

# **Notre plan pour éliminer les blessés graves et les morts sur nos routes d'ici 2030**

**Plan d'action 2030 et plan de travail pour les années fiscales 2022 et 2023**

**AVRIL 2021 Projet Public 1,0**





## L'approche Vision Zero pour la sécurité routière

Le concept Vision Zero pour la sécurité routière a été créé en Suède dans les années 90 et est largement reconnu pour avoir permis de réduire, de manière significative, les accidents de la route graves et mortels, malgré l'usage croissant des véhicules, vélos et modes de transport en commun.<sup>1</sup> Au cœur de la philosophie Vision Zero se trouve la conviction que les accidents de la route graves et mortels sont inacceptables, évitables et que la conception, la construction et l'entretien du système routier peuvent réduire les conséquences des erreurs humaines. Depuis sa mise en œuvre en Suède, l'approche Vision Zero a été adoptée dans le monde entier et depuis avril 2021, dans plus de 40 juridictions aux États-Unis.<sup>2</sup> Le Comté de Montgomery a adopté Vision Zero en 2016. En novembre 2017, le Comte figurait parmi les premières administrations de Comté à mettre en œuvre un plan d'action Vision Zero.



Le Conseil du Comté de Montgomery a adopté la Résolution 18-390 en 2016 pour faire du Comté de Montgomery une communauté Vision Zero. La photographie ci-dessus avec les membres du conseil, les directeurs du département et les membres du groupe civique a été prise lors du lancement de Vision Zero au sein du Comté.

## Principes généraux de Vision Zero

Lors de l'examen des mises en œuvre de Vision Zero, des pratiques dominantes et des conseils du Comité consultatif en matière de sécurité des automobilistes, des cyclistes et des piétons, le Comité de Montgomery a décidé d'appliquer les sept principes généraux suivants afin de mettre en œuvre le programme Vision Zero.

1. Les blessures graves et les décès liés à la circulation routière sont évitables et inacceptables.
2. La vie humaine est prioritaire sur la mobilité et les autres objectifs du système routier. Le système routier doit être sécurisé pour tous les usagers, pour tous les modes de transport, dans toutes les communautés et pour tous les individus, quel que soit leur âge ou leur handicap.
3. Une répartition équitable des priorités de financement, des ressources et des mesures de sensibilisation auprès des communautés qui font face à un taux disproportionné de blessés graves et de morts sur la route est cruciale.
4. Les personnes font des erreurs. Le système de transport doit être conçu pour que ces erreurs n'entraînent pas de blessures graves ou de décès.
5. Les personnes sont par nature vulnérables et la vitesse au moment d'une collision est un facteur déterminant pour prévoir les chances de survie lors d'un accident de la route. Le système de transport doit être conçu en ce sens avec des vitesses adaptées pour protéger la vie humaine.
6. Les politiques et les ressources à tous les niveaux du gouvernement doivent s'aligner pour accorder la priorité à la sécurité sur les routes.
7. Tous les usagers de la route doivent se respecter les uns les autres et exercer leurs activités en toute sécurité. Les conducteurs de véhicules motorisés risquent, potentiellement, de causer le plus de dommages et se doivent de faire attention aux autres usagers et de respecter les règles de priorité sur la voie publique.

## **VISION ZERO ET SYSTÈMES SÉCURISÉS**

Les communautés œuvrent en faveur du déploiement du programme Vision Zero en utilisant une approche de systèmes sécurisés pour concevoir et entretenir le système routier. Dans le cadre de cette approche de système sécurisé, la sécurité routière est une responsabilité commune à tous, notamment ceux qui conçoivent, construisent, exploitent et utilisent le système routier. Il convient d'adopter une vision globale du système de transport routier et des interactions entre la route et les abords bord de la route, sans oublier la vitesse de déplacement, les véhicules et les usagers de la route.

