



## sommaire décisionnel

### IDENTIFICATION

**Numéro :** BT2017-003

**Date :** 27 Février 2017

**Unité administrative responsable** Bureau du transport

**Instance décisionnelle** Conseil de la ville

**Date cible :**

06 Mars 2017

### Projet

### Objet

Avis de proposition déposé par madame la conseillère Anne Guérette, lors de la séance du conseil de la ville tenue le 20 février 2017 relativement à la « Vision Zéro Accident » et à l'adhésion au Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident

**Code de classification**

**No demande d'achat**

### EXPOSÉ DE LA SITUATION

Madame Anne Guérette, conseillère municipale du district Cap-aux-Diamants, a déposé, lors de la séance du conseil de la ville tenue le 20 février dernier, un avis de proposition portant sur l'intérêt pour la Ville de se doter d'une « Vision Zéro Accident » et d'adhérer au Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident.

### DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

### ANALYSE ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

#### ORIGINE DE LA VISION ZERO : LA SUEDE

La « Vision Zero » est une approche initiée par le gouvernement Suédois en 1997 qui se résume en une phrase : aucune perte de vie n'est acceptable.

Le premier objectif de cette vision était de réduire le bilan d'accidents routiers mortels sur les routes rurales. Le gouvernement a commencé à construire des routes à trois voies, plutôt que deux voies sur les routes rurales, la voie centrale servant au dépassement. Par la suite, la Suède s'est concentrée sur les zones urbaines (construction de pistes cyclables, réduction des limites de vitesse et création de zones pour piétons seulement).

Les années d'effort ont contribué à une amélioration continue des bilans routiers puisque la Suède avait jusqu'en 2014 le taux de mortalité le plus bas des pays développés.

#### LA NORVEGE

En 2014, le Norwegian Public Roads Administration (NPRA) s'est doté d'un plan d'action national et triennal de sécurité routière 2014-2017 en réponse à la « Vision Zero ». Au-delà de la vision, la cible est de réduire le nombre de décès et de blessures graves à moins de 500 en 2024, sachant qu'en 2014, il s'élevait à 874. Rapporté à la population de la Norvège, ce bilan était deux fois moins élevé qu'au Québec en 2014.

Le Plan norvégien comprend les mesures suivantes :

- le choix d'indicateurs pour les usagers de la route, les véhicules et les infrastructures routières;
- des cibles intermédiaires en 2018;
- 122 mesures visant à améliorer la sécurité routière;
- un financement incluant des subventions pour 8,5 millions de CAD;
- la réalisation de grands projets pour 6,5 milliards de CAD;
- la réalisation d'autres projets pour 315 millions de CAD;
- un plan de suivi du Plan d'action par le ministère des Transports et des Communications;

En 2015, la Norvège a ravi la première place à la Suède dans le classement des pays développés ayant le plus bas taux de mortalité au monde.

Le concept a été repris plus récemment par plusieurs villes américaines qui ont créé la « Vision Zero Network ».

#### LA VILLE DE MONTRÉAL

La Ville a annoncé le 14 septembre 2016 une stratégie « Vision Zéro » visant à améliorer la sécurité



## sommaire décisionnel

### IDENTIFICATION

**Numéro :** BT2017-003

**Date :** 27 Février 2017

**Unité administrative responsable** Bureau du transport

**Instance décisionnelle** Conseil de la ville

**Date cible :**

06 Mars 2017

### Projet

### Objet

Avis de proposition déposé par madame la conseillère Anne Guérette, lors de la séance du conseil de la ville tenue le 20 février 2017 relativement à la « Vision Zéro Accident » et à l'adhésion au Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident

### ANALYSE ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

routière, de même que la cohabitation entre les véhicules lourds et les cyclistes dans la métropole.

