

2022-2024

Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave

**vision
zéro**

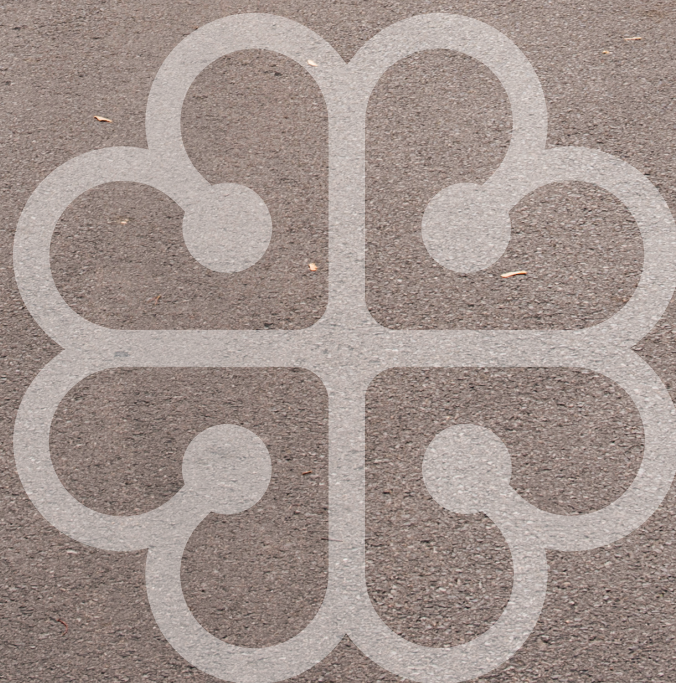


Table des matières

- Les piétons au cœur des priorités 4
- Une démarche en continu 5
- La sécurité routière au coeur des préoccupations montréalaises 6
- Les principes de la Vision Zéro 7
- Le système sûr 8
- Une vision cohérente 9
- Le bilan du Plan d’action 2019-2021 10
- Le portrait et le diagnostic 11
 - Le bilan routier 11
 - Les scénarios de collision 12
 - La localisation des collisions avec décès et blessés graves pour la période 2016-2021 14
- Les principaux enjeux de sécurité routière 16
- Le Plan d’action Vision Zéro 2022-2024 18
 - Axe 1. Les enjeux prioritaires 19
 - Axe 2. Le niveau de risque global 26
 - Axe 3. La connaissance des enjeux et l’efficacité des actions 29
 - Axe 4. La portée de la vision zéro 32
- Annexe A. Le tableau synthèse du Plan d’action 36
- Annexe B. La gouvernance 40
- Annexe C. La déclaration d’engagement de la collectivité montréalaise 44
- La liste des acronymes 46



Les piétons au cœur des priorités

Adoptée en 2016 et réaffirmée en 2019 avec l’adoption du premier Plan d’action, Vision Zéro décès et blessé grave est une priorité pour la Ville de Montréal et un incontournable pour assurer la sécurité de tous les usagers, en commençant par les plus vulnérables. Complexe, la sécurité routière en milieu urbain est un défi de taille qui nécessite un travail de collaboration continu entre la Ville et ses partenaires. C’est à ce travail de collaboration que nous mesurons le sérieux de la démarche entamée qui vise à éliminer, d’ici 2040, les décès et de blessés graves sur notre territoire.

C’est d’ailleurs pourquoi ce deuxième Plan d’action Vision Zéro regroupe des actions concertées qui seront réalisées avec nos principaux partenaires liés à la démarche.

Les actions ciblées dans ce Plan d’action ont été identifiées sur la base de données de collisions et sont distribuées selon les champs de compétence de la Ville et de ceux des partenaires, soit l’aménagement, les usagers de la route ainsi que les véhicules en circulation. Les actions identifiées portent aussi sur l’occupation du territoire et la planification de la mobilité et elles visent la réduction du niveau de risque global en lien avec le nombre de kilomètres parcourus en automobile sur le territoire montréalais.

Au cours des cinq dernières années, les piétons représentaient 46,9 % des décès et 27,9 % des blessés graves. Cette nouvelle mouture du plan d’action Vision Zéro met l’accent sur leur sécurité lors de leurs déplacements. Il importe d’assurer la protection des personnes les plus vulnérables sur l’espace public.

Cette démarche permet d’offrir aux Montréalais et aux Montréalaises des milieux de vie conviviaux pour assurer des déplacements sécuritaires d’un bout à l’autre du territoire montréalais.

L’engagement continu des partenaires et de la Ville permettra d’atteindre les objectifs de la Vision Zéro et d’agir sur le bilan de la santé publique.

Mme Valérie Plante
Mairesse de Montréal



Une démarche en continu

En 2016, la Ville de Montréal adoptait l’approche Vision Zéro. Le premier plan d’action 2019-2021 a permis de mettre en place la structure de gouvernance et de mobiliser plusieurs partenaires vers un objectif commun.

Le plan d’action 2022-2024 poursuit cette lancée afin de rendre les rues de Montréal toujours plus sécuritaires. Ses objectifs reposent sur des analyses de données ainsi que sur la concertation de nombreux partenaires. Les actions qui en découlent répondent aux enjeux prioritaires pour la sécurité routière, particulièrement pour les usagers vulnérables.

Le plan d’action Vision Zéro doit être abordé sous une approche systémique et transversale. Cela implique une collaboration des milieux publics, privés et associatifs. Construite en continuité avec le travail déjà entamé, cette feuille de route est de nouveau orientée sur la place des poids lourds dans la Ville, la traversée de la rue, la gestion de la vitesse et la gestion des données.

Un immense merci à tous les partenaires concernés pour la réalisation des actions prévues dans le cadre de ce nouveau Plan d’action triennal !

Mme Sophie Mauzerolle
Conseillère de ville,
district Sainte-Marie dans Ville-Marie
Responsable du transport et de la mobilité
au comité exécutif



La sécurité routière au coeur des préoccupations montréalaises

Quand vient le temps de parler de la sécurité des usagers de la route, peu importe leur mode de déplacement, chaque geste compte. Ce Plan d’action Vision zéro 2022-2024 poursuit la démarche initiée par la Ville de Montréal en 2016. Il s’appuie sur les données et la collaboration de plusieurs partenaires et de toute la population pour répondre aux enjeux prioritaires concernant la sécurité de tous les usagers et en particulier des piétonnes et des piétons sur nos routes.

Structuré en quatre axes, ce Plan d’action agit sur l’ensemble des composantes du système routier, la collaboration et les données afin d’améliorer la sécurité routière. Des indicateurs de performance nous permettront également de suivre et d’améliorer nos actions parce qu’un décès dans les rues de Montréal, c’est un décès de trop.

Marianne Giguère

Mme Marianne Giguère
Conseillère de ville, district de De Lorimier dans Le Plateau-Mont-Royal
Conseillère associée aux transports actifs au comité exécutif

Les principes de la Vision Zéro

Objectif : zéro décès et blessé grave d’ici 2040

La Vision Zéro

La Vision Zéro est une démarche de sécurité routière axée sur une approche systémique et collaborative. Elle exige la mise en œuvre d’actions qui agissent sur plusieurs fronts et auxquelles participe une grande diversité de partenaires.

Ceci implique un changement de paradigme en sécurité routière et nécessite de jeter un œil nouveau sur les données de collisions afin d’en tirer des conclusions plus pertinentes et justes.

Le but est d’agir de manière proactive et systématique sur les facteurs de risque causant des collisions au lieu d’effectuer des interventions ponctuelles en réaction à des collisions.

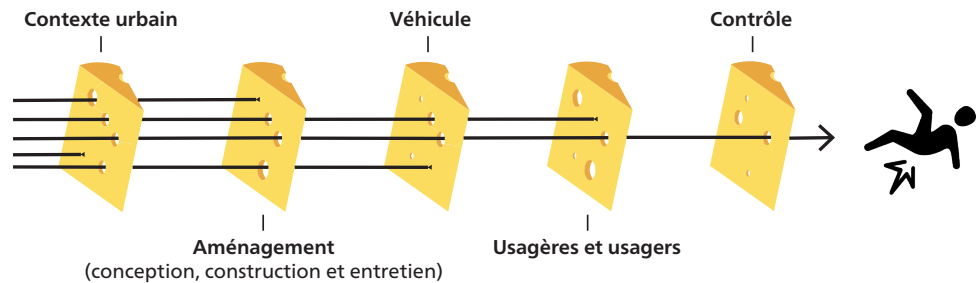
L’approche traditionnelle	La Vision Zéro
Les décès et blessures graves sont une conséquence potentielle inévitable du besoin de se déplacer.	Les décès et blessures graves sont évitables et inacceptables ; on doit pouvoir se déplacer sans mettre sa vie en danger.
On présuppose, dans la conception même du système routier, un comportement humain irréprochable .	On prend en compte, dans la conception même du système routier, la faillibilité et la vulnérabilité humaine .
La responsabilité de la collision est principalement attribuée à l’usagère ou à l’usager du système routier.	La responsabilité de la collision est partagée entre les conceptrices et concepteurs , les gestionnaires et la population usagère du système routier.
Les ressources limitées d’analyse et de recherche sont éparpillées sur toutes les collisions , même celles sans conséquences graves ni blessés.	Les ressources d’analyse et de recherche sont concentrées sur les collisions avec décès ou blessés graves .
Les interventions de sécurité sont effectuées de façon réactive et ponctuelle , en priorisant les lieux réputés «accidentogènes» .	Les interventions de sécurité sont basées sur une approche systémique et exécutées de façon proactive sur l’ensemble des composantes du système routier.



Le système sûr

Le Plan d’action Vision Zéro 2022-2024 se base sur l’approche du **système sûr** et prend en compte les interactions entre le comportement des usagères et usagers, les véhicules et l’aménagement des rues. Chacune de ces composantes doit contribuer à la réduction des risques de collision avec décès ou blessés graves en agissant sur des facteurs de risque spécifiques.

Selon l’analogie des tranches de fromage illustrée ci-dessous, chaque trou représente une faille du système qui, dans une mauvaise conjoncture, pourrait donner lieu à une grave collision. Il est possible de réduire cette probabilité en colmatant le plus de trous possible.

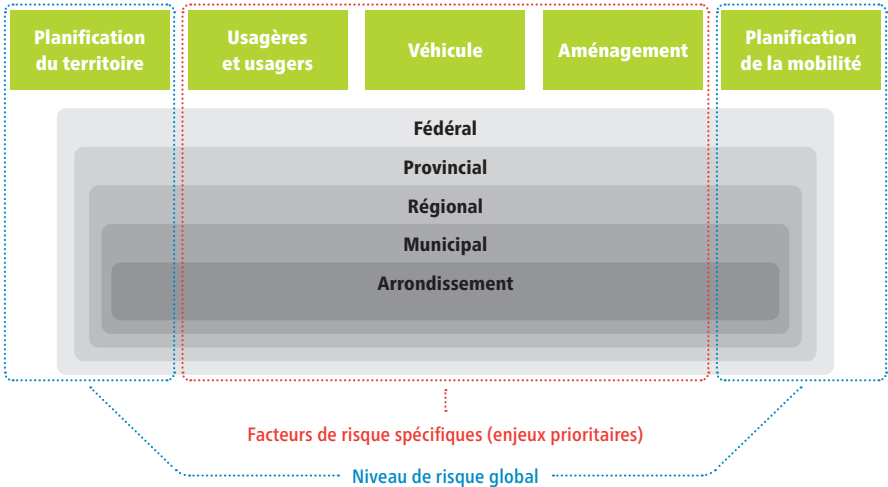


Il est aussi possible d’agir de manière plus générale afin de réduire le **niveau de risque global**¹ des usagères et usagers.

Chaque kilomètre parcouru à bord d’un véhicule privé génère un plus grand risque de blesser ou de tuer une usagère ou un usager de la rue qu’un déplacement d’une distance équivalente effectué par mode de transport actif ou collectif. Il importe

donc d’agir sur l’**occupation du territoire** et la **planification de la mobilité** afin de réduire la dépendance à l’automobile et de diminuer le nombre total de kilomètres parcourus par automobile sur le territoire montréalais.

Les actions à mettre en place vont du niveau local, comme les arrondissements, jusqu’au niveau du gouvernement fédéral.



1 Le risque global regroupe l’ensemble des risques auxquels les usagères et usagers sont exposés lors de leurs déplacements.

Une vision cohérente

Repenser la Ville pour mieux assurer la sécurité de la population vulnérable

Le Plan d’action Vision Zéro s’arrime avec le plan stratégique **Montréal 2030** et le **Plan d’urbanisme et de mobilité 2050**. Ensemble, ces plans visent à faire de Montréal une ville plus inclusive et plus conviviale. Les enjeux environnementaux, dont celui de la transition écologique, sont liés aux priorités de la Ville, de sorte que le **Plan climat 2020-2030**, en matière de mobilité durable, agit en complémentarité avec la Vision Zéro.

