



Synthèse des échanges

du 23 septembre 2022



Pour une mobilité sereine et sûre

Faire cohabiter les usages sans accident

CONTEXTE

La démarche Vision zéro est une stratégie de sécurité routière qui a émergé en Suède à la fin des années 1990. Elle porte des actions ciblées pour répondre à un postulat : personne ne devrait mourir ou être blessé gravement dans un accident de la circulation.

Cette synthèse restitue l'essentiel des échanges de la séance Repères européens organisée le 23 septembre 2022 et consacrée à la mise en œuvre de trois stratégies « Vision zéro » à Bruxelles, Montréal et Helsinki.

REPERES EUROPEENS

Au travers des Plans d'action, des bilans, des moyens déployés, des freins et des succès, ces trois retours d'expériences sont des sources d'inspiration pour la conduite des politiques de sécurité routière mais aussi dans la perspective d'actions sur les espaces publics, les Plans piétons, les Plans vélos, etc...

Cette synthèse s'articule autour des temps forts qui ont animé le séminaire :

- La nécessité d'une volonté politique fondatrice et des moyens dédiés
- L'importance d'un écosystème technique autour de la « Vision zéro »
- L'efficacité d'un Plan concerté et opérationnel
- Un suivi des actions par une mise à disposition des données

LES INTERVENANTS

Isabelle Janssens,
Coordinatrice cellule sécurité routière—Bruxelles Mobilité (Bruxelles)

Bartek Komorowski,
Chef de division—Division de la sécurité et de l'aménagement durable, Direction de la mobilité (Montréal)

Oskari Kaupinmäki,
Coordinateur vélo/ trafic (Helsinki)

La restitution de l'expérience finlandaise a été conduite par l'Agence, en séance.

La nécessité d'une volonté politique fondatrice et des moyens dédiés

Les retours d'expérience des politiques « Vision zéro » de Bruxelles, Montréal et Helsinki montrent clairement l'importance d'un portage politique établi et volontariste, qui impulse la mise en place de moyens à la hauteur des ambitions de la démarche.

La parole à ...

Isabelle Janssens, coordinatrice de la cellule Sécurité routière à Bruxelles Mobilité - Région Bruxelles Capitale :

« Notre premier Plan d'actions « Vision zéro » 2011-2020 a été évalué et remplacé par un Plan d'actions 2021-2030 dit « Safe System » portant l'objectif zéro (...). Il nous importait de rappeler que le risque encouru par les usagers doit être équitable, les erreurs des usagers ne peuvent pas être sanctionnées, (...) l'espace public est à la fois le support du système de transport mais aussi celui de la vie locale, économique et donc toutes les fonctions doivent pouvoir cohabiter (...). La ville est un lieu de vie et pour vivre on se déplace mais on fait aussi plein d'autres choses ».

Les enseignements qui accompagnent le passage du Plan d'actions I 2011-2020 de **Bruxelles** au Plan II 2021-2030 en sont révélateurs. Durant le premier Plan, le **portage politique de la thématique sécurité routière était éclaté** entre un ministre des Travaux publics, porteur des budgets d'aménagements et un secrétaire d'état à la Sécurité routière, porteur des budgets d'études. Aussi, aucun budget spécifique n'a accompagné l'ambition du premier Plan et une équipe de quatre personnes seulement conduisait sa mise en œuvre, pour des effets limités sur l'accidentologie routière.

L'élaboration du second Plan d'actions de la Région de Bruxelles-Capitale a été accompagnée d'une **réforme étatique donnant la compétence sécurité routière et limitations de vitesses aux régions**. Cette décentralisation a permis aux régions de bénéficier des recettes issues des contrôles de vitesses, constitutives d'un fond régional de Sécurité routière, en partie octroyé à la cellule sécurité routière pour piloter la mise en œuvre du plan. **Ce financement pérenne a entraîné un doublement des moyens humains consacrés.**