La clé, pour une approche de systèmes sécurisés visant à limiter le nombre de blessures graves et mortelles, est de réduire les risques par la séparation des usagers de la route, particulièrement si la vitesse dépasse 30 mph (48 km/h) et de réduire les limites de vitesse des véhicules afin d'agir, de manière positive, sur la réduction de la probabilité et de la gravité des accidents. Que l'utilisateur de la route soit à pied, en rollers, à vélo ou dans son véhicule, la vitesse au moment de la collision a un impact important sur les chances de survie lors de l'accident. Le graphique ci-dessous présente la vitesse à laquelle la majorité des personnes peuvent survivre à l'accident. À mesure que la vitesse augmente, au-delà de la vitesse critique, les chances de survie chutent de façon exponentielle.<sup>3,4</sup>

---

### **COLLISION, AU LIEU DE L'ACCIDENT**

Les collisions sur la route ne sont pas des accidents inévitables. Les communautés Vision Zero étudient les facteurs environnementaux et comportementaux qui entraînent des collisions graves et mortelles et utilisent des pratiques dominantes pour créer un système plus sécurisé pour tous les usagers de la route.

---

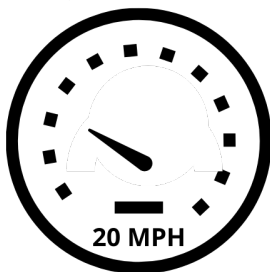
*Un piéton percuté à 23 MPH (37 km/h) a 10 % de risque de blessures mortelles et seulement 50 % de chance de survie à 42 MPH (67,5 km/h).*

---

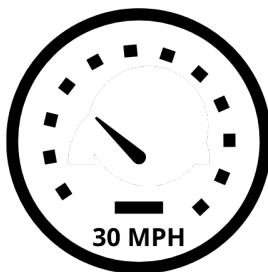
Les chances de survie en cas de collision chutent nettement au-delà des vitesses suivantes



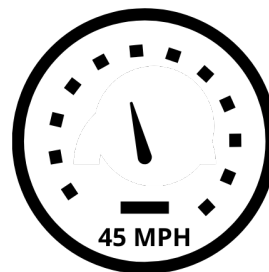
Piéton ou cycliste  
percuté à...



Collision à impact  
latéral à...



Collision  
frontale à...



## POINTS PRINCIPAUX DU PLAN VISION ZERO 2030

Le Plan d'action Vision Zero 2030 définit le travail du Comté pour le reste de cette décennie afin de réduire à zéro le nombre de collisions graves et mortelles. Les 45 points d'action ont été définis pour atteindre l'objectif de Vision Zero tout en évoluant vers une communauté saine, équitable, juste et résiliente.

### **Mettre à jour de façon systématique les réseaux routiers et de transport.**

Comme de nombreuses communautés aux États-Unis, le Comté de Montgomery a établi un plan sur 50 à 60 ans en s'appuyant sur les véhicules parcourant de longues distances à haute vitesse. Avec l'objectif Vision Zero et le nouveau Guide de conception complet des rues défini dans le cadre du Plan d'action 2018-2019, le Comté transformera nos autoroutes dangereuses en boulevards intermodaux pour que les habitants puissent s'y déplacer en toute sécurité, quel que soit le mode de transport choisi. Ce travail comprend l'utilisation de données afin d'identifier et de modifier les routes et les intersections les plus dangereuses, en construisant un réseau complet de trottoirs et de pistes cyclables, en augmentant le nombre de passages piétons protégés, en améliorant les espaces dédiés aux piétons et cyclistes pour les transports en commun existants et les nouveaux modes de déplacement rapides et en s'appuyant sur des projets de transport et d'entretien existants pour améliorer les routes de façon proactive.

**Définir des vitesses sûres pour toutes les routes.** En raison de l'accent mis précédemment sur les déplacements en voiture, de nombreuses routes se sont vues attribuées des limitations de vitesse qui ne donnent plus la priorité à la sécurité de tous les usagers de la route. Dorénavant, dans tous les projets Vision Zero, le Comté évaluera et modifiera les limitations de vitesse en fonction de l'occupation des sols aux alentours.