C’est dans ce contexte que s’inscrit le Plan d’action Vision Zéro. Il permet d’avoir un regard axé sur les usagères et usagers les plus vulnérables sur le réseau routier. Il rejoint plusieurs objectifs de divers plans stratégiques, dont les suivants :

Montréal 2030

- Développer la mobilité locale, en répondant aux besoins de mobilité des personnes les plus vulnérables.
- Poursuivre l’intégration de l’analyse différenciée entre les sexes et intersectionnelle (ADS+) à l’ensemble des politiques, des programmes et des initiatives de la Ville.

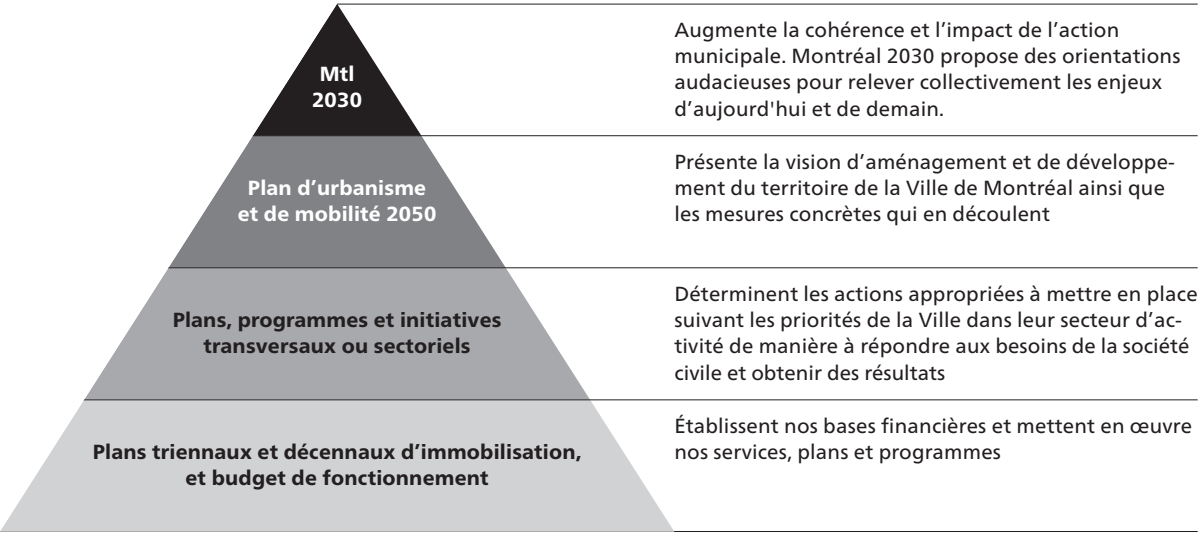
Projet de Ville²

- Travailler au rééquilibrage des fonctions de la rue, notamment au profit de la mobilité douce.
- Agir sur la qualité de l’expérience en mobilité : sécurité, sentiment de sécurité, bien-être, opportunités.

Plan climat 2020-2030

- Augmenter la part modale du vélo.
- Développer le transport collectif et actif et favoriser l’autopartage, le taxi et le covoiturage.

Cadre de planification



2 Le projet de Ville est un document préliminaire dans le cadre de l’élaboration du Plan d’urbanisme et de mobilité 2050.

Le bilan du Plan d'action 2019-2021

Le premier Plan d'action Vision Zéro a été adopté en 2019 à l'issue d'une vaste **concertation avec des partenaires œuvrant en sécurité routière**. Entre autres, deux sommets des partenaires ont permis de prioriser des actions et de formuler des engagements qui ont été mis en œuvre au cours des dernières années.

La mise sur pied d'une équipe qui se consacre à la Vision Zéro au sein du Service de l'urbanisme et de la mobilité a permis la réalisation de plusieurs actions structurantes, telles que :

- la mise en place d'une structure de gouvernance multipartenaire pour la Vision Zéro;
- la création d'une Équipe postcollision mortelle, permettant de réaliser un diagnostic détaillé des sites de collisions avec décès et d'émettre des recommandations;

- la production d'un état annuel de la sécurité routière afin que les partenaires et la population citoyenne puissent suivre l'évolution des statistiques de collisions et rester à l'affût des actions entreprises par la Ville et ses partenaires;
- la mise en ligne d'une carte interactive Vision Zéro répertoriant les lieux de collisions selon le type de victimes et le scénario de collision ainsi que les mesures de sécurisation mises en place par les arrondissements;
- la mise sur pied et la coordination de comités de travail multipartenaires.

Les principales réalisations du Plan d'action 2019-2021

- Déploiement des premiers axes du Réseau express vélo
- Mise en place du programme Sécurisation aux abords des écoles
- Élaboration d'une Charte des chantiers
- Élaboration et mise en ligne du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal
- Intégration des besoins des usagères et usagers vulnérables dans la conception et la programmation des feux de circulation
- Réalisation d'un projet pilote transitoire, soit un parc d'éducation en sécurité routière pour les enfants
- Inclusion d'exigences dans les devis techniques pour des barres latérales sur les véhicules lourds
- Ajout de 300 nouveaux autobus hybrides

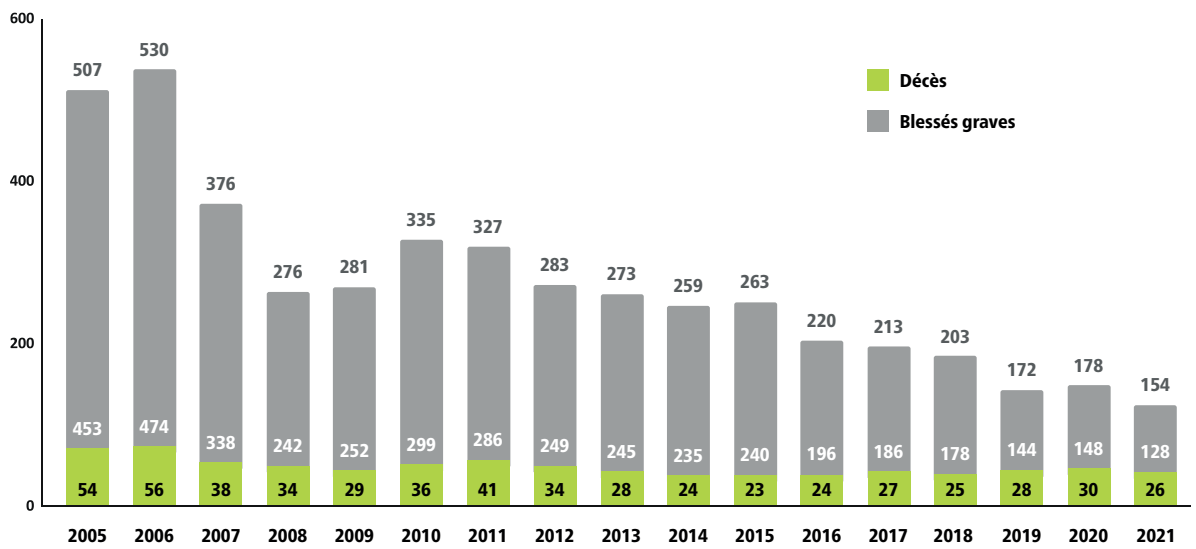
Le portrait et le diagnostic³

Le bilan routier

La Ville de Montréal adoptait en 2008 le Plan de transport, qui a permis de mettre en place des mesures afin d'améliorer le bilan de la sécurité routière dans une perspective à long terme. Au cours des dernières années, le nombre de blessés graves a connu une baisse constante. Néanmoins, le nombre de décès est relativement stable depuis 2013.

Avec la mise en place de la Vision Zéro au sein de la Ville de Montréal, l'objectif est de déployer tous les efforts nécessaires pour atteindre zéro décès et blessé grave sur le réseau routier montréalais en 2040.

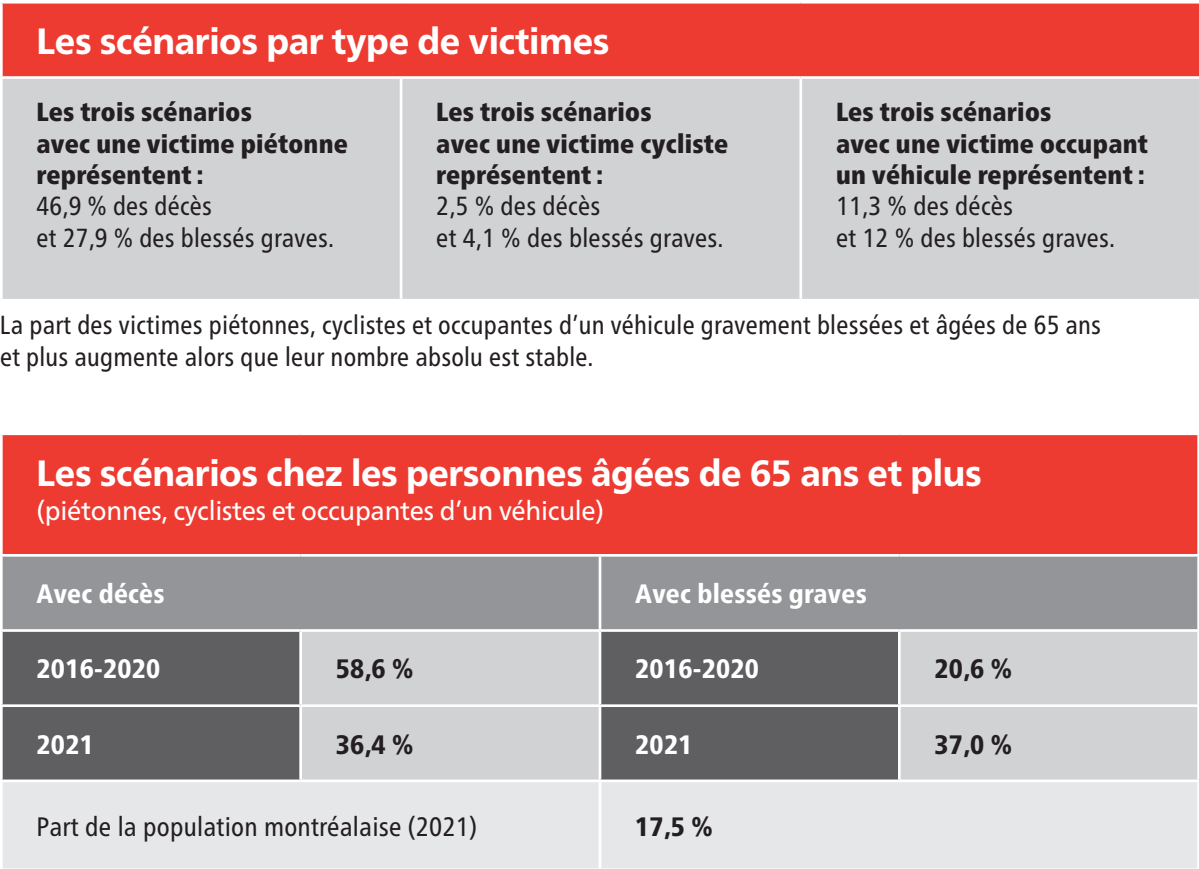
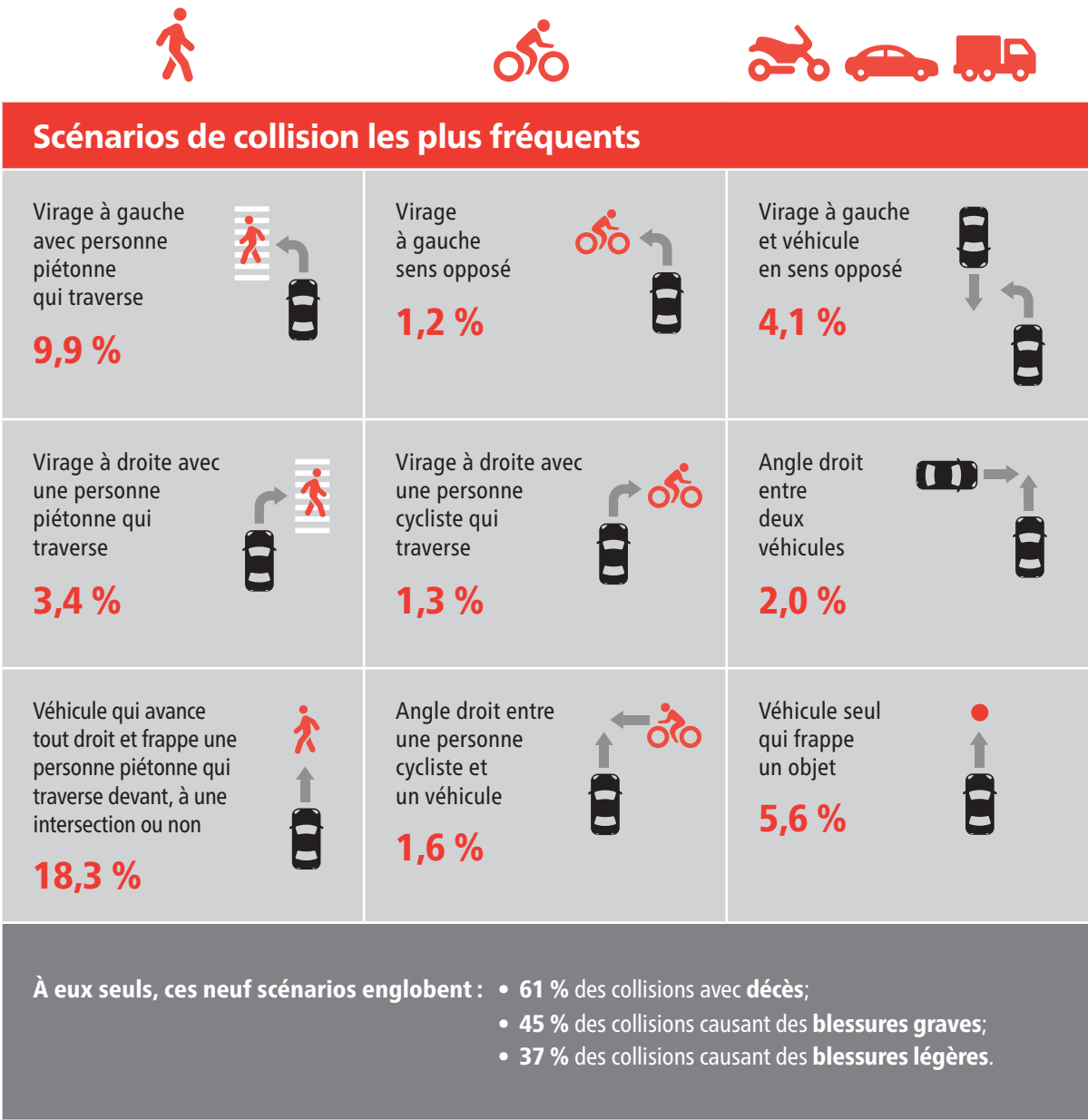
Évolution du nombre de collisions avec décès et blessés graves 2005-2021



