

Vision Zéro

Concept et principes

25 Octobre 2017, Montréal



Daphné Dethier, ing., urb.-stag., MSc
Daphne.Dethier@wsp.com

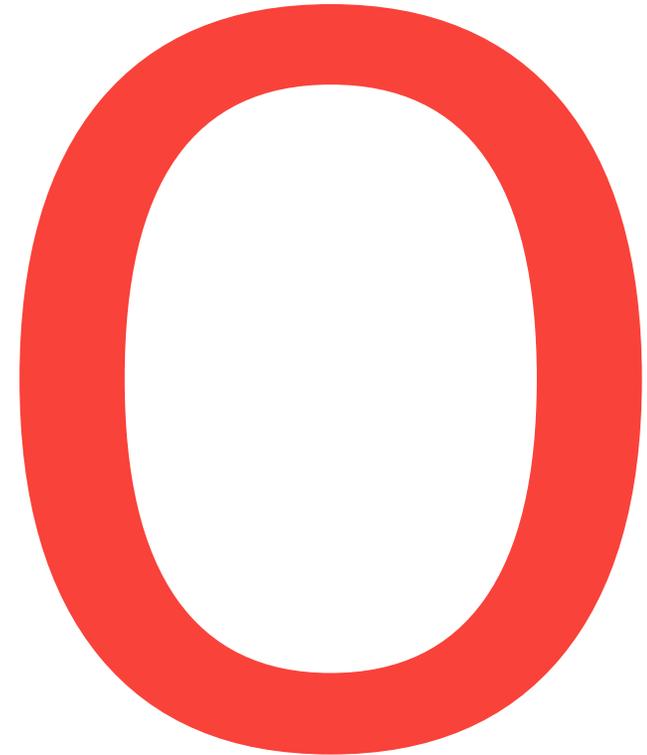
Plan

- Présentation
 - *Daphné Dethier, ingénieure en planification des transports, WSP*
 - *Étude technique et support Vision Zéro pour la Ville de Montréal*
 - *Collaboration étroite avec Karin Hassner, guru Vision Zéro, WSP Suède*
- Concept Vision Zéro
- Principes Vision Zéro
- Comparaison approches
 - *Origine Suédoise*
 - *Approche Nord-Américaine*

Concept Vision Zéro

Philosophie Vision Zéro

- « *Personne ne devrait être tué ni gravement blessé en utilisant le système de transport routier.* »
- Changement de paradigme
- 0 est la seule cible raisonnable



Sinon: Combien? Qui?

5



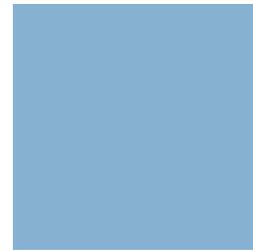
Évolution de la culture en sécurité routière