La stratégie « Vision Zéro Accident » de la Ville de Montréal comprend une série de mesures, incluant :

- l'harmonisation des limites de vitesse, notamment des réductions de vitesse à 30 km/h et 40 km/h dans certaines zones scolaires et résidentielles;
- une meilleure signalisation, notamment l'installation de panneaux d'arrêt obligatoire;
- le réaménagement de certains secteurs jugés dangereux d'ici 2020 incluant l'amélioration de 10 intersections/an;
- la révision du plan du camionnage dans la métropole;
- l'ajout de 100 SAS vélo d'ici 2 ans;
- la répression des comportements délinquants par des contrôles policiers, notamment là où il est difficile d'installer des feux rouges;
- la création d'un Réseau canadien des villes pour une « Vision Zéro Accident » à l'instar du réseau « Vision Zero Network » des villes américaines qui ont adopté une « Vision Zero ».

### LA VILLE DE QUÉBEC

La « Vision Zéro » est essentiellement une nouvelle appellation pour les stratégies en sécurité routière qui reposent sur une diminution du nombre de victimes. Les trois (3) stratégies en sécurité routière mises en oeuvre par la Ville depuis 2007 avaient pour objectif d'améliorer le bilan routier (réduire le nombre de victimes) et visaient principalement les clientèles vulnérables (enfants, personnes âgées, piétons, cyclistes et jeunes conducteurs). Ces stratégies se déclinaient en plusieurs axes d'intervention et comprenaient de nombreuses actions qui sont semblables à celles comprises dans la « Vision Zero » de plusieurs organisations.

Les actions mises en oeuvre par la Ville depuis 2007 ont contribué à réduire le nombre de victimes. En 2015, le bilan routier de la Ville de Québec, incluant le réseau routier municipal et le réseau autoroutier, faisait état d'un taux de 1,7 décès/100 000 habitants à Québec alors qu'il était de 2,2 décès/100 000 habitants en Norvège.

La présente stratégie est en vigueur jusqu'en 2017. Une nouvelle stratégie en sécurité routière devra être élaborée en 2018. La notion de « Vision Zéro » pourra être prise en considération lors de l'élaboration de cette nouvelle stratégie.

Les conclusions de la consultation publique sur la sécurité routière de la SAAQ pourront influencer cette nouvelle stratégie.

Par ailleurs, la Ville de Montréal a mandaté son Bureau des relations gouvernementales et municipales afin de poursuivre une démarche visant à définir les critères d'adhésion des villes canadiennes au projet de Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident. La Ville de Québec devrait être consultée prochainement dans le cadre de cette démarche.

La décision de la Ville d'adhérer à ce réseau ne pourra être prise que lorsque les critères du Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident auront été définis et lui auront été présentés.

### RECOMMANDATION

De ne pas donner suite immédiatement à l'avis de proposition déposé par madame la conseillère Anne Guérette, lors de la séance du conseil de la ville tenue le 20 février 2017 relativement à la « Vision Zéro Accident » et à l'adhésion au Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident et d'adopter la



## sommaire décisionnel

<b>IDENTIFICATION</b>	<b>Numéro :</b> BT2017-003 <b>Date :</b> 27 Février 2017
<b>Unité administrative responsable</b>	Bureau du transport
<b>Instance décisionnelle</b>	Conseil de la ville <span style="float: right;"><b>Date cible :</b> 06 Mars 2017</span>
<b>Projet</b>	
<b>Objet</b>	Avis de proposition déposé par madame la conseillère Anne Guérette, lors de la séance du conseil de la ville tenue le 20 février 2017 relativement à la « Vision Zéro Accident » et à l'adhésion au Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident
<b>RECOMMANDATION</b>	
résolution suivante:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- que la Ville prenne en considération la notion de « Vision Zéro » lors de l'élaboration de sa nouvelle stratégie de sécurité routière en 2018;</li> <li>- que la Ville prenne en considération son adhésion au Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident lorsque les critères de ce réseau auront été définis et lui auront été présentés.</li> </ul>	
<b>IMPACT(S) FINANCIER(S)</b>	
<b>ÉTAPES SUBSÉQUENTES</b>	
<b>ANNEXES</b>	
Avis de proposition Anne Guérette (électronique)	
<b>VALIDATION</b>	
<b>Intervenant(s)</b>	<b>Intervention Signé le</b>
<b>Responsable du dossier (requérant)</b>	
Hervé Chapon	Favorable 2017-02-27
<b>Approbateur(s) - Service / Arrondissement</b>	
Marc des Rivières	Favorable 2017-02-27
<b>Cosignataire(s)</b>	
<b>Direction générale</b>	
Chantale Giguère	Favorable 2017-02-27
<b>Résolution(s)</b>	
CE-2017-0254	<b>Date:</b> 2017-03-01