³ Les données du portrait et du diagnostic de la sécurité routière sont basées sur les collisions qui sont survenues sur le réseau routier sous la responsabilité du SPVM, qui ont impliqué au moins un véhicule motorisé en mouvement et qui ont fait l'objet d'un rapport d'accident.

Les scénarios de collision

Le tableau ci-dessous illustre les neuf scénarios de collision avec décès ou blessés graves les plus fréquents entre 2016 et 2021. Il met en évidence la fréquence plus élevée des scénarios impliquant une victime piétonne. Ceux-ci représentent une part beaucoup plus importante des collisions avec décès et blessés graves que les scénarios dont la victime est une personne cycliste ou l’occupante d’un véhicule.



La localisation des collisions avec décès et blessés graves pour la période 2016-2021

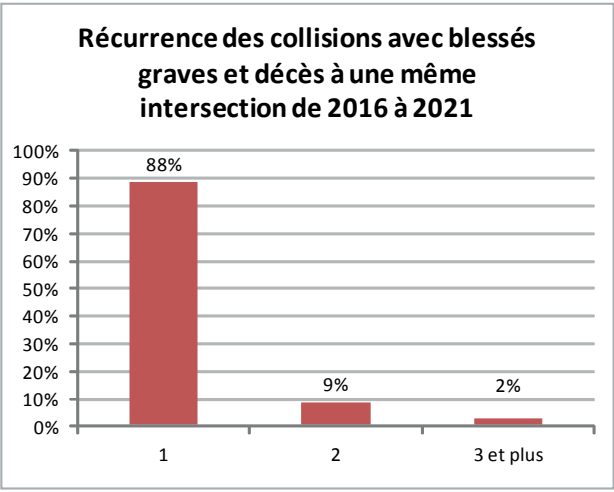
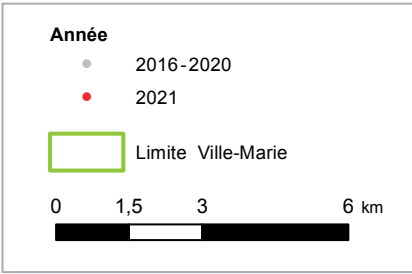
La nécessité d’agir sur l’ensemble du réseau routier

Entre 2016 et 2021, 88 % des collisions causant des décès ou des blessures graves ont eu lieu à des intersections où il n’y a eu aucune autre collision de même gravité durant cette période. En d’autres mots, les collisions avec décès et blessés graves se répètent rarement aux mêmes endroits.

Il faut adopter une approche permettant de comprendre ces collisions graves afin d’agir sur les facteurs de risque de manière préventive. Il s’agit notamment d’identifier des types ou des « familles » d’intersections accidentogènes, de repérer les lieux concernés par ces familles sur le territoire et d’y apporter des mesures de sécurisation sans attendre que des collisions s’y produisent.



Localisation des collisions avec blessés graves et décès par année (2016 à 2021)





Les principaux enjeux de sécurité routière

Le Plan d’action 2022-2024 est basé sur cinq enjeux prioritaires reliés aux scénarios de collision impliquant des piétonnes ou des piétons, qui sont surreprésentés parmi les victimes gravement blessées ou décédées. Ils se déclinent en plusieurs enjeux spécifiques répertoriés dans les rapports d’accident. Ils représentent soit des éléments directement liés à des collisions, soit des éléments problématiques et présents sur le terrain au moment des collisions.

Enjeu 1 Les comportements imprévus

Les comportements imprévus répertoriés au moment des collisions sont :

- une traversée à un feu rouge par une piétonne ou un piéton;
- une traversée à quelques mètres d’une intersection par une piétonne ou un piéton;
- le non-respect de l’obligation de céder le passage par une conductrice ou un conducteur;
- la conduite d’un camion dans une zone interdite;
- le non-respect de la signalisation (feu rouge) par une conductrice ou un conducteur;
- une conduite dangereuse (vitesse, manœuvre interdite).

Enjeu 2 Les caractéristiques du véhicule

Les caractéristiques des véhicules impliqués dans des collisions sont :

- les angles morts des véhicules lourds;
- le pilier A⁴ de tous les véhicules;
- la masse et la hauteur des véhicules utilitaires sport, des camionnettes et des véhicules lourds.

Enjeu 3 La signalisation déficiente

Des déficiences dans l’aménagement des rues ont été répertoriées à propos de la signalisation. Elles concernent :

- l’absence de feux piétons;
- la signalisation non conforme (marquage, panneaux de signalisation).

Enjeu 4 L’obstruction visuelle aux intersections

Les obstructions visuelles observées aux intersections concernent :

- des voitures immobilisées à moins de 5 mètres de l’intersection;
- des objets fixes tels une structure, de la plantation ou des clôtures médianes.

Enjeu 5 L’état cognitif altéré de l’usagère ou l’usager

L’état cognitif altéré de l’usagère ou l’usager est un élément impliqué dans certaines collisions. Il s’agit plus précisément :

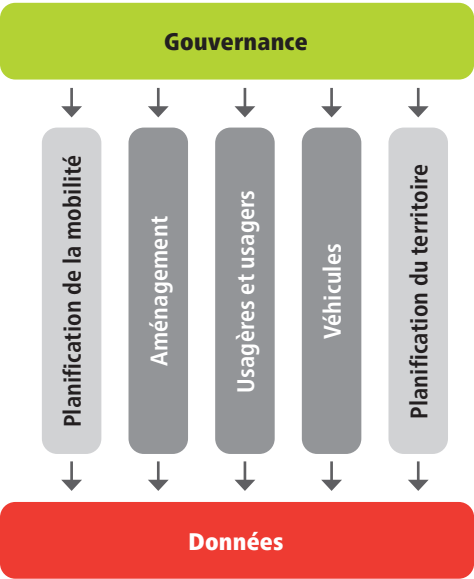
- de conductrices et conducteurs fatigués;
- de piétonnes et piétons intoxiqués.

4 Les piliers A, souvent nommés « piliers du pare-brise », correspondent aux montants verticaux entre le pare-brise et les vitres latérales du véhicule.

Le Plan d'action Vision Zéro 2022-2024

Le cadre de référence du Plan d'action

Cinq piliers permettent d'agir sur l'ensemble des composantes du système routier afin de le rendre plus sécuritaire. À cela s'ajoutent **deux éléments transversaux** pour orienter les piliers et leurs actions vers une direction unifiée et cohérente.



L'aménagement

La façon dont les rues et les autres voies de circulation sont aménagées et entretenues a une importante influence sur les comportements des différents usagers et usagères et leurs interactions. Afin de réduire les risques de collision, l'aménagement doit répondre aux besoins de la population tout en induisant des comportements prévisibles et prudents, pour assurer des interactions sécuritaires.

Les véhicules

Les caractéristiques des véhicules, telles que leur masse et leurs dimensions, leurs angles morts et la présence de divers équipements de sécurité, ont une incidence sur l'exposition aux risques de collision autant des occupantes et occupants du véhicule que des autres usagères et usagers de la rue.

Les usagères et usagers

Les connaissances, les compétences ainsi que les capacités physiques et mentales des usagères et usagers de la rue ont une incidence sur leurs comportements et les interactions lors de leurs déplacements. Des actions portant sur l'éducation, la sensibilisation et le contrôle peuvent davantage encourager la population usagère à adopter des comportements prévisibles et prudents.

La planification de la mobilité

Le choix du mode de déplacement détermine les risques de collision auxquels une personne s'expose et auxquels elle expose les autres usagères et usagers de la rue. En général, l'automobile génère davantage de risques que les autres modes. La planification de la mobilité offre l'opportunité de réduire le niveau de risque global en développant des solutions autres que l'automobile, autant pour la mobilité des personnes que pour le transport des marchandises.

La planification du territoire

En favorisant une occupation du territoire plus dense et mixte, il est possible de réduire le nombre et la distance des déplacements que les citoyennes et citoyens doivent effectuer afin de combler leurs besoins. Ce faisant, on peut réduire globalement l'exposition aux risques de collision.

Les données

Les données colligées sur le terrain sont au cœur de la démarche Vision Zéro en agissant comme assises pour les cinq piliers. L'analyse de ces données permet d'identifier les facteurs de risque récurrents et de prioriser les actions de la Ville et de ses partenaires. Les données permettent de mesurer l'efficacité des actions et le progrès vers l'objectif ultime de la Vision Zéro, soit l'élimination complète des collisions avec décès et blessés graves.

La gouvernance

Le cadre de gouvernance définit les liens fondamentaux unissant les partenaires impliqués tant pour la prise de décision et le suivi des actions que pour la reddition de compte. Il agit à titre de gouvernail pour maintenir le cap dans la bonne direction.

Axe 1 Les enjeux prioritaires

L'analyse des collisions des dernières années sur le territoire montréalais permet de cibler les enjeux les plus récurrents et considérés comme étant prioritaires pour le deuxième Plan d'action Vision Zéro.

Les cinq objectifs de cet axe ciblent spécifiquement la population piétonne puisqu'elle représente une forte majorité des victimes de collisions avec décès et blessés graves.

Objectif 1

Inciter à des comportements plus prévisibles et mitiger les conséquences des comportements imprévus

Selon une approche Vision Zéro, un réseau routier sécuritaire doit tenir compte de la faillibilité de l’être humain. En ce sens, la conception et les mesures de sécurisation peuvent contribuer à minimiser des comportements imprévus pouvant avoir des conséquences graves. Des mesures de prévention et de sensibilisation peuvent être mises en place auprès des usagères et usagers afin de rappeler l’importance d’adopter des comportements sécuritaires.

1.1 Bonifier le Guide d’aménagement durable des rues de Montréal

Ce guide est le principal canal de diffusion des pratiques de la Ville en matière d’aménagement de la rue. Plusieurs contenus seront élaborés d’ici 2024 en lien avec la démarche Vision Zéro, en collaboration avec le SIM et la STM. Ces ajouts permettront de répondre à un besoin exprimé par plusieurs unités de la Ville afin d’assurer une conception sécuritaire des rues tout en permettant aux véhicules d’urgence et aux autobus de circuler.

