

Document 5 – Résumé de l'étude des municipalités relativement aux pratiques et aux coûts de la Vision zéro

Dans la foulée du plan d'action stratégique en matière de sécurité routière (PASSR) 2020-2024 de la Ville d'Ottawa, dans le cadre d'une [motion soumise au Comité des transports le 4 décembre 2019 et approuvée par le Conseil la semaine suivante, le 11 décembre](#), le personnel a reçu la directive d'étudier les besoins en financement pour atteindre l'objectif zéro décès sur les routes d'Ottawa d'ici 2035.

Le personnel a engagé un consultant, MORR Transportation Consulting Ltd., pour mener une étude des municipalités se démarquant à ce chapitre, afin d'examiner leurs pratiques, les leçons apprises et les coûts associés à l'atteinte de l'objectif zéro décès.

L'« Étude des municipalités relativement aux pratiques et aux coûts de la Vision zéro » s'est penchée sur les coûts de fonctionnement et d'immobilisation nécessaires pour atteindre les objectifs de sûreté sur les routes d'Ottawa d'ici 2035. Les données, qui concernaient surtout les changements mis en œuvre, ont été recueillies par l'élaboration et la réalisation d'une étude de différentes municipalités dans le monde où ne sont survenus aucun décès pendant une ou plusieurs années dans le but d'apprendre de leur expérience et de comprendre leur approche Vision zéro. L'objectif de l'étude était d'acquérir une meilleure compréhension de l'ensemble des coûts de fonctionnement et d'immobilisation associés à l'atteinte de l'objectif zéro décès à Ottawa.

Les villes ont été sélectionnées à partir de la carte Vision zéro de DEKRA, au moyen d'un filtre pour y faire paraître uniquement les villes les plus peuplées. Parmi celles-ci, les coordonnées de 27 étaient accessibles, et 9 ont accepté de répondre au sondage. Les villes qui ont rempli le sondage ont ensuite été invitées à participer à une entrevue approfondie sur leurs pratiques de sécurité routière et leur approche relative à la réduction des blessures et à l'atteinte de l'objectif zéro décès.

Bien que les autres villes du monde aient beaucoup à enseigner, Ottawa présente certaines caractéristiques distinctives, comme un vaste secteur rural et des périodes de grande accumulation de neige avec des exigences d'entretien hivernal associées, ce qui rend difficile la comparaison des tendances en matière de sécurité routière. L'étude

recommande de faire preuve de vigilance avant d'appliquer directement les conclusions de l'étude au contexte d'Ottawa.

Les renseignements recueillis à partir du sondage ont été analysés pour relever les facteurs de succès opérationnel communs aux villes où surviennent particulièrement peu de décès sur les routes. Ces aspects opérationnels ont été dégagés par l'intégration des résultats de différentes sources de données aux discussions sur les principales mesures prises par les municipalités et par leur personnel. Ces mesures se divisent en cinq catégories :

1. **Culture de sécurité routière** : Ces mesures font écho à l'idée que la sécurité routière est une responsabilité partagée qui exige l'implication des membres de la communauté, des parties intéressées et des différents services d'une municipalité. Le concept de culture de sécurité routière concorde avec d'autres discussions liées aux approches systémiques et interreliées en matière de sécurité routière. Les villes ne font pas que transmettre un message unidirectionnel à l'intention de leurs résidents en vue de les sensibiliser à la sécurité routière : elles parlent aussi de « relations publiques » et d'« implication de la population ». Cela suggère que l'amélioration de la sécurité routière exige plus que d'informer les résidents; elle exige une participation active de leur part. L'idée est d'entretenir une culture de la sécurité routière dans la communauté.
2. **Contrôle de la vitesse** : Toute mesure visant à réduire la vitesse des véhicules entre dans cette catégorie. La notion de contrôle de la vitesse est mentionnée par trois villes et est évoquée lors des entrevues. Les mesures de ce type ressemblent à celles mises en place par de nombreuses municipalités canadiennes (contrôle automatisé de la vitesse, réduction des limites de vitesse, mesures de modération de la circulation).
3. **Infrastructure pour les usagers vulnérables** : Mesures de planification, de conception, de construction et d'entretien de l'infrastructure pour les usagers vulnérables. Ce dernier type de mesure est apparu comme un thème commun. Les mesures particulières avaient des retombées générales et s'inscrivent dans les thèmes d'innovation, de planification et de conception propres au contexte, de dotation en personnel et d'entretien. Il semblerait que ces mêmes approches

soient appliquées minutieusement aux véhicules et à l'infrastructure destinée aux cyclistes et aux piétons.