### **Renforcer l'équité raciale et la justice sociale.**

Des collisions graves et mortelles se produisent dans tout le Comté, mais affectent de façon disproportionnée les quartiers dans lesquels une majorité d'habitants vivent dans la pauvreté ou une majorité d'habitants sont des personnes de couleur. Le Plan appelle à donner à ces quartiers la priorité en matière d'investissements dédiés à l'infrastructure, à améliorer la consultation et les échanges avec les habitants concernés et à réinventer la sécurité publique afin de produire une politique réfléchie prenant en considération la sécurité et les injustices passées.

### **Mettre fin aux décès par conduite sous influence.**

La conduite sous influence de l'alcool et des stupéfiants est un facteur majeur contribuant aux collisions mortelles. Lutter contre la conduite sous influence demande de mettre en œuvre des mesures allant au-delà des contrôles de police. Le Plan appelle à une approche de santé publique pour répondre à la consommation de substances illicites dans notre communauté et au recours du gouvernement et des partenaires à but non lucratif pour mettre en œuvre la nouvelle stratégie.

### **Le Comté de Montgomery se distingue en tant qu'employeur exemplaire en matière de sécurité.**

Le gouvernement du Comté de Montgomery, en sa qualité de plus grand employeur du Comté, dispose de plus de 3 600 véhicules et de 9 000 employés conduisant chaque jour. Le Plan appelle à l'amélioration de la sécurité de la flotte de véhicules lors de leur remplacement et à la mise en œuvre

d'une formation de conduite actualisée pour les employés. Ces efforts renforcent la sécurité d'une part et peuvent contribuer à une réduction des impôts d'autre part, grâce à la diminution du nombre de collisions.

**Soins médicaux d'urgence rapides.** Si une collision se produit, les soins rapides, les interventions d'urgence et les soins hospitaliers sont des aspects critiques pour éviter que les blessures graves ne se révèlent mortelles. Le Plan continue de donner la priorité à une intervention médicale sûre et efficace tout en garantissant la sécurité des premiers intervenants sur place.



# POINTS PRINCIPAUX DES CONVERSATIONS COMMUNAUTAIRES

Au cours de l'été et de l'automne 2020, le programme Vision Zero du Bureau du directeur exécutif du Comté a sponsorisé une série d'enquêtes, d'entretiens, de réunions, de courriers aux organismes communautaires et de séances d'écoute (groupes de discussion). L'objectif était de recueillir le point de vue d'un ensemble varié d'habitants concernant l'état actuel de la sécurité routière et ce qu'ils souhaitent pour les dix prochaines années afin de rendre les routes du Comté plus sûres. Au total, 1 577 personnes ont participé à l'enquête, 208 habitants ont été interrogés ou ont participé à une séance d'écoute communautaire et 12 organismes communautaires ont répondu aux courriers recommandés. Les commentaires de la communauté ont été résumés et transmis aux groupes de travail définissant le Plan lors de la troisième réunion des groupes de travail en novembre 2020 afin de les intégrer à leur définition des points d'action du Plan. Pour plus de détails sur les différents efforts de consultation et leurs résultats, consultez le [rapport de synthèse de la phase 1 de consultation publique](#).

## Priorités communautaires



De tous les efforts de consultation, les éléments suivants ont été les principales priorités pour améliorer la sécurité routière selon les habitants du Comté de Montgomery.

**Construire de nouveaux trottoirs et améliorer ceux qui existent.** Les habitants se sentent en danger à pied dans le Comté car de nombreux quartiers sont dépourvus de trottoirs. Concernant les trottoirs le long des routes à plusieurs voies, les habitants se sentent en danger à pied sur les trottoirs étroits à proximité du trafic rapide de véhicules et avec des poteaux électriques et d'autres obstacles diminuant l'espace dont disposent les piétons. Disposer de davantage de trottoirs avec une séparation du trafic s'est révélé être un souhait commun dans toutes les communautés, indépendamment des catégories démographiques et dans tous les efforts de consultation.