Porteur : ville-centre

Partenaires : arrondissements, SIM et STM

1.2 Mettre en place un programme de sécurisation des personnes âgées piétonnes

Les aînées et aînés sont très largement surreprésentés parmi les victimes piétonnes de collisions avec décès et blessés graves. Un programme de sécurisation des personnes âgées piétonnes sera mis en place afin d’adapter l’environnement routier et d’assurer leur sécurité lors de leurs déplacements. Les projets et la nature des interventions seront sélectionnés en collaboration avec la DRSP. Au besoin, le programme permettra le déploiement d’installations transitoires, pour agir rapidement sur le terrain. Ces installations seront évaluées avant de devenir permanentes.

Porteur : ville-centre

Partenaires : arrondissements, DRSP, Piétons Québec et CEUM

1.3 Analyser le positionnement des arrêts d’autobus entre deux intersections

L’emplacement de certains arrêts d’autobus peut être en cause dans des comportements imprévus lorsque l’utilisation d’un passage piétonnier aménagé implique un long détour. La STM réalisera un diagnostic afin d’identifier les arrêts les plus problématiques à cet égard. L’objectif est de proposer de nouveaux aménagements plus sécuritaires pour la traversée des rues ou de repositionner, voire d’annuler l’arrêt afin de favoriser la sécurité des usagères et usagers tout en maximisant le service client.

Porteur : STM

Partenaires : arrondissements, villes liées et ville-centre

1.4 Évaluer l’effet d’intervention visant la sécurisation de la traversée d’artères sur la sécurité réelle et le sentiment de sécurité des piétonnes et piétons

Le projet de recherche s’intéresse aux interventions visant à sécuriser la traversée des artères pour les piétonnes et les piétons. Composé de trois volets, il permettra de mieux comprendre les défis qui se posent, d’expérimenter certaines pistes de solutions, puis de documenter leur potentiel de réalisation et leurs effets sur la sécurité des piétonnes et piétons. Ce projet, financé par le Fonds de sécurité routière du MTQ, est réalisé en partenariat avec le Laboratoire piétons et espace urbain de l’INRS.

Porteur : Piétons Québec

Partenaires : arrondissements, INRS, MTQ et ville-centre

1.5 Mener des campagnes de sensibilisation destinées aux milieux de vie

Les excès de vitesse, même minimes, peuvent avoir de graves conséquences lors de collisions avec des personnes vulnérables. La première campagne de sensibilisation de Piétons Québec, prévue à l’été 2022 et menée en partenariat avec la SAAQ, vise à sensibiliser la population à l’impact des petits excès de vitesse dans les milieux de vie et à l’utilité des mesures d’apaisement de la circulation favorisant une vitesse sécuritaire.

Porteur : Piétons Québec

Partenaire : SAAQ

1.6 Poursuivre la collaboration pour l’élaboration et l’exploitation d’appareils de contrôle automatisé

La Ville de Montréal collabore avec le MTQ depuis 2009 pour évaluer l’opération d’appareils de contrôle automatisé (ACA). Les premiers sites retenus faisaient partie d’un projet pilote afin qu’on en évalue l’efficacité et l’acceptabilité sociale. Une deuxième phase a consisté à évaluer la collaboration municipale et les types de radars photo appropriés au contexte municipal. La phase actuelle vise une stratégie de déploiement progressif des ACA à partir, entre autres, d’un rapport d’analyse des sites existants basé sur des indicateurs à inclure dans un tableau de bord.

Porteur : ville-centre

Partenaires : arrondissements, MTQ et SPVM

Objectif 2

Minimiser les risques associés aux caractéristiques du véhicule

La masse et la configuration des véhicules peuvent avoir un effet direct sur les risques et la gravité des collisions. Une proportion importante de collisions avec décès ou blessés graves implique des véhicules lourds, des VUS et des camionnettes. Diverses actions peuvent être mises en place pour minimiser ces risques : à court terme, la sensibilisation auprès des usagères et usagers; et, à moyen et long terme, des mesures pour pallier les angles morts ainsi que des démarches afin de modifier les caractéristiques des véhicules.

2.1 Développer un indice de sécurité pour les véhicules lourds

Les angles morts des véhicules lourds représentent un facteur important dans les collisions avec décès ou blessés graves. Chaque type de véhicule possède une morphologie différente avec des angles morts qui lui sont propres. Par l’établissement d’un indice de sécurité, les propriétaires et exploitants de véhicules seront mieux informés sur les dangers que peuvent représenter les véhicules lourds selon leur marque et leur conception. Cet indice, basé

sur le Direct Vision Standard de Londres, est élaboré par le BNQ en collaboration avec de nombreux partenaires impliqués dans l’industrie des véhicules lourds. Le MTQ et la Ville de Montréal financent à parts égales le projet.

Porteurs : ville-centre et MTQ

Partenaires : ACQ, APMLQ, BNQ, CFRM, CIRRELT, INRS, Girardin Blue Bird, Groupe Robert, Lion Électrique, Nova Bus, Piétons Québec, Prévost, SPVM, STM, Tremcar, UMQ et Vélo Québec

2.2 Sensibiliser les usagères et usagers au partage de la route avec les véhicules lourds à l’aide de la réalité virtuelle

La sensibilisation aux dangers des angles morts des véhicules lourds auprès des usagères et usagers est primordiale. Un projet reposant sur la réalité virtuelle a été mis en place afin de permettre aux usagères et usagers de vivre une expérience immersive de conduite d’un véhicule lourd. Cet outil sera utilisé lors d’activités de prévention pour sensibiliser les usagères et usagers au partage de la route avec les véhicules lourds.

Porteur : SAAQ
Partenaire : SPVM

2.3 Poursuivre les tests de rétroviseurs-caméras sur les autobus

Les nouvelles technologies peuvent offrir des opportunités pour la sécurité routière. Des caméras-rétroviseurs sont à l’essai sur deux autobus de la STM depuis 2022 dans le cadre d’un projet pilote. Ce système offre plusieurs avantages pour la sécurité de l’ensemble des usagères et usagers tels que :

- la réduction des angles morts du véhicule;
- l’amélioration du champ de vision du chauffeur;
- une meilleure vision, même dans des conditions difficiles.

Porteur : STM
Partenaire : S. O.

2.4 Influencer le marché des véhicules du SIM pour réduire leur taille en fonction du contexte du milieu urbain et les rendre plus sécuritaires

La conception et l’aménagement des rues sont tributaires des plus gros véhicules qui y passent. Les camions de pompier représentent un défi si l’on veut concevoir des chaussées plus étroites qui apaisent intrinsèquement la circulation automobile et qui permettent de consacrer davantage d’espace à la circulation piétonne, aux cyclistes et aux infrastructures vertes. La taille de plus en plus importante de ces véhicules est peu adaptée

au contexte urbain dense déjà construit. Le SIM effectuera des représentations à cet effet auprès des acteurs du milieu pour exposer les paramètres de dimensions de véhicule souhaitables, qui seront définis en concertation avec le SUM.

Porteurs : SIM et ville-centre
Partenaires : arrondissements

2.5 Regrouper l’ensemble des règlements de camionnage de la Ville de Montréal

La compétence d’application de la réglementation sur la circulation des véhicules lourds relève de chacune des villes liées et de chacun des arrondissements de Montréal. Cet état de fait crée une disparité quant à l’applicabilité, tant sur le plan du découpage territorial que sur celui de la portée réglementaire. Afin de pallier cette importante lacune, un règlement unique sera produit. En cas d’infraction, le seul règlement applicable sera cité et permettra à la cour municipale de statuer de manière uniforme pour l’ensemble du territoire de l’agglomération de Montréal.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements, MTQ et SPVM

2.6 Obtenir l’autorisation d’envoyer le véhicule approprié selon les besoins d’intervention paramédicaux de la patiente ou du patient

La gravité des blessures à la suite d’une collision dépend, entre autres, de la masse des véhicules. Même si le nombre de collisions impliquant un véhicule d’urgence est faible, toutes les actions reliées aux enjeux prioritaires de la Vision Zéro contribuent à l’objectif final. En ce sens, Urgences-santé effectuera des représentations auprès du Comité national de la transformation du service préhospitalier d’urgence afin de répartir différents types de véhicules sur le territoire. L’objectif est de se libérer de l’obligation d’utiliser une ambulance pour tous les appels d’urgence.

Porteur : Urgences-santé
Partenaire : S. O.



Objectif 3
Corriger les déficiences de la signalisation

Les marquages sur la chaussée, les panneaux de signalisation et les feux de circulation sont essentiels pour un partage de la route sécuritaire. Il importe que tous ces éléments de la signalisation routière soient présents, cohérents et adaptés au contexte et aux différentes utilisations de la rue. Des actions précises doivent être réalisées à partir de données de collisions observées dans les dernières années afin de corriger des déficiences qui peuvent mettre à risque la sécurité des piétonnes et des piétons ainsi que des autres usagères et usagers de la rue.

3.1 Bonifier les traverses piétonnes contrôlées par des feux de circulation conformément au guide Feux pour piétons à décompte numérique

La sécurité des usagères et usagers vulnérables passe d’abord et avant tout par des intersections sécuritaires. Ceci implique des feux piétons présents à toutes les intersections avec des feux de circulation ainsi qu’un délai permettant aux piétonnes et piétons une traversée complète de l’intersection pendant la phase protégée à leur intention. La bonification des traverses piétonnes contrôlées par des feux de circulation se poursuivra dans les prochaines années.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements

3.2 Analyser les déficiences de la signalisation

Le respect de la signalisation dépend de sa crédibilité face aux usagères et usagers. L’EPCM produira un rapport d’analyse de la signalisation basé sur les constats des déficiences observées découlant des analyses postcollisions avec décès. Le rapport permettra de mettre en lumière la récurrence des déficiences et des conséquences potentielles sur les comportements des usagères et usagers. Des solutions seront proposées pour apporter les correctifs requis autant pour le marquage que pour la signalisation verticale afin d’agir spécifiquement sur l’objectif de la Vision Zéro.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements et EESM

Objectif 4

Réduire les obstructions visuelles

Les intersections sont le lieu où les trajectoires des différents usagers et usagères de la rue se croisent. Tous doivent se voir et être vus suffisamment en amont d’une intersection afin d’éviter des collisions. Il est donc important d’entreprendre des actions afin de limiter la présence de véhicules immobilisés ou d’autres objets pouvant obstruer la vision des conductrices et conducteurs des véhicules et, par ce fait, limiter la visibilité des usagères et usagers vulnérables aux approches des intersections.

4.1 Produire des lignes directrices sur le triangle de visibilité et le dégagement aux intersections

Les intersections impliquent de nombreux éléments en interaction, dont certains causent des problèmes de visibilité et de sécurité pour les usagères et usagers vulnérables. Le concept du triangle de visibilité vise à libérer le champ visuel des automobilistes, des cyclistes et des piétonnes et piétons aux abords des intersections. La production de lignes directrices, basées sur le Tome 1 du MTQ, permettra de clarifier l’application de ce concept dans un milieu urbain dense montréalais afin d’aider l’équipe de conception des rues à disposer différents éléments d’aménagement, tels que les végétaux, le mobilier et les terrasses, de manière à permettre un partage sécuritaire de l’espace public, incluant les rues piétonnisées.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements

4.2 Mener une campagne de sensibilisation sur l’interdiction de stationnement à moins de 5 mètres d’une intersection

Le stationnement à moins de 5 mètres d’une intersection ou d’un passage piétonnier est interdit par l’article 386.4 du Code de la sécurité routière. Pourtant, cette règle est méconnue des automobilistes. À cet effet, l’AMD est en mesure de joindre efficacement les automobilistes afin d’effectuer des rappels concernant la sécurité routière. La campagne de sensibilisation aura pour but de conscientiser les automobilistes aux risques de collision dus à l’obstruction visuelle aux intersections.

Porteur : AMD
Partenaire : ville-centre

4.3 Effectuer des opérations ciblées liées aux enjeux prioritaires de la Vision Zéro lors des interventions de l’Escouade mobilité

L’Escouade mobilité de la Ville de Montréal dispose de patrouilleuses et patrouilleurs parcourant le réseau routier. Elle a pour mission d’assurer la sécurité de tous les déplacements. En ce sens, elle intégrera des opérations ciblées sur des enjeux prioritaires de la Vision Zéro en coordination avec l’AMD et le SPVM, dont des opérations portant sur les obstructions visuelles aux intersections.

Porteur : ville-centre
Partenaires : AMD et SPVM

Objectif 5

Prévenir les facultés altérées

Les personnes se déplaçant à pied ou à vélo ou conduisant un véhicule avec des facultés altérées par la fatigue ou des intoxicants s’exposent à un risque accru de collision. En ce sens, il est pertinent d’entreprendre des actions visant la sensibilisation de l’ensemble des usagères et usagers de la rue, et de décourager les déplacements d’une personne dont les facultés sont altérées.