*C'est aux
utilisateurs de
s'adapter au
système*



→ Éducation des
utilisateurs clé

*On doit accepter
un certain nombre
de victimes*



→ Analyse coûts-
bénéfices

***Il est inacceptable
que des personnes
meurent ou soient
sérieusement
blessées***



→ **Conception** du
système clé

Principes Vision Zéro

4 Principes

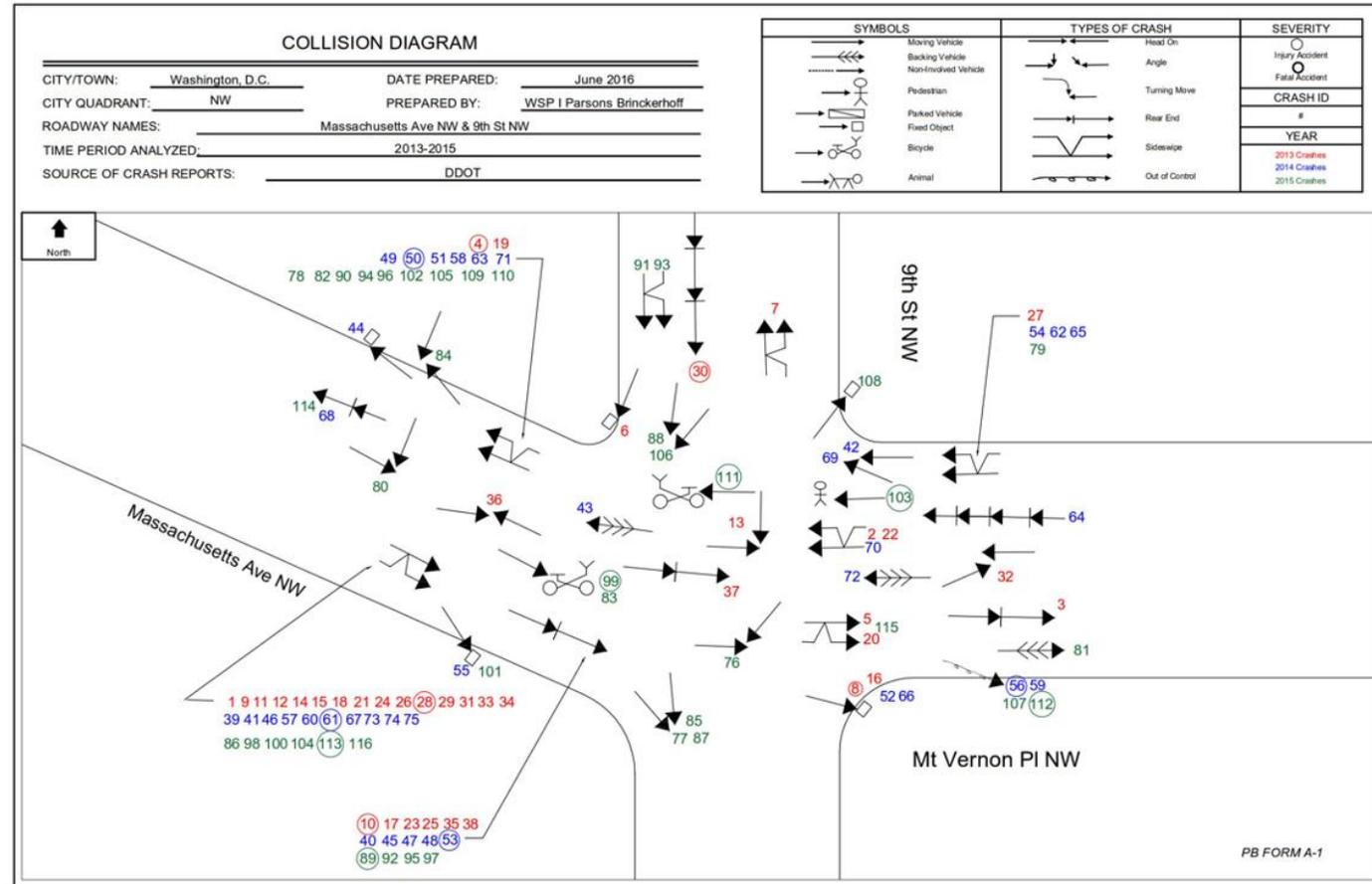
| # | VISION ZÉRO | APPROCHE TRADITIONNELLE |
|---|---|--|
| 1 | Se concentre sur les décès et blessés graves (blessures) | Se concentre sur les accidents |
| 2 | Prend en compte l' erreur et la vulnérabilité humaines | Suppose un comportement humain parfait |
| 3 | Partage la responsabilité entre les concepteurs, gestionnaires, décideurs et utilisateurs du système routier | Place la responsabilité sur l'utilisateur du système routier |
| 4 | Prend une approche système | Priorise les lieux « accidentogènes » |