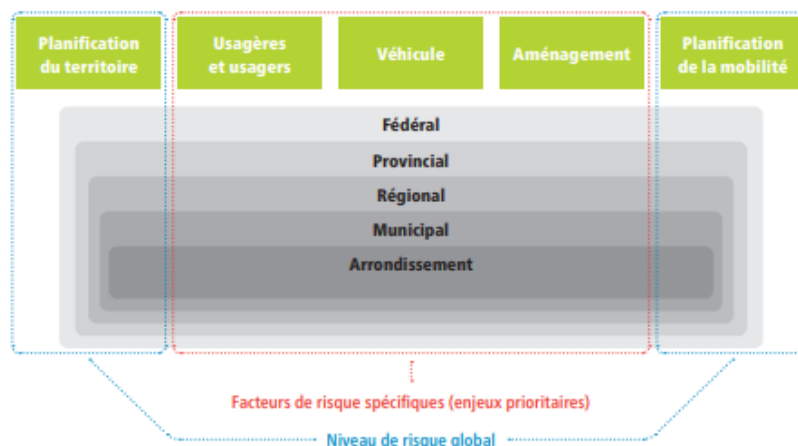
Montréal : les actions à mettre en place vont du niveau local, jusqu'au niveau du gouvernement fédéral.

Les moyens engagés pour mettre en œuvre le **Traffic Safety Plan d'Helsinki**, en 2015, ont été annuellement augmentés et ont permis l'**embauche de personnels dédiés à la promotion des modes actifs et à la sécurité routière.**

Toutefois, **la pérennité et l'affectation de ces moyens sont les points faibles de l'exemple finlandais** : les budgets d'investissements sont renégociés chaque année et ne sont pas ciblés sur des actions spécifiques mais affectés de manière pragmatique, altérant la lisibilité de la politique globale de sécurité routière dans les sphères techniques.

A Montréal, la centralisation des compétences en matière de sécurité routière est constitutive de l'ambition de la démarche « Vision zéro ». Malgré un découpage administratif complexe, la ville de Montréal est en charge de cette compétence pour ses 19 arrondissements et pour les 14 municipalités de l'agglomération. Elle gère également le réseau cyclable d'agglomération.

Lors de l'élaboration du premier Plan d'actions 2019-2021, la **division « Sécurité et Aménagement durable »** a été créée. Elle compte aujourd'hui 14 collaborateurs, en charge de l'analyse des données, du suivi du Plan, de la coordination partenariale et des analyses opérationnelles post-collision mortelle. Ces moyens, comme le portage politique, ont été reconduits pour le second Plan d'actions 2022-2024.



© Ville de Montréal, Plan d'actions Vision zéro 2022-2024

L'importance d'un écosystème technique autour de la « Vision zéro »

L'une des clés de la réussite des trois retours d'expérience est la dimension partenariale et intégrée de la politique « Vision zéro », qui s'appuie autant à l'échelle locale sur une gouvernance collaborative, que sur sa déclinaison dans les documents de planification.

La parole à ...

Bartek Komorowski, chef de la division sécurité aménagement durable à la ville de Montréal, Responsable d'une unité de sécurité routière à la ville de Montréal

« L'adoption de la Vision zéro par la ville de Montréal en 2016, a été suivie d'un premier Plan d'actions triennal 2019-2021. Son évaluation a fécondé un second Plan 2022-2024, adopté en septembre 2022, avec un objectif fixé pour 2040 de zéro décès et blessé grave sur le réseau routier de l'agglomération (...).

On doit pouvoir se déplacer sans mettre sa vie en danger. Il faut reconnaître que les humains font des erreurs et que toutes les composantes du système de transport doivent agir ensemble pour aider les usagers à éviter de commettre des erreurs et savoir les pardonner ».

Oskari Kaupinmäki, Coordinateur vélo, planificateur trafic à Helsinki

« Helsinki a engagé très tôt des actions en faveur d'une « Vision zéro », notamment l'abaissement des vitesses de circulation, la répartition des espaces publics en faveur des modes actifs et l'éducation à la sécurité routière. La ville a adopté un Traffic Safety Plan en 2015. »

Le Plan 2021-2030 **bruxellois**, dit « Safe System », promeut l'idée que la **collaboration entre les acteurs** est un fondement de « l'objectif zéro ». Elle passe notamment par un soutien de la Région aux pilotes et partenaires du Plan à travers différents dispositifs :

- **Une partie du fond régional de Sécurité routière dédié aux communes pour des aménagements de sécurité routière.** Si durant le plan 2011-2020 ce financement était automatiquement fixé à 5 millions d'euros par communes, il est aujourd'hui distribué une fois l'identification des zones à risque et la proposition d'un aménagement par la commune.
- Une enveloppe financière de fonctionnement est octroyée aux communes pour l'emploi d'un équivalent temps plein dédié à la mise en œuvre du Plan à l'échelle locale.
- La facilitation du passage de marchés via une **centrale d'achats dédiée aux communes pour les études, travaux, équipements.**
- Le fond régional de Sécurité routière sert aussi au **financement d'équipements pour les zones de police** (radars, terminaux de paiements, ...).