5.1 Appuyer le milieu des entreprises dans ses efforts de prévention en matière de fatigue au volant à l’aide de contenus informatifs améliorés via les conseillères et conseillers en relation avec le milieu de la SAAQ

Des outils de communication sont utilisés par des conseillères et conseillers en relation avec le milieu (CRM) de la SAAQ lorsqu’il leur faut faire de la sensibilisation auprès des entreprises. Des bonifications seront apportées au contenu informatif, notamment par la production de capsules

d’information et d’outils de prévention sur la fatigue au volant. Ces outils de prévention devront mieux cibler les problèmes et les défis associés aux réalités diverses du milieu des entreprises en matière de fatigue au volant de même que proposer des solutions novatrices pour aider les entreprises à prévenir les accidents liés à la fatigue.

Porteur : SAAQ
Partenaire : S. O.



Axe 2

Le niveau de risque global

Au-delà des actions orientées vers les enjeux prioritaires actuels, l'atteinte de l'objectif principal de la Vision Zéro implique des actions visant la réduction globale de l'exposition aux risques de collision avec décès et blessés graves. L'utilisation de l'automobile est le principal générateur de ce risque et il faudra donc réduire le nombre de kilomètres parcourus par ce mode de transport sur l'île

de Montréal. Ceci nécessite de réduire les distances sur lesquelles les Montréalaises et Montréalais doivent se déplacer afin de combler leurs besoins quotidiens ainsi que de leur offrir d'autres solutions viables pour remplacer l'automobile, dont les modes de déplacement actifs et le transport en commun.

Objectif 6

Réduire la distance de déplacement

Une personne qui se déplace en automobile expose les autres usagères et usagers de la rue et, dans un moindre degré, s'expose elle-même à des risques de collision. Plus la distance est importante, plus la génération de risques est grande. Un aménagement du territoire qui privilégie la densité et la proximité des services devrait permettre à la population citoyenne de réduire le nombre de kilomètres parcourus en automobile et favoriser l'utilisation de modes de transport autres, tels que la marche et le vélo, qui génèrent peu de risques pour les autres usagères et usagers.

6.1 Définir les affectations du territoire et des paramètres de densité

La réduction des distances de déplacement et, par conséquent, de l'exposition aux risques de collision passe nécessairement par l'aménagement du territoire. Une localisation et une densité appropriées favorisant le rapprochement des activités permettent

d'assurer des déplacements plus courts et effectués davantage en transport actif. Le PUM 2050 viendra définir les affectations du territoire et les paramètres de densité pour soutenir cette optimisation.

Porteur : ville-centre
Partenaire : S. O.

Objectif 7

Favoriser d'autres solutions pour remplacer l'automobile

Le transfert modal de l'automobile, qui génère beaucoup de risques, vers des transports actifs et collectifs, qui génèrent moins de risques, implique un contexte favorable à cette transition. Il est donc pertinent d'entreprendre diverses actions favorisant ce transfert à moyen et long terme. Celles-ci comprennent le développement de réseaux piétons et cyclables confortables et sécuritaires ainsi que l'appui à des programmes qui outillent les Montréalaises et Montréalais pour faire des déplacements à pied et à vélo, afin de favoriser la prise de bonnes habitudes en bas âge.

7.1 Mettre à jour le Plan vélo

Le développement du réseau cyclable passe par une planification autant pour son prolongement et sa mise à niveau que pour son entretien. Cette planification repose sur une priorisation basée sur des critères portant sur le confort et la sécurité. Le prochain Plan vélo de la Ville de Montréal s'appuiera sur différents indices, dont celui sur le niveau de confort (aussi appelé *Level of Stress*). Une attention sera aussi accordée à la cohabitation avec les différents usagers et usagères.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements

7.2 Poursuivre le déploiement du programme *Cycliste averti*

Les déplacements à vélo impliquent la mise en pratique de règles sécuritaires et la cohabitation avec d'autres usagères et usagers, et ce, dès l'enfance. Vélo Québec offre aux élèves du troisième cycle du primaire (cinquième et sixième année) une formation à la pratique sécuritaire et autonome du vélo comme mode de déplacement. Cette formation, d'une quinzaine d'heures, allie apprentissages théoriques, pratique en milieu fermé et activités sur route, et donne lieu à un bulletin individuel de compétences. Elle vise à encourager les jeunes à se déplacer en transport actif.

Porteur : Vélo Québec
Partenaires : arrondissements et MEQ



7.3 Analyser la mobilité aux abords des équipements métropolitains de transport collectif

Les modes actifs, comme le vélo et la marche, sont un complément du transport collectif et doivent être intégrés de façon sécuritaire et conviviale au réseau. En ce sens, la qualité et la sécurité de l'aménagement des accès piétonniers ou à vélo aux équipements et aux infrastructures de transport collectif seront au centre des mesures préconisées par l'ARTM. L'ARTM prévoit collaborer avec les municipalités et la STM afin de réaliser des analyses de mobilité; celles-ci visent à assurer l'implantation d'aménagements sécuritaires en faveur des modes actifs sur les voiries locales situées à proximité des équipements et des infrastructures de transport collectif.

Porteur : ARTM
Partenaires : arrondissements, MTQ, STM et ville-centre

7.4 Définir les balises pour un repartage de la rue favorable à la mobilité douce

La sécurité ne passe pas seulement par une séparation des différents types d'usagers et usagers sur le domaine public, mais aussi par une cohabitation basée sur la mobilité douce. Celle-ci vise à revoir le partage de l'espace attribué aux déplacements de tous types et à réduire les vitesses et la masse des véhicules motorisés. Des balises seront établies dans le contexte de l'élaboration du PUM 2050 afin de mettre en pratique ce concept dans les prochaines années.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements

7.5 Poursuivre le Programme de sécurisation aux abords des écoles

Les enfants d'aujourd'hui seront les adultes de demain qui se déplaceront pour leurs activités familiales, professionnelles et sociales. En prenant des habitudes de déplacement orientées vers le transport actif tôt dans leur vie, ces enfants auront davantage tendance à maintenir ces habitudes à l'âge adulte. Le Programme de sécurisation aux abords des écoles vise à rendre les zones scolaires plus sécuritaires et à encourager les déplacements actifs.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements



Axe 3
La connaissance
des enjeux et
l'efficacité des actions

Le principal défi de la démarche Vision Zéro repose sur la disponibilité des données probantes tant pour analyser les causes des collisions avec décès et blessés graves que pour mesurer l'efficacité des actions mises en place. Le premier Plan d'action a permis

de structurer la collecte, les échanges et la diffusion des données. Ce deuxième Plan d'action propose de poursuivre la démarche afin d'optimiser la gestion des données en collaboration avec l'ensemble des partenaires.

Objectif 8

Améliorer la collecte et l’analyse des données

L’analyse des données de collisions réalisée au cours des dernières années a permis de mettre en évidence des lacunes et des besoins dans l’obtention d’un portrait plus complet des facteurs de risque et des contextes dans lesquels surviennent les collisions avec décès et blessés graves. Des actions seront entreprises afin d’améliorer la compréhension des enjeux de sécurité et de l’efficacité de mesures déjà mises en place. Ces actions porteront autant sur le type de données saisies que sur les processus de collecte et de partage des données entre les partenaires.

8.1 Catégoriser les intersections en familles de caractéristiques permettant d’attribuer un niveau de risque et un potentiel d’amélioration

L’approche de la Vision Zéro implique d’agir de manière proactive et systématique à travers le réseau routier plutôt que de manière réactive à des endroits ponctuels. En ce sens, les intersections seront classées en familles en fonction de certaines caractéristiques. Cette classification permettra aux arrondissements de planifier des interventions de sécurisation préventives à certaines intersections, sans attendre que des collisions s’y produisent.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements

8.2 Effectuer des représentations visant à améliorer la gestion des données pour tous types de collision

Face au manque de données sur les collisions n’impliquant pas de véhicules immatriculés, la SAAQ a mis en place, au printemps 2022, un groupe de travail sur les usagers et usagers de la route vulnérables. Ce groupe aura pour mandat d’analyser les options visant à étendre la couverture d’assurance pour inclure les personnes impliquées dans ce type d’accident. Vélo Québec et Piétons Québec feront partie des organismes impliqués dans ce comité et ils pourront mettre de l’avant les besoins concernant les données liées à la région métropolitaine.

Porteurs : Vélo Québec et Piétons Québec
Partenaire : DRSP

8.3 Produire une étude sur la qualité et la disponibilité des données requises pour effectuer des analyses prédictives de sécurité pour tous types de collision

La compréhension des causes des collisions avec décès ou blessés graves dépend des données disponibles et de leur qualité. L’expérience acquise au cours des dernières années a permis de mettre en évidence des besoins et des lacunes concernant la qualité des données disponibles, le processus de saisie et la collecte de données ainsi que le manque de données sur les collisions sans l’implication d’un véhicule immatriculé. L’étude permettra d’exposer l’écart à combler et d’évaluer les ressources nécessaires pour atteindre ce qui est jugé comme étant essentiel. L’on veillera également à améliorer les analyses sous l’angle de l’ADS+⁵.

Porteur : ville-centre
Partenaires : DRSP, MTQ, SAAQ, SIM, SPVM et Urgences-santé

8.4 Produire un cahier des charges pour mettre en place une plateforme de partage de données

Une analyse fiable des données dépend de la disponibilité de celles-ci grâce au partage entre partenaires. Pour faciliter ce partage, une plateforme informatique doit être mise en place, mais plusieurs enjeux doivent être pris en compte comme la confidentialité, la sécurité informatique, la mise à jour des données et la compatibilité des lots de données. Un cahier des charges permettra de cibler une solution adaptée à ce contexte.

Porteur : ville-centre
Partenaires : DRSP, MTQ, SAAQ, SIM, SPVM et Urgences-santé

5 L’analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+) est un outil d’analyse qui guide la prise de décision pour que les programmes déployés soient plus accessibles, plus sécuritaires et plus inclusifs.

Objectif 9

Diffuser les données

Le premier Plan d’action Vision Zéro a permis de mettre en place la production d’un état annuel de la sécurité routière. De plus, une carte interactive mise en ligne en 2020 vise à rendre publics les données sur les collisions, les scénarios de collision ainsi que les mesures de sécurisation mises en place par les arrondissements. Ce deuxième Plan d’action propose de poursuivre la diffusion de ces informations sur une base annuelle.

9.1 Produire et diffuser un état annuel de la sécurité routière

L’état annuel de la sécurité routière est un document central pour le partage d’informations concernant la sécurité routière de l’agglomération montréalaise. Il permet de communiquer des indicateurs de sécurité concernant les collisions avec décès et blessés graves et d’en suivre les tendances. Il contient aussi une reddition de compte portant sur l’avancement du Plan d’action Vision Zéro.

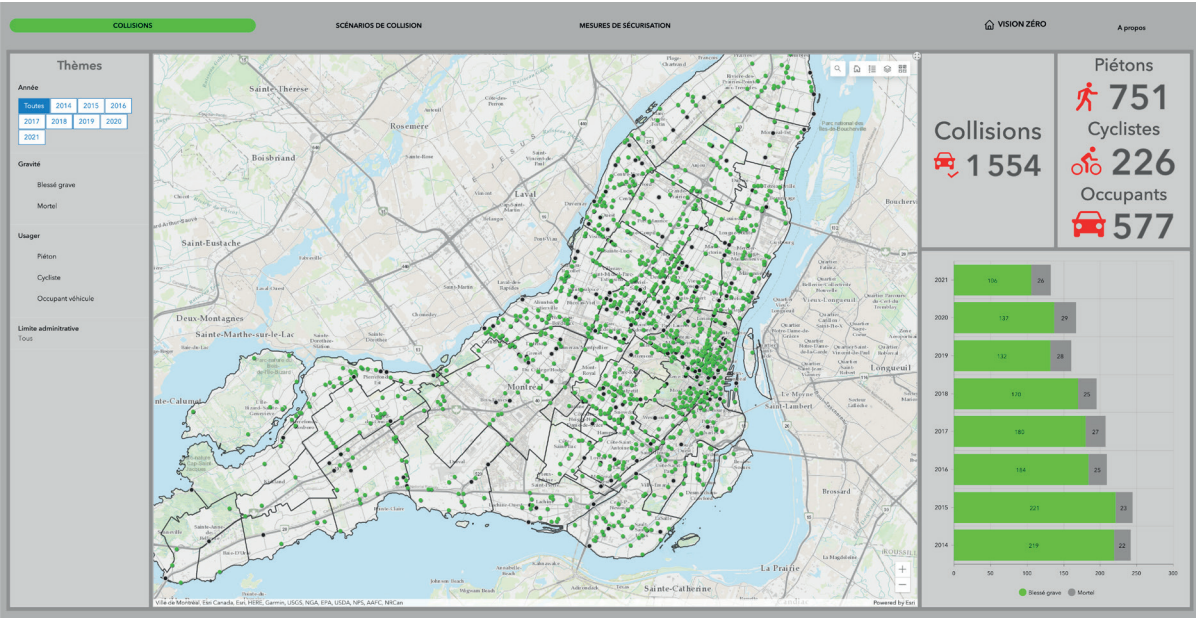
Porteur : ville-centre
Partenaire : CRE-Montréal

9.2 Mettre à jour la carte interactive Vision Zéro

La reddition de compte du Plan d’action Vision Zéro passe, entre autres, par une carte interactive disponible au grand public. Celle-ci permet de visualiser autant les collisions et les scénarios de collision que les mesures de sécurisation mises en place par les arrondissements. Cette carte est mise à jour afin d’assurer un suivi de l’évolution de la situation sur le terrain.