- ! Mais on ne repart pas de 0
- ! Responsabilité partagée: effort collaboratif

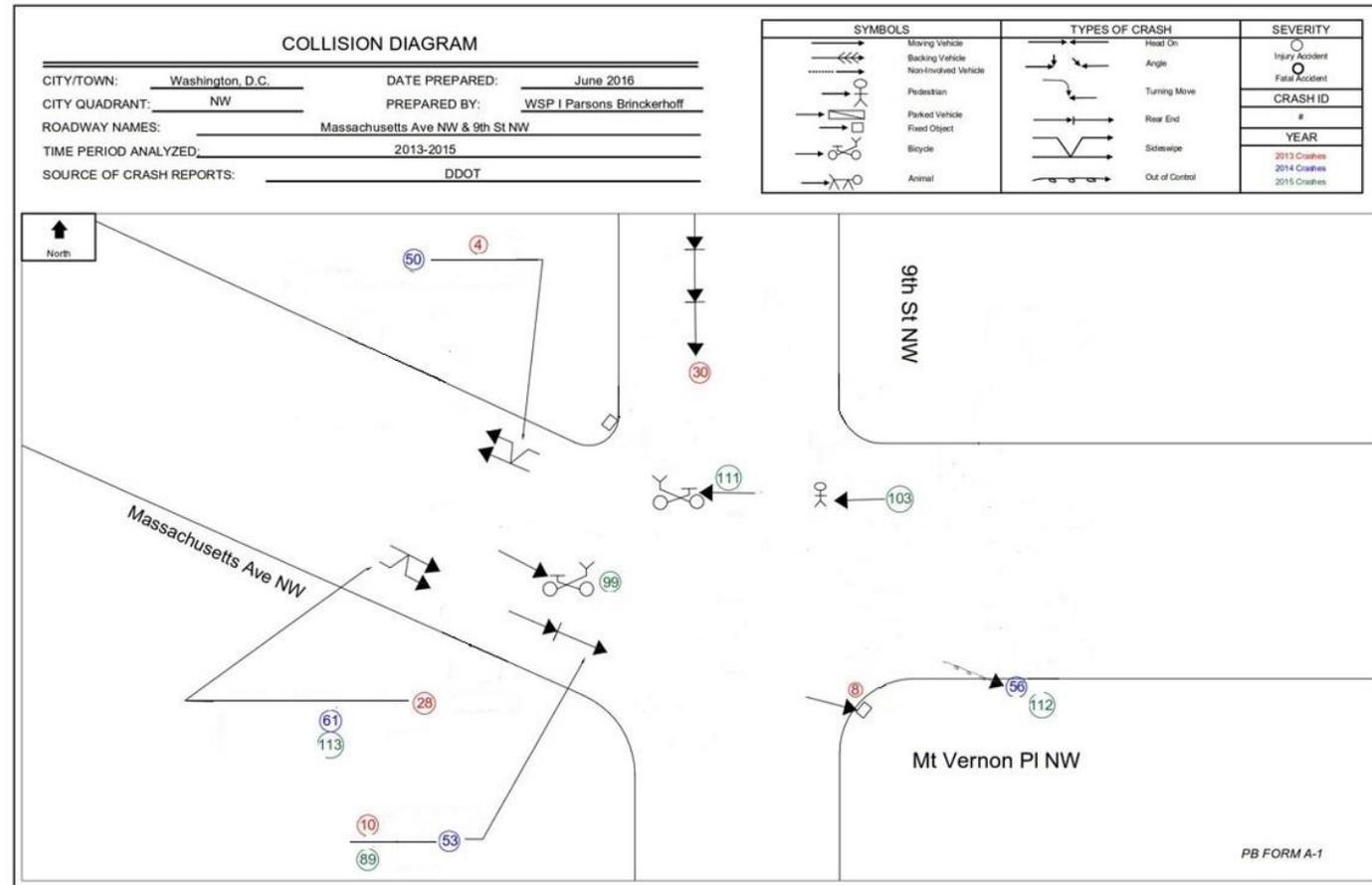
1. **Zéro décès et blessés graves**

Implications

Approche traditionnelle



Vision Zéro décès et blessés graves



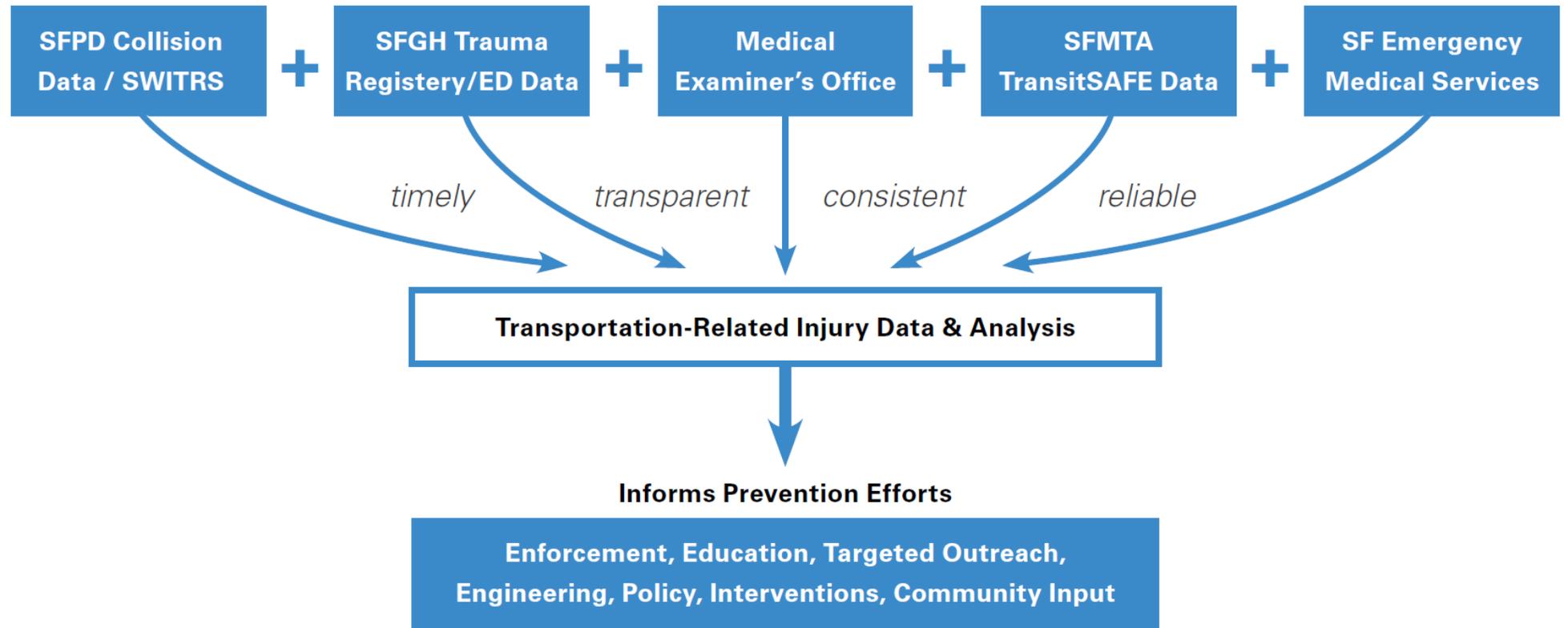
**Enlever le
bruit**

1er principe:
Zéro décès et
blessés graves

4e principe:
Approche
système

Aller plus loin que les analyses traditionnelles

Comprendre le **pourquoi**



12

2. Tenir compte de l'**erreur** et de la **vulnérabilité** humaines

Implications

2^e principe:
Tenir compte
de l'**erreur** et de
la **vulnérabilité**
humaines

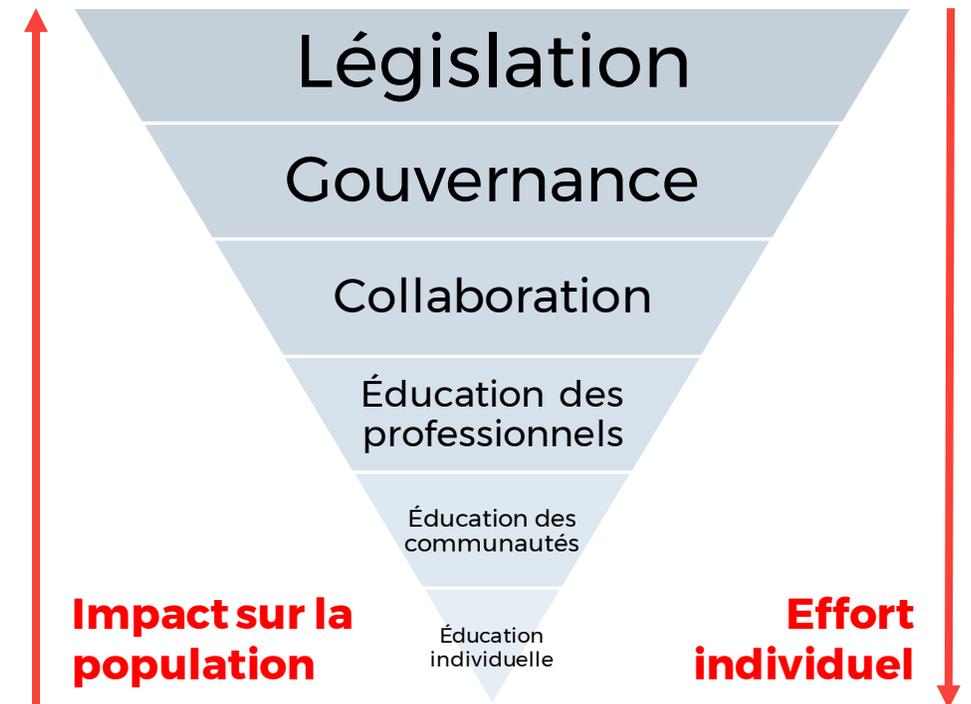
3^e principe:
Responsabilité
partagée

4^e principe:
Approche
système

Limites du comportement humain

- Erreur volontaire ou non
- Multiples facteurs humains:
 - *Distraction*
 - *Fatigue*
 - *Stress*
 - *Ébriété*
 - ...

- Ne pas tout miser sur l'éducation



Limites physiques du corps humain

- Emphase sur la vulnérabilité humaine et la vitesse:
- *Éviter les collisions avec des objets le long de la route sur les routes à haute vitesse*
- La **VITESSE** est un facteur déterminant de survie d'un accident



Vitesse maximale du véhicule avant l'impact pour maximiser les chances de survie des parties prises dans la collision, selon le type de collision

2^e principe:
Tenir compte
de l'**erreur** et de
la **vulnérabilité**
humaines

3^e principe:
Responsabilité
partagée

Concevoir le système routier pour la faillibilité humaine

— Contrôler la vitesse



— Séparer les modes

— Dégager les bords de route



3. Responsabilité **partagée**

Implications

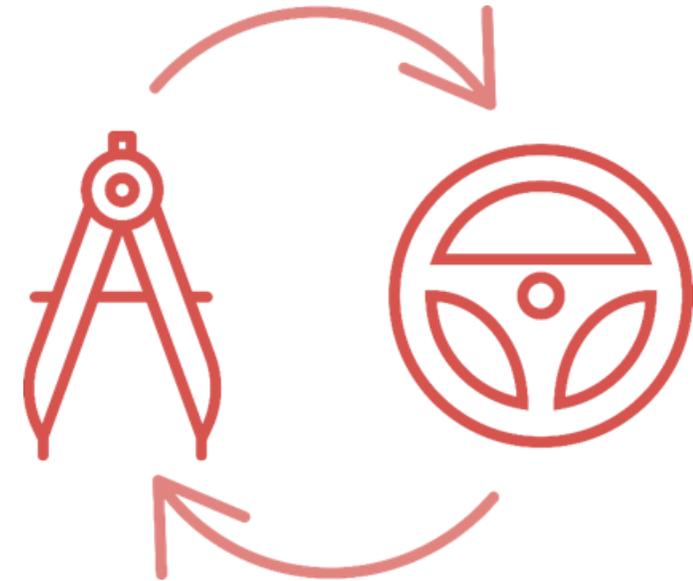
2^e principe:
Tenir compte
de l'**erreur** et de
la **vulnérabilité**
humaines

3^e principe:
Responsabilité
partagée

Responsabilité partagée

- *Le système doit être conçu de façon à pardonner l'**erreur humaine**, de sorte que si l'utilisateur de la route commet une erreur, la conception même du système assure que cette erreur ne résulte en aucun décès ni blessé grave.*
- ! Pas un encouragement à adopter comportements dangereux
- ! Ne pas blâmer un groupe ou l'autre d'utilisateurs