4. **Intégration d'une composante de sécurité à la planification de nouvelle infrastructure** : Mesures dites « proactives », c'est-à-dire la conception sécuritaire initiale des routes pour éviter les collisions.
5. **Amélioration de la sécurité du réseau routier actuel** : Mesures dites « réactives », c'est-à-dire l'amélioration des routes existantes pour réduire le risque de blessures graves.

Les trois premières catégories donnent quelques indications sur les grands axes d'amélioration de la sécurité routière dans les villes sondées (création d'une culture de sécurité, contrôle de la vitesse et usagers vulnérables), tandis que les deux dernières (intégration de la sécurité à la planification des nouvelles infrastructures et amélioration de la sécurité du réseau routier actuel) nous indiquent qu'il faut une combinaison d'approches proactives et réactives.

Pour ce qui est des coûts, puisque les travaux sont assumés par plusieurs services et combinés à d'autres objectifs, les villes étaient incapables de donner un chiffre uniquement pour la sécurité routière. Nos constats reposent donc sur les réponses au sondage et les documents budgétaires municipaux rendus publics, le cas échéant. À noter qu'en raison de différences entre les structures des villes et l'organisation de leurs documents budgétaires et de facteurs, comme le déneigement, qui sont propres à Ottawa, il a été difficile de faire des comparaisons directes. Pour les trois villes ayant indiqué dans le sondage avoir un budget pour la sécurité routière, le montant annuel alloué variait de 2 000 à 7 500 CAD pour 1 000 habitants. En comparaison, Ottawa dépense grosso modo 10 000 CAD par année pour 1 000 habitants, soit un peu plus que les municipalités dans la fourchette haute. Globalement se dégage de l'analyse que les villes où on enregistre peu de décès ou de blessures graves sur la route n'allouaient pas forcément de très gros budgets à la sécurité ou aux transports.

Outre le montant, on demandait aux municipalités comment elles répartissaient leur budget de sécurité routière. Puisque seulement deux d'entre elles ont répondu à cette question, il est impossible de tirer de conclusions claires et nettes, mais de leur réponse

se dégage une tendance : toutes deux consacrent plus de la moitié de leur budget à des mesures d'ingénierie et de conception. Elles ont aussi indiqué considérer comme prioritaires les initiatives d'application des règlements, de contrôle de la vitesse et d'information. Ces constats vont essentiellement dans le même sens que les discussions sur les grandes catégories de mesures, la culture de sécurité, le contrôle de la vitesse et l'infrastructure étant ressortis comme les aspects les plus importants.

Dans l'ensemble, les municipalités étaient réticentes à parler du budget alloué à la sécurité routière, et beaucoup n'ont pas répondu aux questions sur le sujet. Cependant, selon celles qui y ont répondu, ce qui importe le plus est de générer un maximum de retombées avec chaque dollar investi plutôt que d'essayer d'injecter le plus d'argent possible. En faisant de la sécurité routière une responsabilité panorganisationnelle, chaque service peut, avec son budget, œuvrer en faveur de l'objectif zéro décès et blessure grave sur la route. Par ailleurs, dans leur budget de sécurité routière, les villes qui tentent d'éliminer les décès de la route semblent accorder une grande importance aux infrastructures pour tous les usagers.

En conclusion, sont synthétisées dans l'étude les tendances quant aux coûts opérationnels et aux dépenses des municipalités étant parvenues à réduire considérablement les décès sur la route. Après examen des réponses au sondage, des échanges par courriel, des documents budgétaires et des entrevues, on constate que les villes n'attribuent pas tellement leur succès à des gestes en particulier ni à de grands budgets, leurs réponses portant plutôt à croire que c'est à une approche systémique, intégrée et axée sur leurs objectifs qu'elles doivent leur réussite. Selon ces municipalités, il est difficile de cerner les gestes posés et les dépenses engagées pour la sécurité routière puisque le fait de faire une distinction nette entre « ce qui touche à la sécurité routière » et « ce qui n'y touche pas » serait contraire à leur approche systémique et intégrée.