Porteur : ville-centre
Partenaire : S. O.

Carte interactive Vision Zéro





Axe 4 La portée de la vision zéro

La démarche Vision Zéro implique des partenaires relevant du niveau local, régional, provincial et même fédéral autant pour la prise de décision et la prise en charge des actions que pour la reddition de compte. Cet axe vise donc à assurer une gouvernance efficiente, orientée vers la mobilisation et la cohérence des actions de l'ensemble des partenaires.

Objectif 10

Consolider la mobilisation des partenaires

L'expérience acquise au cours des dernières années a permis de mettre en évidence le besoin d'améliorer la concertation des partenaires impliqués dans la démarche Vision Zéro. Diverses actions permettront d'améliorer la prise de décision et la mise en application des actions, que ce soit la mise en place de nouveaux comités ou l'ajout de partenaires à des comités ou à des groupes de travail existants.

10.1 Mettre en place une stratégie de gouvernance

L'approche systémique de la Vision Zéro implique la concertation de nombreuses organisations avec des mandats, des objectifs et des leviers de différentes natures. Des mécanismes de prise de décision collective et de suivi doivent être en place afin d'assurer l'adhésion des partenaires à la démarche. Un comité sera créé afin d'analyser les questions de gouvernance relatives à la Vision Zéro et de recommander des améliorations visant l'optimisation du processus décisionnel et de mise en application du Plan d'action. Ce mandat sera réalisé en collaboration avec la Chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente de l'ESG-UQAM.

Porteur : ville-centre

Partenaire : Chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente (ESG-UQAM)

10.2 Établir des indicateurs de performance pour la Vision Zéro

L'évolution du nombre de décès et blessés graves suit une tendance visible seulement à long terme. À court terme, il est plus difficile de constater l'avancement de la démarche Vision Zéro sur cette base. Des indicateurs de performance doivent être développés afin de mesurer l'impact des actions dans ce plan sur la sécurité routière. À cet effet, le milieu de la recherche et des tierces parties, tels la DRSP, l'INRS et Piétons Québec, participeront à l'élaboration et au suivi de ces indicateurs.

Porteur : ville-centre

Partenaires : DRSP, INRS et Piétons Québec

10.3 Coordonner des campagnes de sensibilisation par la mise en place d'un comité multipartenaire de communication

Plusieurs organisations publiques sont impliquées dans la sensibilisation et la sécurité routière auprès des usagers et usagères. Cependant, le public fait face à une surabondance d'informations. Un comité multipartenaire regroupera les principaux partenaires de la Vision Zéro afin de coordonner des campagnes de sensibilisation sur des thématiques annuelles qui ciblent les enjeux prioritaires. Initialement, ce comité sera constitué des représentantes et représentants de la SAAQ, du SPVM et de la Ville. Une deuxième phase sera ensuite déployée d'ici 2024 pour inclure davantage de partenaires.

Porteur : ville-centre

Partenaires : SAAQ et SPVM

10.4 Impliquer des parties prenantes supplémentaires lors des visites sur le terrain de l'équipe d'analyse postcollision mortelle (EPCM)

À la suite d'une collision avec décès, les visites sur le terrain impliquent la participation des partenaires pouvant être concernés par des solutions à mettre en place. Il peut néanmoins arriver que certains d'entre eux soient absents pour différentes raisons. Or, leur implication peut être essentielle afin qu'ils prennent connaissance des causes des collisions avec décès et apportent des correctifs pouvant éviter d'autres décès dans des situations similaires. L'EPCM veillera donc à assurer un suivi diligent auprès de tous ces partenaires grâce à un répertoire de contacts à jour ainsi qu'à des ententes de collaboration, particulièrement auprès des arrondissements et des villes liées de l'agglomération montréalaise.

Porteur : ville-centre

Partenaires : arrondissements, villes liées et autres partenaires selon la situation

10.5 Transmettre aux partenaires concernés les recommandations d’aménagements transitoires et permanents découlant de l’analyse des collisions mortelles, et en faire le suivi

La majorité⁶ des collisions avec décès impliquant un véhicule motorisé en mouvement et situées sur le domaine public municipal de l’agglomération montréalaise font l’objet d’un rapport d’analyse rédigé par l’EPCM. Ce rapport, accompagné de recommandations pour un usage interne, est transmis à l’entité municipale (arrondissements, villes liées) pouvant apporter des correctifs sur le terrain. L’on veillera tout particulièrement à inclure des aménagements transitoires permettant d’agir rapidement sur le terrain en fonction du contexte. Le bilan des recommandations inclus dans l’État de la sécurité routière se poursuivra pour ce deuxième Plan d’action.

Porteur : ville-centre
Partenaires : arrondissements, villes liées et autres partenaires selon la situation

10.6 Intégrer les nouveaux partenaires aux divers comités en lien avec la Vision Zéro

L’implication des partenaires à la démarche de la Vision Zéro passe par une participation active aux divers comités mis en place. À cet effet, l’ajout de nouveaux membres au comité directeur Vision Zéro constitue une occasion d’étendre la portée de la démarche Vision Zéro dans les organisations publiques impliquées dans la sécurité routière de l’agglomération montréalaise. Cette participation concerne autant les comités déjà existants que ceux à mettre en place dans les prochaines années.

Porteur : ville-centre
Partenaires : AMB, AMD, ARTM, CMM, CSSDM et MEQ

10.7 Produire une capsule de formation sur la sécurité routière et l’approche Vision Zéro pour le corps policier

Une capsule de sensibilisation en sécurité routière, incluant des notions de Vision Zéro, sera produite et diffusée à l’ensemble des nouvelles recrues et aux agentes et agents affectés aux patrouilles routières. Cette capsule a pour but de mettre l’accent sur l’importance de la sécurité routière et d’exposer les agentes et agents de quartier à des notions de base sur ce concept afin de mieux cibler les activités de contrôle et de sensibilisation auprès de la population citoyenne. Cette approche est axée sur la philosophie PILE, qui préconise des interventions en sécurité routière auprès d’une Personne commettant une Infraction ciblée en un Lieu pertinent et Exécutées au bon moment. La ville-centre va collaborer avec le SPVM afin d’y inclure aussi un survol des principes de la Vision Zéro et des enjeux prioritaires relatifs aux collisions avec décès et blessés graves sur le territoire de l’agglomération de Montréal.

Porteur : SPVM
Partenaire : ville-centre

10.8 Coordonner des campagnes de sensibilisation pour promouvoir des modes de vie actifs dans une ville des courtes distances

Le succès d’un changement dans les habitudes de déplacement ne dépend pas seulement de l’aménagement urbain, mais aussi des gestes quotidiens et de choix structurants effectués par la population. Par une coordination d’actions, plusieurs organismes pourront effectuer des campagnes de sensibilisation afin de favoriser le transport actif et collectif. L’édition 2022 de la campagne annuelle « J’embarque! Les rendez-vous de la mobilité durable — Île de Montréal », coordonnée par le CRE-Montréal, comportera notamment un volet de communication afin d’accompagner les personnes qui songent à se départir d’une voiture. La campagne sera également accompagnée d’une programmation d’activités mettant en valeur de nombreux partenaires et leurs différentes initiatives en matière de mobilité durable.

Porteurs : CRE-Montréal et CEUM
Partenaires : MPA et ville-centre

Objectif 11

Établir et renforcer les liens entre la Vision Zéro et les autres plans et politiques de la Ville et de ses partenaires

Le Plan d’action Vision Zéro s’intègre dans une démarche globale de mobilité durable et de santé publique dans l’agglomération montréalaise. Des actions permettront d’assurer une cohérence dans les actions publiques, que ce soit avec le PUM, les plans locaux de déplacement ou les autres politiques de la Ville ou de ses partenaires.

11.1 Intégrer les principes de la Vision Zéro dans le Plan d’urbanisme et de mobilité 2050

Les principes de la Vision Zéro impliquent un changement de paradigme qu’il importe d’intégrer dans les orientations de la Ville de Montréal. La place centrale qu’occupera le PUM 2050 dans l’écosystème des politiques urbaines de l’agglomération montréalaise représente l’occasion d’inclure la Vision Zéro de façon pérenne.

Porteur : ville-centre
Partenaire : S. O.

11.2 Intégrer les enjeux prioritaires de la Vision Zéro dans les plans locaux de déplacement

Plusieurs arrondissements se dotent d’un plan local de déplacement pouvant inclure des éléments liés à la sécurité routière et à la protection des usagers et usagers vulnérables. Ces plans sont une occasion d’orienter des actions vers les enjeux prioritaires de la Vision Zéro. Tous les plans locaux de déplacement à venir, qu’ils soient nouveaux ou révisés, incluront l’approche Vision Zéro.

Porteurs : arrondissements
Partenaire : ville-centre

11.3 Réaliser une cartographie des plans, des programmes et des politiques pouvant avoir une influence sur la réalisation du Plan d’action Vision Zéro

Le Plan d’action Vision Zéro est le complément de trois grands plans stratégiques de la Ville de Montréal, soit Montréal 2030, le PUM 2050 et le Plan Climat 2020-2030. Il existe potentiellement des liens avec d’autres plans stratégiques et politiques des partenaires internes et externes. Une cartographie de ces plans et politiques permettra d’arrimer le tout et d’assurer une cohérence d’actions au sein de la Ville ainsi qu’entre la Ville et ses partenaires. Cette cartographie permettra également de mettre en évidence le rôle distinctif de la Vision Zéro par rapport aux autres plans et politiques.

Porteur : ville-centre
Partenaire : Chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente (ESG-UQAM)

11.4 Arrimer le Plan directeur en sécurité routière du SPVM avec le Plan d’action Vision Zéro

Le SPVM se dote annuellement d’un Plan directeur en sécurité routière, qui identifie des priorités sur quatre axes d’intervention : (1) développement et communication, (2) prévention, (3) opérations policières (contrôle) et (4) urbanisme et amélioration des infrastructures. Dans une approche de collaboration, le SPVM tiendra compte des informations provenant de l’équipe Vision Zéro pour élaborer son plan directeur annuel. L’équipe Vision Zéro tiendra le SPVM au courant de l’évolution des enjeux prioritaires et pourra recommander des pistes d’action à inclure dans le Plan directeur.