**Concepteurs
du système**

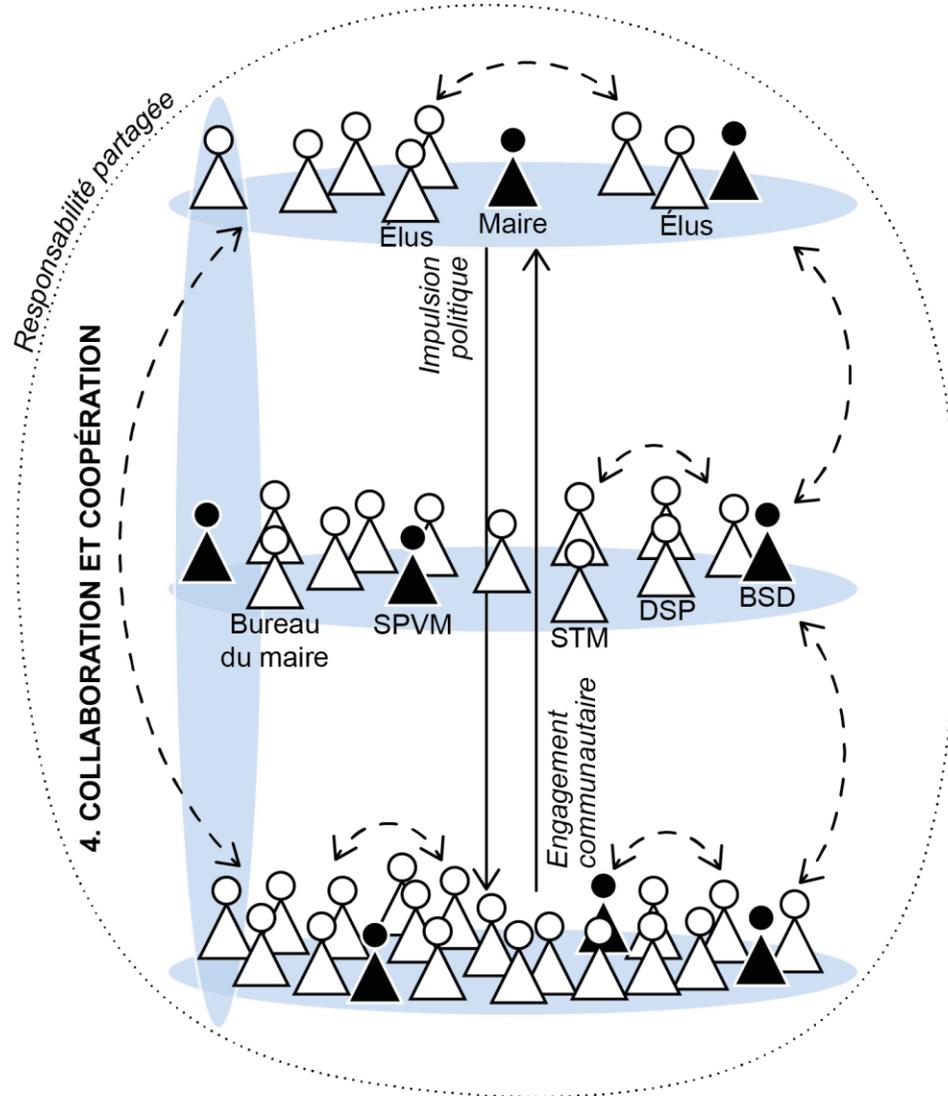


**Utilisateurs du
système**

3^e principe:
Responsabilité
partagée

4^e principe:
Approche
système

Mettre en place une structure qui supporte la Vision



1. ENGAGEMENT POLITIQUE

2. LEADERSHIP MULTIDISCIPLINAIRE

3. IMPLICATION DE LA COMMUNAUTÉ



Tout un chacun
a un rôle à jouer

Médias

Vision Zéro =
vision commune,
fédératrice

Gros défi

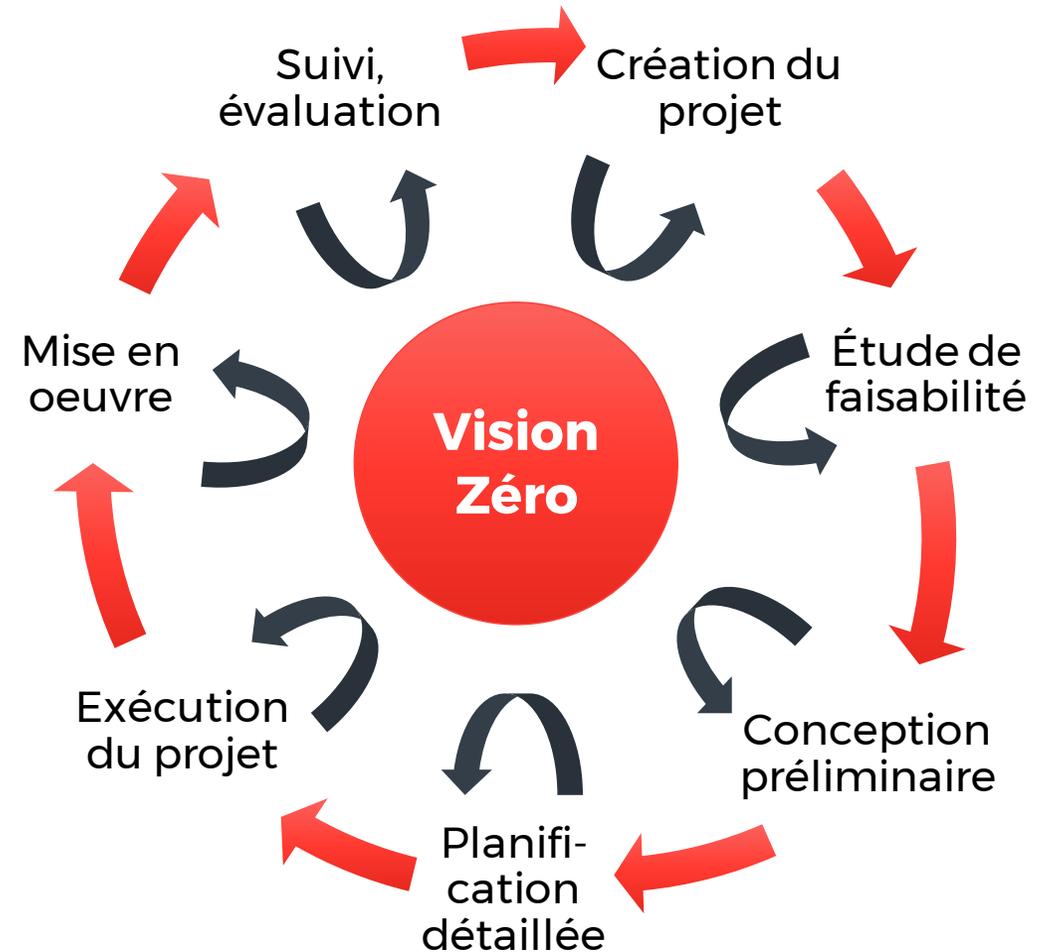
*Partie
invisible
du travail*

4. Approche **systeme**

Implications

Approche globale, système, systématique

- Au niveau des acteurs: responsabilité partagée, équité et transparence
- Au niveau du processus: approche intégrée, systématique
 - *Test Vision Zéro* :
 - *Positif* →
 - *Négatif* ↻
- Systématique:
 - *Homogénéité*
 - *Consistance*



Comparaison des approches suédoise et nord-américaine

Suède et Amérique du Nord

- Approche nationale
 - *Législation*
 - *Gouvernance*
 - *Territoire*
- Vision = long terme
 - *20 ans toujours pas 0*
 - *Importance de l'évaluation*
 - *Mettre en place des cibles*
 - *Choisir indicateurs*
 - *Partager résultats et efforts*
 - *Audit, etc.*
- Villes qui s'engagent
 - *Opportunité: s'approprier Vision Zéro*
 - *Menace: oublier la campagne*
- Vision portée par des groupes de pression et le politique
 - *Opportunité: engager les citoyens*
 - *Menaces: altérer la vision globale pour servir une cause particulière, crédibilité, manque de ressources*
 - *Sous-représentation des concepteurs du système de transport et de l'aménagement*

Conclusion

Difficultés et opportunités

- *Vision Zéro n'est pas facile;*
 - *Vision Zéro prend du temps;*
 - *Mais Vision Zéro est nécessaire*
 - *Et c'est la bonne chose à faire.*

 - Karin Hassner, WSP Stockholm
-
- Bien au-delà de la sécurité routière
 - “Livable communities”
 - *Qualité de vie*
 - Développement durable
 - Mobilité sécuritaire pour tous
 - *Enfants*
 - *Aînés*
 - *Personnes à mobilité réduite*
 - *Communautés défavorisées*



Source: Stratégie centre-ville, Ville de Montréal



Source: PMAD, CMM

Merci!

Daphné Dethier, ing., urb.-stag., MSc
Planification des transports et conseils

Daphne.Dethier@wsp.com