## CONSEIL DE LA VILLE

## AVIS DE PROPOSITION

#1

Séance du 20 février 2017

**ATTENDU QUE**

la *Table de concertation vélo des conseils de quartier*, ainsi que les conseils de quartier de la Cité-Universitaire, des Chutes-Montmorency, de Lairet, de Montcalm et du Vieux-Limoilou ont adopté au début février une résolution commune recommandant à la Ville de Québec de se doter d'une « Vision zéro accident » et d'adhérer au *Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident* ;

**ATTENDU QUE**

l'organisme *Accès Transports Viables*, dans son mémoire sur le projet de loi n°109 - *Loi accordant le statut de capitale nationale à la Ville de Québec et augmentant à ce titre son autonomie et ses pouvoirs*, recommandait que la Ville de Québec ait l'obligation de se doter d'une Vision Zéro ;

**ATTENDU QUE**

le 7 septembre 2016, *Démocratie Québec* demandait publiquement que la sécurité des piétons et des cyclistes devienne une priorité dans le réaménagement des routes et des trottoirs de la Ville de Québec, et souhaitait par le fait même que cette dernière se joigne au mouvement Vision Zéro ;

**ATTENDU QUE**

le 14 septembre 2016, la Ville de Montréal annonçait qu'elle se dotait d'une « Vision zéro accident », et présentait 9 engagements à court terme pour des déplacements sécuritaires ;

**ATTENDU QUE**

plusieurs autres villes canadiennes, à savoir Edmonton, Calgary, Vancouver et Toronto, ont également adhéré à ce mouvement désormais international ;

**ATTENDU QU'** en 1997, la Suède adoptait une stratégie de sécurité routière appelée « Vision Zéro », qui visait à ce qu'il n'y ait plus de décès, ni d'accidents graves sur les routes suédoises ;

**ATTENDU QUE** les pays européens qui ont adoptés cette vision ont fait chuter drastiquement le nombre de décès et d'accidents sur leurs routes ;

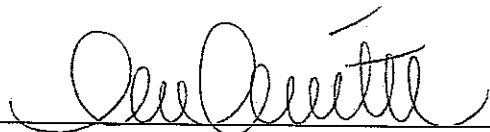
**ATTENDU QUE** le principe éthique fondamental derrière la philosophie Vision Zéro est que la vie humaine est prioritaire, et qu'aucun autre avantage social ou économique ne peut s'y substituer ;

**ATTENDU QUE** la Ville de Québec est responsable des aménagements routiers et urbains sur son territoire, et que ceux-ci sont susceptibles ou non de favoriser la cohabitation harmonieuse entre les véhicules automobiles et les usagers plus vulnérables de la route ;

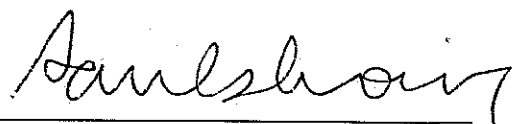
**IL EST PROPOSÉ QUE** 1- la Ville de Québec se dote d'une Vision Zéro accident ;  
2 - la Ville de Québec adhère au *Réseau canadien des villes pour une vision zéro accident* ;

**Proposé par :** Madame Anne Guérette, conseillère municipale du district Cap-aux-diamants, Arrondissement La Cité-Limoilou

**Appuyé par :** Monsieur Paul Shoiry, conseiller municipal du district Saint-Louis-Sillery, Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge



Anne Guérette  
Chef de l'opposition officielle  
Conseillère municipale  
District du Cap-aux-diamants  
Arrondissement de La Cité-Limoilou



Paul Shoiry  
Conseiller municipal  
District Saint-Louis - Sillery  
Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap Rouge