Porteur : SPVM
Partenaire : ville-centre

6 Certains cas sont exclus pour des raisons exceptionnelles telles qu’un homicide.

Annexe A

Le tableau synthèse du Plan d’action

Axe 1 : Les enjeux prioritaires								
Objectifs	Actions		Champs d'action	Porteurs	Partenaires	Livrables ou activités	Échéancier	Inédit dans la Vision Zéro
Objectif 1 : Inciter à des comportements plus prévisibles et mitiger les conséquences des comportements imprévus	1.1	Bonifier le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal	Aménagement	Ville-centre	Arrondissements, SIM, STM	Module Vision Zéro	2022	0
						Fiche sur les refuges piétons	2022	0
						Fiche sur les rayons de virage et la largeur des voies	2023	0
						Fiche sur la compatibilité et cohabitation des modes de transports aux masses et aux vitesses différentes	2024	0
	1.2	Mettre en place un programme de sécurisation des personnes âgées piétonnes	Aménagement	Ville-centre	DRSP, Piétons Québec, CEUM	Cadre de référence du programme	2022	0
						Rapport d'un projet de recherche	2024	0
	1.3	Analyser le positionnement des arrêts d'autobus entre deux intersections	Aménagement	STM	Arrondissements, ville-centre et villes liées	Rapport d'analyse	2023	
	1.4	Évaluer l'effet d'intervention visant la sécurisation de la traversée d'artères sur la sécurité réelle et le sentiment de sécurité des piétonnes et piétons	Aménagement	Piétons Québec	Arrondissements, INRS, MTQ et ville-centre	Diffusion des résultats	2023	
	1.5	Mener des campagnes de sensibilisation destinées aux milieux de vie	Usager	Piétons Québec	SAAQ	2 campagnes de sensibilisation	2024	
Objectif 2 : Minimiser les risques associés aux caractéristiques du véhicule	1.6	Poursuivre la collaboration pour l'élaboration et l'exploitation d'appareils de contrôle automatisé	Usager	Ville-centre	Arrondissements, MTQ et SPVM	Participation aux rencontres	En continu	
						Tableau de bord	2023	
						Rapport d'analyse des sites existants	2023	
	2.1	Développer un indice de sécurité pour les véhicules lourds	Véhicule	Ville-centre et MTQ	Multiples*	Norme	2023	0
	2.2	Sensibiliser les usagères et usagers au partage de la route avec les véhicules lourds à l'aide de la réalité virtuelle	Véhicule	SAAQ	SPVM	Activités de sensibilisation	En continu	
	2.3	Poursuivre les tests de rétroviseurs-caméras sur les autobus	Véhicule	STM		Rapport d'analyse	2023	
	2.4	Influencer le marché des véhicules du SIM pour réduire leur taille en fonction du contexte du milieu urbain et les rendre plus sécuritaires	Véhicule	Ville-centre	SIM	Définition de paramètres de dimensions de véhicule	2022	0
				SIM	Arrondissements et ville-centre	Représentations auprès de l'industrie	En continu	0
	2.5	Regrouper l'ensemble des règlements de camionnage de la Ville de Montréal	Usager	Ville-centre	Arrondissements, MTQ et SPVM	Règlement unique	2024	0
Objectif 3 : Corriger les déficiences de la signalisation	2.6	Obtenir l'autorisation d'envoyer le véhicule approprié selon les besoins d'intervention paramédicaux de la patiente ou du patient	Véhicule	Urgences-santé		Représentations auprès du CNTSPU	2024	
	3.1	Bonifier les traverses piétonnes contrôlées par des feux de circulation conformément au guide Feux pour piétons à décompte numérique	Aménagement	Ville-centre	Arrondissements	Feux piétons	En continu	
						Rapport d'analyse	2024	0
	3.2	Analyser les déficiences de la signalisation	Aménagement	Ville-centre	Arrondissements et EESM			
	4.1	Produire des lignes directrices sur le triangle de visibilité et le dégagement aux intersections	Aménagement	Ville-centre	Arrondissements	1 fiche technique	2023	0
	4.2	Mener une campagne de sensibilisation sur l'interdiction de stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection	Usager	AMD	Ville-centre	1 campagne de sensibilisation	2022	0
	4.3	Effectuer des opérations ciblées liées aux enjeux prioritaires de la Vision Zéro lors des interventions de l'Escouade mobilité	Usager	Ville-centre	AMD et SPVM	6 opérations annuelles	En continu	0
Objectif 5 : Prévenir les facultés altérées	5.1	Appuyer le milieu des entreprises dans ses efforts de prévention en matière de fatigue au volant à l'aide de contenus informatifs améliorés via les conseillères et conseillers en relation avec le milieu de la SAAQ	Usager	SAAQ		3 capsules	2023	
						Représentations auprès de 35 entreprises	2024	

* 2.1 : ACQ, APMLQ, BNQ, CFRM, CIRRELT, INRS, Girardin Blue Bird, Groupe Robert, Lion Électrique, Nova Bus, Piétons Québec, Prévost, SPVM, STM, Tremcar, UMQ et Vélo Québec

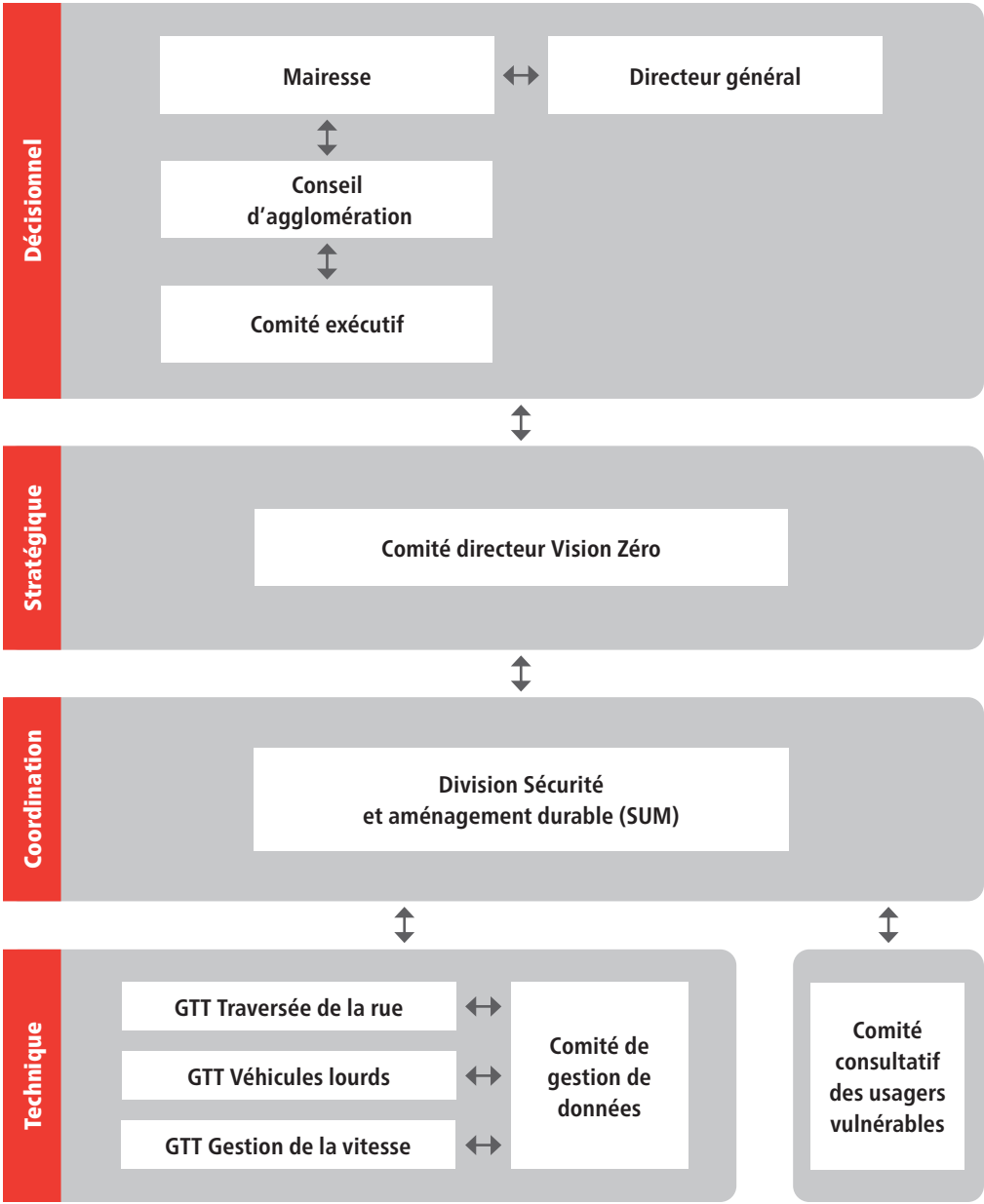
Axe 2 : Le niveau de risque global								
Objectifs	Actions		Champs d'action	Porteurs	Partenaires	Livrables ou activités	Échéancier	Inédit dans la Vision Zéro
Objectif 6 : Réduire la distance de déplacement	6.1	Définir les affectations du territoire et des paramètres de densité	Territoire	Ville-centre		Carte des affectations	2023	
						Paramètres de densité	2023	
Objectif 7 : Favoriser d'autres solutions pour remplacer l'automobile	7.1	Mettre à jour le Plan vélo	Mobilité	Ville-centre	Arrondissements	Plan vélo	2024	
	7.2	Poursuivre le déploiement du programme Cycliste averti	Mobilité	Vélo Québec	Arrondissements et MEQ	Interventions dans 120 écoles par année	2022 et 2023**	
	7.3	Analyser la mobilité aux abords des équipements métropolitains de transport collectif	Mobilité	ARTM	Arrondissements, MTQ, STM et ville-centre	Rapport d'analyse	2024	
	7.4	Définir les balises pour un repartage de la rue favorable à la mobilité douce	Mobilité	Ville-centre	Arrondissements	Balises	2023	
	7.5	Poursuivre le Programme de sécurisation aux abords des écoles	Mobilité	Ville-centre	Arrondissements	Interventions aux abords de 25 écoles en moyenne par année	En continu	
Axe 3 : La connaissance des enjeux et de l'efficacité des actions								
Objectif 8 : Améliorer la collecte et l'analyse des données	8.1	Catégoriser les intersections en familles de caractéristiques permettant d'attribuer un niveau de risque et un potentiel d'amélioration	Aménagement	Ville-centre		Définition des familles de caractéristiques d'intersection	2022	O
					Arrondissements	Diffusion interne des familles de caractéristiques d'intersection	2023	O
	8.2	Effectuer des représentations visant à améliorer la gestion des données pour tous types de collision	Données	Vélo Québec et Piétons Québec	DRSP	Participation à un groupe de travail	2023	O
	8.3	Produire une étude sur la qualité et la disponibilité des données requises pour effectuer des analyses prédictives de sécurité pour tous types de collision	Données	Ville-centre	DRSP, MTQ, SAAQ, SIM, SPVM et Urgences-santé	Étude	2024	O
	8.4	Produire un cahier des charges pour mettre en place une plateforme de partage de données	Données	Ville-centre	DRSP, MTQ, SAAQ, SIM, SPVM et Urgences-santé	Cahier des charges	2024	O
Objectif 9 : Diffuser les données	9.1	Produire et diffuser un état annuel de la sécurité routière	Données	Ville-centre		État annuel	En continu	O
					CRE-Mtl	Diffusion		O
	9.2	Mettre à jour la carte interactive Vision Zéro	Données	Ville-centre		Mise à jour annuelle	En continu	O
Axe 4 : La portée de la Vision Zéro								
Objectif 10 : Consolider la mobilisation des partenaires	10.1	Mettre en place une stratégie de gouvernance	Gouvernance	Ville-centre	Chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente (ESG-UQAM)	Comité	2022	O
						Stratégie	2023	O
	10.2	Établir des indicateurs de performance pour la Vision Zéro	Gouvernance	Ville-centre	DRSP, INRS et Piétons Québec	Liste d'indicateurs	2023	O
	10.3	Coordonner des campagnes de sensibilisation par la mise en place d'un comité multipartenaire de communication	Usager	Ville-centre	SAAQ et SPVM	Comité	2022	O
						Thématique annuelle	En continu	O
	10.4	Impliquer des parties prenantes supplémentaires lors des visites sur le terrain de l'équipe d'analyse postcollision mortelle (EPCM)	Gouvernance	Ville-centre	Arrondissements, villes liées et autres partenaires selon la situation	Bottin de contacts	En continu	O
						Ententes de collaboration	En continu	O
	10.5	Transmettre aux partenaires concernés les recommandations d'aménagements transitoires et permanents découlant de l'analyse des collisions mortelles, et en faire le suivi	Aménagement	Ville-centre	Arrondissements, villes liées et autres partenaires selon la situation	Transmission des recommandations	En continu	O
						Bilan des aménagements recommandés et réalisés	En continu	O
	10.6	Intégrer les nouveaux partenaires aux divers comités en lien avec la Vision Zéro	Gouvernance	Ville-centre	AMB, AMD, ARTM, CMM, CSSDM et MEQ	6 partenaires intégrés	2022	O
Objectif 11 : Établir et renforcer les liens entre la Vision Zéro et les autres plans et politiques de la Ville et de ses partenaires	10.7	Produire une capsule de formation sur la sécurité routière et l'approche Vision Zéro pour le corps policier	Usager	SPVM	Ville-centre	Capsule de sensibilisation	2022	O
	10.8	Coordonner des campagnes de sensibilisation pour promouvoir des modes de vie actifs dans une ville des courtes distances	Mobilité	CRE-Montréal	Ville-centre et MPA	Campagne de sensibilisation	En continu	O
	11.1	Intégrer les principes de la Vision Zéro dans le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050	Gouvernance	Ville-centre		Principes de la Vision Zéro intégrés dans le PUM	2024	O
	11.2	Intégrer les enjeux prioritaires de la Vision Zéro dans les plans locaux de déplacement	Gouvernance	Arrondissements	Ville-centre	Enjeux prioritaires intégrés dans les PLD	En continu	O
	11.3	Réaliser une cartographie des plans, des programmes et des politiques pouvant avoir une influence sur la réalisation du Plan d'action Vision Zéro	Gouvernance	Ville-centre	Chaire internationale sur les usages et pratiques de la ville intelligente (ESG-UQAM)	Cartographie des plans, programmes et politiques	2022	O
	11.4	Arrimer le Plan directeur en sécurité routière du SPVM avec le Plan d'action Vision Zéro	Gouvernance	SPVM	Ville-centre	Enjeux prioritaires intégrés au Plan directeur en sécurité routière	En continu	O

** 7.2 : La réalisation de cette action en 2024 dépendra du financement.

Annexe B

La gouvernance

L’approche systémique de la Vision Zéro appliquée au contexte montréalais implique une gouvernance basée sur une responsabilité partagée entre de nombreux partenaires œuvrant dans le système de transport. Par la mise en commun des connaissances et des forces, il est possible de mettre en place des solutions concertées et partagées permettant d’orienter les efforts vers un même but, soit zéro décès et blessé grave sur le réseau routier montréalais d’ici 2040.



