

Changer pour de bon, pour de meilleures routes

Une approche intersectorielle de la sécurité routière urbaine

LE 31 JANVIER 2022



REMERCIEMENTS

Les organisations et personnes suivantes ont participé aux tables rondes de l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes animées par Impakt. Leurs réflexions et recommandations ont contribué à produire ce rapport. Nous les remercions pour leur engagement, leur perspicacité et leur enthousiasme.

880 Cities

- Amanda O'Rourke, directrice générale

Association canadienne du transport urbain

- Marco D'Angelo, PDG

Association canadienne des individus retraités (ACIR)

- Subhash Rai, directeur, Ottawa

Association canadienne des professionnels de la sécurité routière (ACPSER)

- Martin Lavallière, Président; également professeur-chercheur à l'UQAC
- Brenda Suggett, directrice générale

Institut national canadien pour les aveugles (INCA)

- Lui Greco, directeur, Affaires réglementaires

Desjardins Assurances

- Andrew McCormack, conseiller stratégique, sinistres

Fondation FIA

- Natalie Draisin, directrice, bureau nord-américain et représentante des Nations unies

Green Communities Canada

- Kate Berry, directrice des programmes, Transports et eau
- Sabat Ismail, planificatrice du transport scolaire, service des transports

Hidden Mobility Disability Alliance

- Barbara Myers, membre du conseil d'administration

Parachute

- Valerie Smith, directrice des programmes
- Julie Taylor, Responsable, Programmes et Application des connaissances

ParticipACTION

- Leigh Vanderloo, gestionnaire, Application des connaissances

Piétons Québec

- Sandrine Cabana-Degani, directrice

Université Ryerson

- Raktim Mitra, professeur agrégé et directeur associé, École de planification urbaine et régionale
- Linda Rothman, professeure adjointe, École de santé au travail et de santé publique

Le Centre pour le transport actif

- David Simor, directeur

Fondation de recherches sur les blessures de la route

- Robyn Robertson, présidente et directrice générale

Vélo Canada Bikes

- Brian Pincot, directeur général

Université York

- Emily McCullough, chercheuse qualitative, École de kinésiologie et des sciences de la santé

Nous remercions Transports Canada pour le financement de cette initiative et Desjardins Assurances pour son généreux soutien à notre travail sur Vision zéro et à notre programme de sécurité des jeunes au volant.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| Contexte | 4 |
| Les intersections de la sécurité routière | 7 |
| <hr/> | |
| Méthodologie | 8 |
| <hr/> | |
| Domaines d'intérêt stratégique | 9 |
| Collaborer et communiquer | 10 |
| Changer la culture de l'utilisation des routes | 12 |
| Transformer les pratiques en matière de données | 15 |
| Faire la promotion de l'équité et de l'accessibilité | 17 |
| Assurer la participation des communautés à la cocréation | 19 |
| Prochaines étapes | 21 |
| Maintenir notre élan | 21 |
| <hr/> | |
| Ressources Supplémentaires | 23 |
| Glossaire | 24 |
| Annexe | 26 |
| Liste des objectifs de développement durable connexes | 26 |
| 3 Bonne santé et bien-être | 26 |
| 5 Égalité entre les sexes | 26 |
| 9 Industrie, innovation et infrastructures | 26 |
| 10 Réduction des inégalités | 26 |
| 11 Villes et communautés durables | 27 |
| 13 Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques | 27 |
| 16 Paix, justice et institutions efficaces | 27 |
| Références | 28 |

CONTEXTE

La sécurité routière est une préoccupation majeure de santé publique au Canada et devrait être une priorité. Chaque année, plus de 1 000 personnes perdent la vie dans des collisions routières et 18 fois plus doivent être hospitalisées pour leurs blessures (Parachute, 2021). On estime que 73 % des collisions avec blessures, 75 % des décès de piétons et 56 % des décès de cyclistes au Canada se produisent en milieu urbain (Transports Canada, 2021; Transports Canada, 2011; Statistique Canada, 2019). La densité de population, le volume de la circulation et le nombre d'intersections sont quelques-uns des facteurs associés à la fréquence des collisions dans ces zones (Moradi et coll., 2016).