**Étendre le réseau de pistes cyclables.** Les habitants ont estimé que le vélo était le mode de déplacement le moins sûr dans le Comté, en comparaison de la conduite de véhicules motorisés et de la marche à pied. Les personnes souhaitant se déplacer davantage à vélo, mais qui ne se sentent pas suffisamment en sécurité pour le faire, mentionnent que des pistes cyclables séparées du trafic des voitures les encourageraient à se déplacer à vélo dans le Comté. L'extension des pistes cyclables en bordure du trottoir préoccupe les personnes souffrant d'un handicap. Lors des discussions avec les personnes handicapées, les préoccupations principales concernant les nouvelles pistes cyclables se sont révélées être l'accessibilité au trottoir et les arrêts de bus flottants.

**Plus de passages sécurisés pour traverser la route pour les piétons et les cyclistes.** Les membres de la communauté ont remarqué que dans de

nombreuses zones dans le Comté, particulièrement le long des autoroutes, une grande distance sépare les passages piétons avec un feu tricolore ou un avertissement présent pour forcer les véhicules à s'arrêter lorsqu'un piéton traverse la voie. Lors des groupes de discussion, les participants ont mentionné qu'ils traversaient en dehors des passages piétons à cause d'une trop grande distance les séparant du passage piéton le plus proche.

**Un accès plus sécurisé en direction et en provenance des arrêts de bus.** Les usagers des transports en commun sont préoccupés par l'accès et les aménagements aux arrêts de bus dans le Comté. Les arrêts de bus le long des routes fréquentées ne sont pas toujours situés à proximité d'une intersection ou dotés d'un dispositif de contrôle du trafic, ce qui rend l'accès difficile pour les piétons. Les usagers souhaiteraient disposer d'abris de bus et d'arbres supplémentaires à proximité des arrêts pour les protéger des éléments météorologiques. Ils aimeraient également que des poubelles pour les déchets et le recyclage soient installées sans oublier l'installation potentielle de caméras de surveillance pour réduire les délits.

**Un engagement plus proactif et intentionnel de la part du gouvernement du Comté.** Lors des entretiens communautaires et des groupes de discussion, les participants ont indiqué ne pas avoir connaissance, dans la mesure où ils ne se sentaient pas concernés, des efforts de planification en cours entrepris par le gouvernement du Comté ni des moyens d'interaction avec le Comté pour faire part de leur point de vue

ou résoudre un problème. Le Comté doit utiliser plusieurs canaux de communication (sites Internet, enquêtes, circulaires d'information, mairies, etc.) et plusieurs langues pour s'assurer de recueillir tous les avis lors du processus de prise de décisions.

**Amélioration des comportements routiers face aux excès de vitesse et respect des droits des piétons.** Les principaux comportements les plus dangereux mentionnés par les habitants furent les excès de vitesse et le non-

respect des droits des piétons lors de la traversée des voies du Comté. Lors du classement des priorités, dans le cadre de l'enquête, les participants ont fortement défendu l'abaissement des limites de vitesse par rapport à l'expansion des contrôles automatiques. Davantage de participants prônaient le contrôle automatique de la vitesse, même s'il convient toutefois de préciser que les individus contiennent de penser que l'idée que les contrôles de vitesse visent davantage la perception de fonds que la sécurité elle-même.

## Les références

<sup>1</sup> « Taking Safety to New Levels », Vision Zero Initiative, 2017, <http://www.visionzeroinitiative.com/taking-safety-to-new-levels/>.

<sup>2</sup> « Vision Zero Cities Map », Vision Zero Network, 2021, <http://visionzeronetwork.org/resources/vision-zero-cities/>.

<sup>3</sup> Brian Tefft, « Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death », AAA Foundation for Traffic Safety, septembre 2011, <https://aaafoundation.org/impact-speed-pedestrians-risk-severe-injury-death/>.

<sup>4</sup> « Speed and Crash Risk », International Transport Forum, 2018, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>.