Comité directeur Vision Zéro

Le Comité directeur Vision Zéro a pour mission de coordonner les ressources mises en place pour le Plan d’action Vision Zéro et de conseiller les élu·es et les élus. Le rôle du comité est d’assurer un leadership stratégique, de piloter les efforts de planification, de valider la programmation des activités et d’approuver les plans et les rapports.

Ville de Montréal

- Élu·e du Comité exécutif de la Ville de Montréal
- Service de l’urbanisme et de la mobilité
- Service de sécurité incendie de Montréal
- Service des infrastructures du réseau routier
- Service matériel roulant et des ateliers
- Service de police de la Ville de Montréal

Organisations publiques et parapubliques

- Agence de mobilité durable
- Association des municipalités de banlieue⁷
- Centre de services scolaire de Montréal
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Direction régionale de la santé publique
- Ministère de l’Éducation du Québec
- Ministère des Transports du Québec
- Société de transport de Montréal
- Société de l’assurance automobile du Québec
- Transports Canada
- Urgences-santé

Groupes de travail thématiques

Les comités techniques de la Vision Zéro impliquent de nombreux spécialistes issus de différents milieux en lien avec les transports. Dans le cadre du deuxième Plan d’action Vision Zéro, ces comités ont évalué la pertinence et la faisabilité des actions retenues. Par la suite, ils auront la responsabilité de s’assurer que les moyens mis en place sont en cohérence avec l’objectif final de la Vision Zéro.

Traversée de la rue

- Communauté métropolitaine de Montréal
- Direction régionale de santé publique
- Institut national de la recherche scientifique
- Ministère des Transports du Québec
- Piétons Québec
- Service de police de la Ville de Montréal
- Service de sécurité incendie de Montréal
- Société de l’assurance automobile du Québec
- Ville de Montréal

Véhicules lourds

- Association du camionnage du Québec
- Association nationale des camionneurs artisans inc.
- Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Piétons Québec
- Postes Canada
- Service de police de la Ville de Montréal
- Service de sécurité incendie de Montréal
- Société de l’assurance automobile du Québec
- Société de transport de Montréal
- Ministère des Transports du Québec
- Vélo Québec
- Ville de Montréal

7 L’Association des municipalités de banlieue représente les quinze villes liées sur l’île de Montréal.

Gestion de la vitesse

- Piétons Québec
- Polytechnique Montréal
- Service de police de la Ville de Montréal
- Service de sécurité incendie de Montréal
- Société de l’assurance automobile du Québec
- Société de transport de Montréal
- Ministère des Transports du Québec
- Ville de Montréal

Comité de gestion de données

Le comité de gestion de données est formé des partenaires produisant des données pertinentes pour la démarche Vision Zéro. Il a pour objectif d’effectuer un portrait des données disponibles, de définir les enjeux liés à celles-ci ainsi que de proposer des solutions pour la collecte, l’analyse et la diffusion des données. Il contribue aussi à la production de l’État de la sécurité routière.

- Direction de la santé publique de Montréal
- Laboratoire d’innovation urbaine de Montréal
- Ministère des Transports du Québec
- Société d’assurance automobile du Québec
- Service de sécurité incendie de Montréal
- Service de police de la Ville de Montréal
- Société de transport de Montréal
- Urgences-santé
- Ville de Montréal
- 911

Comité consultatif des usagers vulnérables

Le comité consultatif des usagers vulnérables s’assure que les objectifs et les actions prônées par la Vision Zéro sont en cohérence avec les besoins de tous les usagers, peu importe leur condition et leurs limitations.

- Coalition mobilité active de Montréal
- Centre d’écologie urbaine de Montréal
- Conseil jeunesse de Montréal
- Conseil régional de l’environnement - Montréal
- Ex Aequo
- Piétons Québec
- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain
- Société Logique
- Table de concertation des aînés de l’Île de Montréal
- Vélo Québec
- Vivre en ville



La déclaration d’engagement de la collectivité montréalaise

VISION ZÉRO EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DÉCLARATION D’ENGAGEMENT DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉALAISE

Depuis le début des années 90, un vent de changement a mené la collectivité montréalaise à renouveler la vision de Montréal comme une métropole culturelle, économique et de développement durable (Premier Plan d’urbanisme – 1992).

Ce mouvement s’est ensuite accéléré, notamment lors du Sommet de Montréal de 2002, pour préciser davantage cette vision.

C’est ainsi que plusieurs documents stratégiques et d’orientation furent adoptés :

- 2004 : 2^e Plan d’urbanisme définissant Montréal comme une ville à l’échelle humaine offrant une place importante au piéton.
- 2005 : Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise.
- 2006 : Charte du piéton reconnaissant la primauté du piéton dans l’espace urbain.
- 2008 : Premier Plan de transport avec l’engagement à investir dans les modes de transport collectif et actif assorti d’une première cible de réduction de 40 % des accidents de la route.

Ces démarches tendent à définir Montréal comme une métropole économiquement viable tout en étant soucieuse du bien-être et de la qualité de vie de ses citoyens. Elles ont contribué à doter Montréal des outils nécessaires à la transformation de la ville selon cette vision.

Cette dynamique montréalaise n’est pas étrangère au mouvement planétaire qui a mené à la proclamation par l’assemblée générale des Nations Unies de la décennie d’action pour la sécurité routière 2011-2020.

Elle s’inscrit également dans la continuité des efforts de la communauté internationale en matière de développement durable. À cet effet, le dernier rapport spécial du GIEC publié le 8 octobre 2018 souligne la nécessité de transitions « rapides et de grande envergure » dans les domaines de l’aménagement du territoire, de l’énergie, de l’industrie, du bâtiment, du transport et de l’urbanisme.

L’adoption en septembre 2016 par le conseil de la Ville de Montréal d’une résolution d’engagement à la Vision Zéro en matière de sécurité routière fut le coup d’envoi pour élaborer et mettre en œuvre une nouvelle stratégie de sécurité routière basée sur cette vision.

Au cours des dernières années, les multiples actions mises de l’avant par les divers acteurs de la collectivité montréalaise en matière de mobilité et de sécurité routière ont permis une amélioration significative de la sécurité des usagers du système routier municipal.

Toutefois, la performance de notre système de déplacement routier en matière de sécurité semble dernièrement atteindre un plateau.

Pour assurer un nouvel élan d’amélioration continue de la sécurité routière à la grandeur de son territoire, la collectivité montréalaise adopte la Vision Zéro afin d’éliminer ultimement les décès et blessures graves dus aux collisions routières.

En s’engageant dans cette démarche, la Ville de Montréal, ses partenaires et ses citoyens reconnaissent que :

- Chaque personne, peu importe ses capacités physiques, son âge, son genre, son origine ethnique, ses modes de déplacement et son revenu, a le droit d’utiliser les rues et les routes, dans tous les quartiers montréalais, sans que cela ne constitue une menace à sa vie ou à sa santé.
- Zéro décès et blessé grave sur nos routes est la seule cible éthiquement raisonnable.
- Concepteurs, gestionnaires et usagers du système de transport routier partagent la responsabilité de la sécurité routière.
- L’être humain est vulnérable et il peut commettre des erreurs. Le système de transport routier doit donc être conçu, exploité et entretenu de manière à pardonner ces erreurs, notamment en tenant compte de cette vulnérabilité.

- Pour réussir un tel changement de paradigme, toutes les parties prenantes (concepteurs, gestionnaires et usagers) doivent travailler en collaboration afin de s’entendre sur les objectifs à poursuivre et les mécanismes de coordination et de suivi à mettre en place.

La collectivité montréalaise s’efforce à offrir à ses résidents, travailleurs et visiteurs, des espaces publics de qualité et un système de déplacement sécuritaire, confortable, fiable et équitable. La nouvelle stratégie de sécurité routière devra donc être arrimée aux autres instruments de planification s’appliquant au territoire montréalais (Plan d’urbanisme, Plan de transport, Plan de développement durable, Stratégie de développement économique, etc.).

À titre de municipalité centrale de l’Agglomération montréalaise, la Ville de Montréal doit assumer, dans un esprit de partenariat et de concertation, le leadership dans l’élaboration, la mise en œuvre et le suivi de la stratégie Vision Zéro de la collectivité montréalaise. La Ville de Montréal et ses partenaires s’engagent formellement à la Vision Zéro et s’entendent pour :

- Collaborer à la mise en œuvre du premier Plan d’action Vision Zéro 2019-2021 et à l’élaboration et la mise en œuvre des plans d’action subséquents.

- Soutenir une structure multidisciplinaire, comportant divers comités, chargée de piloter les efforts de planification relatifs à la Vision Zéro de la collectivité et participer activement à ses activités.

- Assurer l’équité sociale de la démarche Vision Zéro grâce, notamment, à un processus inclusif et à des indicateurs de performance spécifiques aux divers groupes d’usagers et aux divers secteurs du territoire montréalais.

- Soutenir et améliorer les mécanismes de collaboration et de coopération entre les partenaires.

- Mettre l’emphase sur la coordination, la responsabilité et l’imputabilité de tous.
- Appliquer une approche systémique de gestion de la sécurité routière en portant l’attention sur toutes les failles potentielles de chacune des composantes du système routier (infrastructures, véhicules et usagers).

- Valoriser l’expertise et l’innovation technologique destinées à l’amélioration continue de la sécurité routière.

- S’appuyer sur des données fiables pour définir et caractériser les problèmes et enjeux de sécurité routière ainsi que pour prioriser les actions et l’utilisation des ressources en fonction de l’évidence des besoins et des impacts escomptés.

- Offrir des opportunités réelles de participation citoyenne pour susciter une implication communautaire significative dans la réalisation des objectifs de sécurité routière.

- Assurer une transparence de la démarche aussi bien pour les données que pour l’état d’avancement des actions et les indicateurs de performance.

Par la présente, la Ville de Montréal et ses partenaires s’engagent à :

- **Adhérer aux principes de la Vision Zéro en sécurité routière et en faire la promotion dans le cadre de leurs activités courantes.**

- **Participer activement à l’élaboration et à la mise en œuvre des Plans d’actions découlant de la stratégie Vision Zéro.**

- **Mobiliser et déployer toutes les ressources et tous les moyens pour s’acquitter de leurs engagements spécifiques.**

- **Développer et promouvoir l’approche Vision Zéro au sein de la collectivité montréalaise.**



La liste des acronymes

ACA	Appareil de contrôle automatisé
ACQ	Association du camionnage du Québec
ADS+	Analyse différenciée selon les sexes intersectionnelle
AMB	Association des municipalités de banlieue
AMD	Agence de mobilité durable
APMLQ	Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec
ARTM	Agence régionale de transport métropolitain
BNQ	Bureau de normalisation du Québec
CEUM	Centre d’écologie urbaine de Montréal
CFRM	Centre de formation du routier de Montréal
CIRRELT	Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d’entreprise, la logistique et le transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CRE-Montréal	Conseil régional de l’environnement — Montréal
CSSDM	Centre de services scolaire de Montréal
DRSP	Direction régionale de santé publique
EESM	Entretien de l’éclairage, du marquage, de la signalisation et du marquage de la chaussée
EPCM	Équipe d’analyse postcollision mortelle
ESG-UQAM	École des sciences de la gestion — Université du Québec à Montréal
INRS	Institut national de la recherche scientifique
MEQ	Ministère de l’Éducation
MPA	Montréal physiquement active
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PUM	Plan d’urbanisme et de mobilité 2050
PAVZ	Plan d’action Vision Zéro
SAAQ	Société de l’assurance automobile du Québec
SIM	Service de sécurité incendie de Montréal
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
STM	Société de transport de Montréal
SUM	Service de l’urbanisme et de la mobilité
UMQ	Union des municipalités du Québec
VUS	Véhicule utilitaire sport



ville.montreal.qc.ca/visionzero