Une série de cadres et d'interventions fondés sur des données probantes orientent les efforts mondiaux en faveur de routes plus sûres, plus saines et plus durables. Des initiatives telles que Vision Zéro, l'Approche pour un système sûr et la Décennie d'action pour la sécurité routière fixent des cibles et des objectifs pour nous guider dans la réalisation des objectifs de développement durable de l'ONU.

Le Plan mondial de la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 a été lancé le 28 octobre 2021 par l'Organisation mondiale de la santé. Ce plan mondial sert de document d'orientation pour soutenir la mise en œuvre de la Décennie d'action, dont l'objectif ambitieux est de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessures dus aux collisions routières d'ici à 2030. Ces cadres fondés sur des données probantes nous fournissent des stratégies pour améliorer la sécurité routière, comme des mesures de réduction de la vitesse, des méthodes d'aménagement urbain et des solutions de conception de routes.

Malgré la sensibilisation et l'accessibilité à ces interventions, leur mise en œuvre reste globalement faible et les taux de blessures graves et de morts sur les routes restent élevés dans le monde. Alors qu'il existe peu de données canadiennes sur ces blessures graves et ces morts classés par ethnicité, statut économique et

autres indicateurs socio-économiques critiques, la recherche montre que les personnes à faible revenu, les communautés de minorités visibles et les autres populations systématiquement défavorisées sont touchées de façon disproportionnée (Collaboration atlantique pour la prévention des blessures, s.d.).

VISION ZÉRO

« Vision Zéro » a vu le jour en Suède, dans les années 1990. Il s'agit d'une stratégie visant à éliminer tous les décès et les blessures graves dus à la circulation, tout en augmentant la mobilité sûre, saine et équitable pour tous. (Réseau Vision Zéro, s.d.). L'opinion publique ne donne toujours pas la priorité à l'objectif de zéro blessure grave sur les routes. La Vision Zéro vise à changer ce point de vue et à promouvoir le zéro comme le seul nombre acceptable de blessures ou de décès sur les routes. De nombreuses villes canadiennes, dont Edmonton, Toronto, Ottawa, Montréal et Vancouver, ont adopté Vision Zéro et s'efforcent de mettre en œuvre les politiques et autres mesures nécessaires pour atteindre cet objectif. La mise en œuvre de ce cadre de réduction des risques, soutenu par la communauté internationale, est une étape importante vers des routes urbaines plus sûres.

L'importance de la sécurité routière ne peut être sous-estimée : la réduction ou l'élimination des blessures graves et des décès sur la route a des répercussions considérables au-delà de ses usagers directs. L'amélioration de la sécurité routière contribue au « dividende de la sécurité routière », c'est-à-dire à un surplus de résultats positifs qui contribuent à la santé et au bien-être dans le monde. La sécurité routière s'améliore lorsque nous réduisons le trafic automobile grâce à des stratégies telles que l'amélioration de l'accès aux transports en commun, l'aménagement d'infrastructures cyclables, l'aménagement de quartiers propices à la marche et plus connectés, ainsi qu'une circulation plus lente et mieux contrôlée :

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

En 2015, les Nations unies ont adopté les 17 objectifs de développement durable (ODD), qui définissent des lignes directrices claires pour un avenir durable, avec des échéances précises qui doivent être respectées d'ici 2030 (Nations unies, 2015). Les ODD fournissent un ensemble clair d'objectifs primordiaux à atteindre dans le cadre de nos efforts pour créer des routes urbaines sûres, actives, saines et durables.

Sept des 17 objectifs influencent d'une manière ou d'une autre la sécurité routière urbaine. (Voir la liste complète des objectifs à l'annexe 1). Certains de ces objectifs ont un lien évident avec la sécurité routière urbaine; cependant, nos discussions en table ronde ont clairement montré que l'équité et l'égalité sont liées à cette question et que la sécurité routière est une question très complexe qui va bien au-delà de la conception des routes et des circonstances immédiates des collisions. La création de routes urbaines sûres, saines et durables contribuera à la réalisation de diverses cibles des ODD, notamment :

Objectif 3 | Bonne santé et bien-être

Objectif 5 | Égalité entre les sexes

Objectif 10 | Réduction des inégalités

Objectif 11 | Villes et communautés durables

Objectif 13 | Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques

Objectif 16 | Paix, justice et institutions efficaces

Les références aux ODD qui sont directement liées à certaines recommandations ont été indiquées tout au long de ce rapport.

