité humaine. Les erreurs ne doivent donc pas engendrer de morts ou de blessures graves.
4. **Les humains sont vulnérables** : Le corps humain est vulnérable lorsqu'il est impliqué dans une collision avec des véhicules. De ce fait, la tolérance biologique des êtres humains (la limite physique qu'une personne peut supporter) doit être incluse dans la conception d'un système routier.
5. **La responsabilité est partagée entre les fournisseurs du système routiers et les utilisateurs** : L'approche Vision zéro souligne l'importance que les concepteurs et les gestionnaires du réseau routier ont de se questionner lorsque des collisions graves surviennent. Ils doivent s'assurer que les routes dans leur ensemble sont sécuritaires. Les usagers ont quant à eux la responsabilité de respecter les lois et les règlements.
6. **Prioriser un changement global** : Les changements au niveau des systèmes doivent être privilégiés. Les politiques et les aménagements permettent d'encourager les comportements souhaités en les rendant intuitifs et faciles à suivre. Vision zéro encourage donc une transition de l'approche traditionnelle, axé sur les comportements individuels, vers une approche qui influence les systèmes et l'environnement bâti.

Vision zéro	Approche conventionnelle
• Priorité : les décès et les blessures graves	• Priorité : le taux global de collisions
• Cause des collisions : les défauts dans le système de transport	• Cause des collisions : l'erreur humaine
• Intervention : perfectionnement du réseau routier pour un comportement humain imparfait	• Intervention : perfectionnement du comportement humain sur un réseau routier imparfait
• Coût : les initiatives de sécurité réduisent les coûts sociétaux	• Coût : les initiatives de sécurité sont coûteuses

Source : Ecology Ottawa, complete streets

De la vision à l'action

Les axes d'intervention – L'approche des "5 E"

De nombreuses villes et pays ont orienté leur intervention à travers la Vision zéro en cinq axes d'intervention.

Facteurs clés

- Financement
- Partenariat et collaboration
- Engagement politique
- Engagement public
- Collecte, analyse et utilisation des données

RESSOURCES

Site web

- Vision Zero Initiative : http://www.visionzeroinitiative.com/
- Vision Zero Network : http://visionzeronetwork.org/
- Vision Zero Canada : https://visionzero.ca/

Documents

- Moving from vision to action: Fundamental Principles, Policies & Practices to Advance Vision Zero in the U.S.
- The central role of public health in Vision Zero
- 9 Components of a Strong Vision Zero Commitment

Des exemples inspirants

San Francisco – Vers une collaboration intersectorielle

Le département de santé publique de San Francisco a constaté que le quart des patients de l'hôpital (piétons ou cyclistes) ayant subi des blessures n'était pas répertorié dans la base de données des collisions. En réponse à cette problématique, les responsables ont créé une fiche pour recueillir les données relatives aux collisions de la circulation dans les hôpitaux.[8]

Washington DC – La participation citoyenne

Washington D.C. a engagé un processus public pour la rédaction de leur plan d'action Vision zéro. Ils ont organisé dix événements, où près de 2 700 personnes ont répondu à des sondages sur leurs préoccupations en matière de sécurité. Une carte interactive pour identifier les lieux et les comportements dangereux a été mise à la disposition des citoyens. Le plan d'action Vision zéro est donc fondé sur les besoins et les expériences des résidents.[8]

New-York - Une diminution notable

La mise en œuvre s'est révélée efficace grâce au réaménagement des rues, à la surveillance policière et à l'éducation et l'engagement de la communauté. De nouveaux passages pour piétons, des traversées plus courtes et plus sûres, des intersections simplifiées avec des îlots piétonniers, des virages à gauche protégés ont par exemple été implantés à ces intersections. De 2009 à 2013 la moyenne était de 141 décès /an (dont 99 piétons). En 2016 la moyenne était de 100 décès (dont 72 piétons)[7]

Suède – La mobilité en toute sécurité

Avec un taux de décès parmi les plus bas dans le monde (2,7 décès par 100 000 habitants), la Suède a démontré qu'il était possible de se déplacer en sécurité sans compromettre la mobilité. En quelques années, ce pays a réussi à réduire drastiquement le nombre de décès et de blessures graves sur ses routes. En cinq ans, le taux de décès des piétons a chuté de 50 %.[4]

SOURCES

1 Organisation mondiale de la santé (2017). *Les 10 principales causes de mortalité.*

2 Transports Canada (2013). Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2013.

3 Organisation mondiale de la santé (2013). Road traffic deaths, Data by country. Global Health Observatory data repository

4 Vision zero initiative (2017). Vision zero Sweden. Site internet : http://www.visionzeroinitiative.com/

5 Vision zero Network (2017). Moving from vision to action: Fundamental Principles, Policies & Practices to Advance Vision Zero in the U.S.

6 Transportation services city of Toronto (2016). Vision Zero: Toronto's Road Safety Plan.

8 Vision zero Network (s.d). The central role of public health in Vision Zero.

9 Vision zero Network (s.d). How does Vision Zero differ from the traditional traffic safety approach in U.S. communities?

7 New York City (2017). Year three report -February 2017.

RECHERCHE & RÉDACTION

Ariane Paquin

RÉVISION

Piétons Québec