Dans l'objectif d'intégrer la sécurité routière dans la planification à toutes les échelles, le « **Safe Sytem** » est intégré au **Plan régional de mobilité « Good Move »**. Chaque commune doit élaborer et adopter un **Plan communal de sécurité routière, basé sur les plans « Good Move » et « Safe Sytem »**. En ce sens, les communes s'approprient les actions des Plans et les déclinent à l'échelle locale, facilitant par la même leur cohérence et leur suivi global.

La **gouvernance partenariale** est au cœur de la politique de sécurité routière portée par la ville de **Montréal**. Un écosystème « Vision zéro » a été établi au-delà de la division « sécurité et aménagement durable ». Il rassemble :

- **Un Comité Directeur Vision zéro** (dirigeants ou hauts fonctionnaires des organismes partenaires), organe décisionnel qui oriente le Plan et s'engage au titre de leurs organisations respectives.

- **Trois groupes de travail thématiques** (Vitesses, Traversées, Véhicules lourds) rassemblant des experts, chercheurs, représentants des milieux professionnels.
- **Un Comité consultatif des usagers vulnérables** (représentants des milieux associatifs) pour identifier les besoins et les attentes des usagers vulnérables.
- **Un Comité de gestion de données** (experts de la donnée) pour établir un portrait complet des collisions.

La dimension partenariale et intégrée de l'écosystème montréalais renforce les liens entre la politique « Vision zéro » et les autres Plans et Politiques de la Ville et de ses partenaires. **Les principes du Plan Vision zéro seront d'ailleurs intégrés au Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, dont l'adoption par la Ville de Montréal, est prévue pour 2024.**

A Helsinki, le *Traffic Safety Plan* de 2015 semble buter sur une vision partenariale et sur son importance de partager avec tous les acteurs locaux, des objectifs communs de « Vision zéro » ; en témoignent les débats récurrents sur les budgets dédiés et la place accordée aux différents modes dans l'espace public. Des approches multidisciplinaires existent cependant, et des collaborations se développent également à une autre échelle, via des appels à projet européens et des collaborations techniques avec Oslo et Copenhague.

Pour une appropriation des enjeux de sécurité routière par les documents de planification, le *Traffic Safety Plan* a été **intégralement reversé dans le Plan directeur 2016-2050, qui fixe les orientations stratégiques en matière d'aménagement et de mobilité.**

Le Plan d'actions pour une neutralité carbone à horizon 2035 intègre également les enjeux de sécurité routière. Par son objectif de doubler la part modale vélo à l'échelle du Grand Helsinki, il joue pleinement un rôle d'accélérateur de la politique « Vision zéro ».



L'efficacité d'un Plan concerté et opérationnel

Les exemples de Bruxelles, Montréal et Helsinki montrent que la politique « Vision zéro » doit fixer des actions ciblées, opérationnelles et priorisées selon leur impact sur l'objectif zéro. La concertation est aussi indispensable au processus d'élaboration du plan.

Bruxelles Vision zéro

Le Plan englobe 30 actions déclinées en 5 axes dont :

→ Safe Speed

Repose sur le concept « Ville 30 », action prioritaire du Plan visant la sécurisation des voiries de quartier, la sensibilisation, l'aménagement et/ou le réaménagement d'infrastructure, le contrôle sanction et le monitoring.

→ Safe Behaviour

Ce programme vise les comportements de délinquance routière.

→ Safe Street

Ce programme concerne 30 voiries à enjeu de sécurité importante, avec de fortes concentrations de collisions, dites « ZACA ». Elles sont retirées du programme deux ans après leur réaménagement.

Carte des traversées piétonnes et cycles accidentogènes.

Aménagements et prévention aux abords des écoles.

Recourt aux aménagements tactiques facilités et encouragés.

ZACA* = Zone à concentration

Le bilan réalisé par **Bruxelles** au terme de son premier Plan 2011-2020 permet de définir quelques enseignements clés sur l'opérationnalité des politiques « Vision zéro ».

Partagé avec les usagers et les professionnels, **le bilan bruxellois a soulevé des difficultés de mise en œuvre tant le nombre d'actions étaient importantes** : 183 actions pour 48 objectifs opérationnels reposant sur 9 objectifs stratégiques. Résultat fin 2020, 22% des actions n'ont pas été réalisées et 25% n'ont pas été finalisées, notamment les plus transversales et potentiellement les plus impactantes.