tous ces éléments apportent d'autres avantages aux collectivités. Par exemple, modifier nos environnements bâtis urbains et encourager la marche pour le transport a un impact positif sur l'activité physique, la santé mentale, les maladies chroniques et les blessures (Farkas et coll., 2019; McCormack et coll., 2019). Au Canada, le secteur des transports contribue de façon importante aux émissions de gaz à effet de serre et 53 % des émissions liées au transport proviennent des véhicules de tourisme, comme les voitures et les camions légers (gouvernement du Canada, 2020). L'augmentation du transport actif et multimodal dans les communautés urbaines peut contribuer à une réduction de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre (Mizdrak et coll., 2019) et de la pollution sonore (OMS, s.d.), qui affectent la santé globale et le bien-être des collectivités, à l'échelle locale et mondiale. Un plus grand potentiel piétonnier et des possibilités de transport actif dans les zones urbaines peuvent également améliorer le développement économique, les piétons ayant un meilleur accès aux commerces et aux entreprises locales (Leinberger, 2019).

Les caractéristiques de l'environnement bâti dans les zones urbaines peuvent en outre exacerber les inégalités en matière de santé. L'accès limité aux transports en commun et aux espaces publics verts et les obstacles géographiques aux nécessités comme les magasins d'alimentation, le logement et les soins de santé ont un impact négatif en grande partie sur les communautés à faible revenu ou historiquement marginalisées (Friel et coll., 2011). Assurer la participation totale des personnes marginalisées aux processus de planification et prendre en compte l'équité dans les initiatives locales d'environnement bâti sont essentiels pour améliorer la santé publique (Emrich, 2018).

Le manque de conception inclusive dans l'environnement bâti pour les personnes handicapées ou les personnes âgées rend le déplacement dans les environnements urbains difficile pour ces groupes (Gray et coll., 2012). Les différences de sexe et de genre doivent également être prises en compte dans la planification et les interventions dans l'environnement bâti (Tcymbal et coll., 2020). L'utilisation de principes de conception inclusive ou universelle dans le développement de l'environnement bâti garantit

que tout le monde puisse réussir à se déplacer dans les environnements urbains, ce qui améliore non seulement la santé personnelle, mais aussi réduit l'isolement social, crée un sentiment plus profond d'engagement communautaire et améliore la santé mentale (Wood et coll., 2010).

Il est clair que les mesures de sécurité routière entraînent des répercussions importantes sur les communautés urbaines, avec un large éventail d'avantages allant de l'économie et de l'environnement à l'équité et à la santé. Bien qu'il existe un consensus mondial sur la nécessité d'améliorer la sécurité routière, la question demeure : que fait-on pour améliorer cette sécurité ? Que pouvons-nous apprendre des interventions existantes, à l'échelle locale et mondiale ? Et que faut-il faire encore ? Parachute a entrepris de répondre à ces questions grâce à l'initiative *Changer pour de bon, pour de meilleures routes*. Nous avons décidé comme contexte de cette série de tables rondes de nous concentrer sur les routes urbaines pour les raisons indiquées ci-dessus. Nous reconnaissons l'importance de la sécurité routière sur les routes rurales et nous avons l'intention d'organiser à l'avenir un processus similaire axé sur celles-ci.

Parachute est particulièrement bien placé pour diriger cet effort en tant qu'organisme dédié à la prévention des blessures qui entretient des relations entre les secteurs, avec des réussites confirmées comme son réseau multidisciplinaire *Vision Zéro*. Ce réseau a rassemblé des parties prenantes de multiples secteurs pour apprendre et partager les principes de *Vision Zéro* et accéder aux ressources qui soutiennent l'adoption de ce cadre pour leurs collectivités. Tout au long de son travail en matière de sécurité routière et de prévention des blessures, Parachute a donné la priorité à l'établissement de relations et à la collaboration avec un large éventail d'organisations qui jouent un rôle, et ont une responsabilité et un intérêt dans la sécurité routière urbaine. La nécessité d'une action collective entre ces organisations, et une meilleure compréhension de leurs intérêts communs et de leur impact sur la sécurité routière, nous ont incités à lancer l'initiative *Changer pour de bon,*

pour de meilleures routes - Une approche intersectorielle de la sécurité routière urbaine.

Cette initiative a réuni un groupe diversifié d'organisations et de personnes, ce qui a permis de :

- déterminer d'autres points d'intersection et de synergie
- partager les connaissances et l'expertise
- trouver des possibilités de collaboration entre eux

CHANGER POUR DE BON, POUR DE MEILLEURES ROUTES – UNE APPROCHE INTERSECTORIELLE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE URBAINE

Notre vision : mobiliser les secteurs afin de se faire mieux entendre et créer des routes urbaines sûres, actives, saines et durables en influençant le dialogue et les actions des politiques publiques dans tout le Canada.

Parachute a travaillé en étroite collaboration avec *Impakt*, un organisme œuvrant au changement social et dont la mission est d'aider les entreprises et les organisations de la société civile à résoudre les problèmes sociaux. *Impakt* nous a guidés à travers son approche « *Change for Good* », basée sur un cadre et un processus de collaboration, pour créer ce collectif intersectoriel.

Parachute est convaincu que l'action collective est le chaînon manquant pour apporter des changements positifs en matière de sécurité routière urbaine. Des routes urbaines sûres, saines et durables ne sont possibles que si nous traitons les questions sous-jacentes comme un problème complexe, qui implique non seulement l'urbanisme, mais aussi la santé publique, l'ingénierie et d'autres secteurs, et qui reste axé sur l'inclusion, l'équité, la durabilité, la communauté, et plus encore. C'est à cette intersection d'intérêts que des changements durables en matière de sécurité routière se produiront. La sécurité routière est l'affaire de tous : des populations différentes ont des besoins et des priorités différents, mais la sécurité de nos routes nous concerne tous. Ce n'est que par la prise de mesures collectives que ces besoins et ces priorités peuvent être harmonisés, nous permettant de continuer à œuvrer pour une société plus sûre et plus inclusive.

LES INTERSECTIONS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière est l'affaire de tous. Vous trouverez ci-dessous un schéma complexe, mais en aucun cas exhaustif, des groupes et organisations qui ont un intérêt direct dans la sécurité routière urbaine. L'importance de l'action collective dans la création de routes urbaines plus sûres est mise en évidence par l'ampleur, la grandeur et la diversité de ces parties prenantes dans une variété de secteurs. Toutes les

organisations et les personnes travaillant dans ces domaines ont un impact sur la sécurité routière et, qu'elles le sachent ou non, sont interconnectées autour du thème de la sécurité routière urbaine. L'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes s'efforce de déterminer les façons dont les objectifs de ces secteurs peuvent concorder afin de parvenir à des routes urbaines sûres, actives, saines et durables.

Tous les secteurs représentés ici n'ont pas pu assister à ce cycle de tables rondes, mais à mesure que cette initiative évolue, nous tenterons d'élargir les efforts de collaboration pour inclure tous ces secteurs et bien d'autres encore.



MÉTHODOLOGIE

Les recommandations formulées par l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes ont été établies grâce à un processus itératif de consultation et de table ronde avec des experts de tous les secteurs liés à la sécurité routière. Bien que des initiatives et des interventions fondées sur des données probantes aient été recommandées dans le cadre d'initiatives telles que Vision Zéro, l'objectif de ces rencontres avec les parties prenantes était de relever les éléments qui manquaient et ce qui pouvait être fait davantage pour créer des routes urbaines sûres, saines et durables.

L'équipe de l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes a identifié un groupe diversifié de parties prenantes représentant les intérêts de tous les secteurs liés à la sécurité routière, y compris des organisations, des chercheurs et des représentants du gouvernement. Les intervenants identifiés ont été invités à participer à une brève consultation avec l'équipe afin de recueillir des données préliminaires, de comprendre le contexte de la sécurité routière au Canada et de déterminer les sujets de discussion prioritaires.

En nous servant de l'information établie par la recherche et de l'expertise partagée lors des consultations, nous avons créé trois tables rondes, dont les thèmes étaient les suivants :

01 | Sécurité et équité

Exploration de l'importance de l'inclusion et de l'équité dans les espaces publics urbains en tant qu'éléments clés de routes urbaines saines, actives et sûres.