Fort de cet enseignement, la structure actuelle du second Plan « **Safe System** » **présente 30 actions, réparties en 5 axes** : *Safe Street, Safe City, Safe Speed, Safe Vehicules, Safe Behavior*. Chaque action est déclinée par une fiche action opérationnelle qui précise les objectifs, les pilote(s) et partenaire(s), le budget et les ressources humaines, le planning de mise en œuvre, et les indicateurs de suivi.

Ce Plan, comme le précédent, s'est appuyé lors de son élaboration sur un important processus de concertation visant à partager « l'objectif zéro » comme une ambition fondamentale. De multiples séances de travail ont été organisées avec les professionnels (bilan du précédent Plan d'actions, définition des objectifs communs et des actions, processus d'identification proactive des ZACA*) et avec les citoyens et associations (partage de benchmarks, visite sur le terrain). Cette concertation active et pérenne est d'autant plus importante que la place de la sécurité routière a pris, entre les deux Plans, de l'importance dans le débat public, avec une montée en puissance des collectifs citoyens.

Le bilan du Plan 2019-2021 de **Montréal** fait ressortir les mêmes conclusions sur la **nécessité d'un Plan hiérarchisé et ciblé**. Sa soixantaine d'actions a montré des limites dans leur capacité à être priorisées, suivies et réalisées. La volonté de restreindre le nombre d'actions a été actée pour l'élaboration du second Plan 2022-2024, pour identifier de manière lisible, pilotes, cibles et indicateurs, et assurer ainsi leur réalisation en trois ans.

Pour définir au mieux les actions prioritaires, le 2e Plan s'est appuyé encore davantage sur les organes de concertation existants : le Comité directeur et les partenaires, pour identifier collégialement des enjeux prioritaires et une liste d'actions candidates pour les 3 années à venir ; les groupes de travail et le Comité de gestion de données, pour valider la pertinence et la priorité des actions pré-identifiées ; le Comité consultatif des usagers vulnérables, pour consultation. Des actions spécifiques ont été incluses dans le Plan pour pérenniser et bonifier l'ensemble de cet écosystème. **Le Plan cible ainsi des enjeux prioritaires basés sur les scénarios de collision les plus récurrents**, et se pose de manière pragmatique autour de 4 axes, 11 objectifs et 42 actions.

Helsinki a très tôt engagé des actions ciblées pour améliorer la sécurité routière, notamment par **la baisse des vitesses**. Or, face à la stagnation de la courbe des accidents corporels, le *Traffic Safety Plan* de 2015 a engagé une nouvelle dynamique pour la « Vision zéro », via **quatre orientations fixant des principes clairs et des actions concrètes** : deux s'axant sur des publics cibles (enfants / jeunes, piétons / cyclistes), une visant la poursuite des limitations de vitesse, une autre sur la coopération avec toutes les parties prenantes.



Un suivi des actions par une mise à disposition des données

Les exemples analysés à Bruxelles ou Montréal font clairement ressortir l'enjeu de suivi de l'accidentologie, pour éclairer, justifier, prioriser et évaluer les actions et leur impact sur l'objectif zéro tué et blessé grave.

Exemples d'actions

Ville de Montréal
Plan d'actions 2022-2024

Enjeu prioritaire, Axe 1

Programme de sécurisation des piétons âgés, guide technique d'aménagement durable des rues, sensibilisation sur le stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection, bonification des passages pour piétons par feux de circulation.

Niveau de risque global, Axe 2

Mise à jour du Plan vélo, poursuite de programme de sécurisation aux abords des écoles, concept de ville de courtes distances, limitation des déplacements quotidiens.

Facteur de risque et solution, Axe 3

Catégorisation proactive des intersections par familles de risque, diffusion annuelle de l'état de la sécurité routière.

Portée de Vision zéro, Axe 4

Stratégie de gouvernance, comité de communication multipartenaire, indicateurs de performance, intégration au Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

Les fondations du « Safe System » de **Bruxelles** repose tout autant sur la **concertation** et la **collaboration multi-acteurs** que sur le suivi des données et le suivi post collision. La **mise à disposition des données d'accidentologie** est considérée comme fondamentale, particulièrement pour faciliter le travail d'aménagement des communes.