02 | Santé et durabilité

Exploration de l'importance des villes économiquement, socialement et environnementalement durables, qui contribuent au bien-être physique, mental et social de leurs habitants, en tant qu'éléments clés de routes urbaines saines, actives et sûres.

03 | Activité et accessibilité

Exploration de l'importance du transport actif, de la mobilité pour tous et de l'accessibilité des espaces urbains en tant qu'éléments clés de routes urbaines saines, actives et sûres.

Au cours de ces tables rondes, ainsi qu'au cours des consultations, cinq thèmes sous-jacents sont apparus comme des domaines à privilégier. Les recommandations issues des tables rondes et analysées par l'équipe de l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes étaient conformes à un (ou plusieurs) de ces domaines d'intérêt. Après analyse, les résultats ont été présentés aux

participants et aux parties prenantes concernées dans le cadre d'un processus itératif, qui permet le retour d'information et des discussions continues. Bien que les thèmes et les recommandations définitifs présentés ne soient pas exhaustifs, ils constituent une première voie à suivre pour le secteur de la sécurité routière afin d'obtenir des routes urbaines saines, actives et sûres partout au Canada.

Domaines d'intérêt stratégique

Les domaines d'intérêt stratégique et les recommandations déterminés par les participants à l'initiative *Changer pour de bon*, pour de meilleures routes montrent clairement le chevauchement existant entre les secteurs qui travaillent, directement ou indirectement, pour influencer la sécurité routière. En raison de ce chevauchement, il existe de nombreux points de convergence entre les différents domaines d'intérêt. Cela souligne davantage l'idée que la sécurité routière urbaine est une question complexe qui nécessite une approche multipartite, intersectorielle et collaborative.

En compilant ces domaines d'intérêt et ces recommandations, nous voulons encourager une action unifiée de tous les secteurs pour créer des routes urbaines sûres, actives, saines et durables au Canada. Bien que chacune de ces recommandations vise à atteindre un objectif précis, les différents secteurs et intervenants les aborderont de leur propre point de vue, conformément à leur mandat. Nous encourageons le lecteur à réfléchir à la façon dont chacune de ces recommandations peut être intégrée à son travail et aux mesures précises qu'il peut prendre pour contribuer à rendre les routes urbaines plus sûres.



Collaborer et communiquer



Changer la culture de l'utilisation des routes



Transformer les pratiques en matière de données



Faire la promotion de l'équité et de l'accessibilité



Assurer la participation des communautés à la cocréation



COLLABORER ET COMMUNIQUER

Les participants à toutes les tables rondes et consultations ont souligné la nécessité d'un leadership local, provincial, territorial, national et mondial cohérent pour promouvoir la sécurité routière, en adoptant une approche intersectorielle collaborative, avec un langage et des messages communs.

Alors qu'un large éventail de solutions et d'interventions fondées sur des données probantes sont disponibles et ont été utilisées dans le monde et au Canada, les conclusions de nos tables rondes ont indiqué que le manque de collaboration intersectorielle au Canada ne permet pas d'exploiter ces solutions à leur plein potentiel. Il était évident pour les participants

que bon nombre d'efforts et d'interventions de différents intervenants, des organisations locales et des gouvernements locaux aux ONG nationales, portent sur des actions séparées plutôt que sur des mesures communes cohésives. Les participants ont estimé que grâce à une collaboration intersectorielle, les organisations et les individus seraient en mesure de renforcer leurs interventions et de créer un changement plus durable vers un objectif commun. Grâce à l'amélioration des liens et de la collaboration, les parties prenantes investies dans la sécurité routière pourraient être mieux à même de bénéficier des interventions et des recherches actuelles, sans répéter les efforts d'autres personnes travaillant dans le même but.