La donnée géolocalisée doit permettre de comprendre le rôle joué par l'infrastructure dans l'accident. En ce sens, Bruxelles met à disposition des communes un **dashboard recensant l'ensemble de l'accidentologie 2015-2021 et les secteurs les plus accidentogènes**. Aussi, toute collision mortelle donne lieu à une **inspection terrain et un rapport post-collision faisant l'objet d'un mandat destiné à la direction opérationnelle**.

Enfin, les indicateurs définis pour chaque action du Plan sont annuellement suivis et présentés devant deux commissions : la commission des Infrastructures du parlement et la commission régionale de Mobilité.

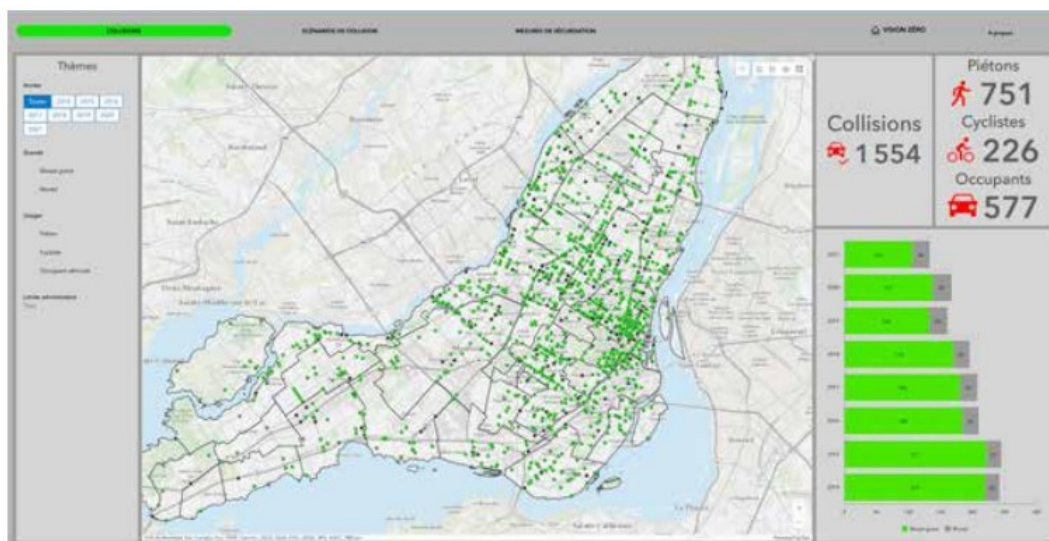
Le Plan 2022-2024 de **Montréal** vise pour sa part un **renforcement de la capacité de collecte, d'analyse et de partage des données**, pour assurer le suivi des indicateurs de performance de la « Vision zéro ». Comme la gouvernance, les données sont considérées, comme un socle des champs d'action du Plan.

Les données analysées se concentrent essentiellement sur les **collisions graves, pour prioriser au mieux les actions en excluant les secteurs aux collisions multiples mais sans conséquences corporelles**.

Engrangées depuis 2005, elles permettent de faire évoluer les modes de faire, pour passer d'une culture du « réparer » sur les lieux d'une collision, à une culture pro-active d'identification en amont, basée sur 9 familles de collisions dominantes.

En 2021, 88% des lieux accidentogènes n'avaient aucun historique de collision avec incidence corporelle, justifiant l'importance **d'observer des familles de collision plutôt que des points noirs**.

Carte interactive Vision zéro à Montréal



© Plan d'actions Vision zéro décès et blessés graves 2022-2024



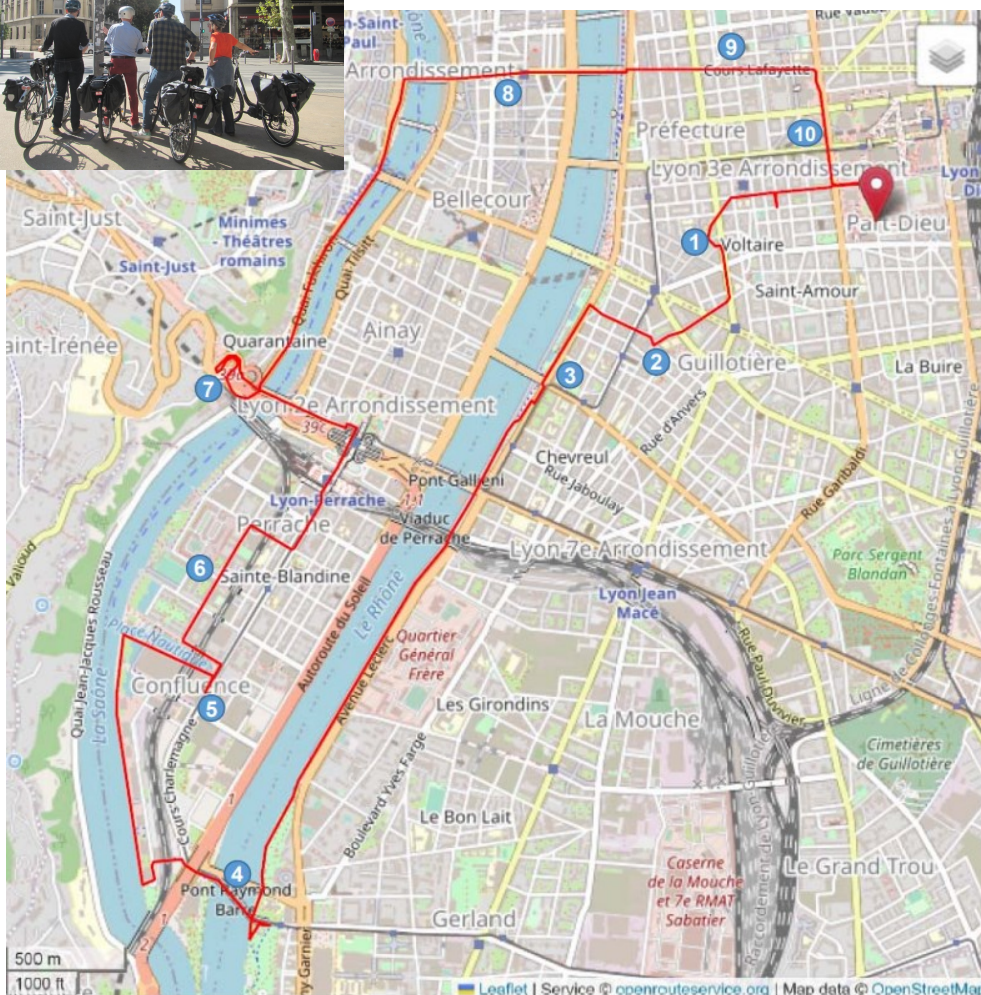
Retour en image sur la journée Repères européens Vision zéro



L'Agence d'urbanisme remercie Isabelle Janssens, Bartek Komorowski, ainsi que Fabien Bagnon, Vice-président en charge de la Voirie et des Mobilités actives à la Métropole de Lyon, pour leur participation au séminaire Repères européens.



En marge de la tenue du séminaire, une visite a été organisée avec les intervenants. Merci à l'équipe de la Métropole de Lyon pour l'organisation de cette après-midi « terrain ».



Repères Européens
22 septembre 2022
Bruxelles
Montréal

1. Rue Moncey : suppression parking, traversée piétonne
2. Rue St-Michel GS Gilbert Dru : fermeture rue abord école
3. Quais du Rhône : voies lyonnaises. Usages vélo/piétons
4. Pont Raymond Barre : multimodal hors voitures
5. Cours Charlemagne : fermeture circulation
6. Rue Denuzière : zone de rencontre
7. Montée de Choulans : réduction à 2x1 voie et limitation à 30 km/h
8. Rue Grenette, Tupin : voie livraisons, zone de rencontre
9. Cours Lafayette : réduction de la place de la voiture, intégration vélos
10. Rue Garibaldi : suppression trémie, séparation des modes





Ressources

Etudes Urbalyon

Les nouveaux outils d'observation des mobilités
06/2022, BALMOT (B.)

Vélo : évolutions des pratiques et potentiels de développement
2021, PUCCIO (P.)

Des déplacements genrés dans la Métropole de Lyon
2021, GODILLON (S.), PUCCIO (B.)

Les notes express de l'observatoire : accidents des enfants dans la Métropole de Lyon
2019, BRUN (P.)

Plans stratégiques des métropoles européennes



Ville de Montréal

Plan d'actions 2019-2021



Plan d'actions 2022-2024



Ville d'Helsinki

The Carbon neutral Plan 2035



Helsinki City Plan Vision 2050



Bruxelles Région Capitale

Plan Good Move 2020-2030



Plan Safe system 2021-2023





RÈPÈRES
EUROPÉENS

Directeur de publication : **Damien Caudron**

Référente : **Véronique Pelot**

V.pelot@urbalyon.org

Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme



Agence d'urbanisme de l'aire
métropolitaine
lyonnaise