RECOMMANDATIONS

Développer un langage commun

Les participants ont noté le besoin pour toutes les parties prenantes de partager un langage et un lexique communs lorsqu'elles discutent de la sécurité routière. Compte tenu du large éventail d'organisations et d'individus impliqués dans la création de routes urbaines plus sûres, il est nécessaire de partager une terminologie commune pour améliorer la communication et la capacité de collaboration entre les secteurs. En l'état actuel des choses, le langage utilisé par certaines parties prenantes, comme les urbanistes, est radicalement différent de celui d'autres parties prenantes,

comme les ingénieurs ou les professionnels de la santé publique, ce qui ne se traduit pas facilement dans le langage utilisé par les communautés ou autres. L'élaboration d'une stratégie commune de communication est essentielle pour améliorer la communication et la collaboration entre des institutions et des processus qui sont actuellement distincts les uns des autres. Elle encourage et permet le partage d'exemples de réussite, ce qui peut renforcer la poursuite ultime de l'objectif commun de routes plus sûres. (ODD 11.3, 11.a)

Créer une vision unifiée

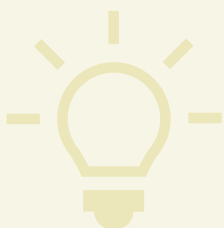
La nécessité d'une vision unique, ou d'une feuille de route, sur la manière d'obtenir des routes sûres, saines et durables, a été établie comme un élément clé de l'amélioration de la collaboration intersectorielle. Les participants ont estimé que le fait d'unir les acteurs de la sécurité routière derrière une vision unique permettrait de fournir un leadership et une orientation et d'améliorer la communication et la collaboration dans la poursuite de cette vision.

Favoriser l'acceptation à l'échelle locale et nationale

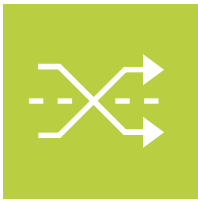
Les tables rondes ont également mis en évidence la nécessité d'une collaboration non seulement entre les secteurs, mais aussi entre les niveaux sociétaux. Les participants ont identifié les parties prenantes à l'échelle communautaire comme un élément essentiel du changement durable et ont souligné l'importance du soutien de la collectivité lors de l'élaboration de la recherche, des interventions et des politiques. Le soutien des collectivités, qui utilisent un langage commun autour de la sécurité routière, peut créer une demande de changement qui fait pression sur les décideurs politiques au niveau local, provincial, territorial et national pour qu'ils mettent en œuvre des interventions pertinentes et durables.

Établir des normes universelles pour des routes sûres

Les participants ont également souligné la nécessité pour les parties prenantes de tous les secteurs de collaborer et d'établir un ensemble de normes universelles pour la conception des espaces publics et partagés qui influencent la sécurité routière, selon des approches existantes telles que l'Approche pour un système sûr en matière de sécurité routière et les principes de conception universelle. Bien qu'il existe des normes distinctes pour certains éléments de la planification de la sécurité routière, comme le Guide canadien de conception géométrique des routes (ATC, 2020), elles ne tiennent pas compte des besoins des autres secteurs ou groupes d'intérêt et peuvent donc bénéficier d'une prise en compte simultanée des besoins des autres usagers de la route, ainsi que de l'intégration des points de vue de divers intervenants, comme les environnementalistes ou les experts en équité. (ODD 5.1, 10.2, 10.3)



Les tables rondes ont mis en évidence le besoin d'une collaboration intersectorielle et d'un leadership fort comme des éléments importants pour assurer des routes sûres, saines et durables au Canada. Grâce à un langage commun, à un engagement continu et à un leadership fort, les efforts intersectoriels concertés peuvent faire évoluer l'opinion publique et améliorer la capacité globale à obtenir des résultats positifs et durables en matière de sécurité routière.



CHANGER LA CULTURE DE L'UTILISATION DES ROUTES

Un thème commun aux tables rondes de l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes était le fait que les villes canadiennes soient conçues pour la sécurité et la commodité des voitures et de leurs conducteurs, tandis que les autres usagers de la route, notamment les piétons, les cyclistes, les personnes handicapées, les écoliers et les personnes âgées, soient moins pris en compte et rendus vulnérables par l'environnement bâti. Par conséquent, les usagers de la route autres que les voitures sont aux prises avec des infrastructures peu pratiques et peu sûres, ce qui les expose inutilement à des risques de blessures et de décès évitables. Comme l'indique le programme Vision Zéro, aucun décès ni aucune

blessure grave sur les routes ne devraient être acceptables, mais dans nos cultures, il est admis que la mort sur nos routes est inévitable.

Les participants à l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes ont relevé la nécessité de modifier la culture et les comportements en matière de sécurité routière afin de réduire l'acceptation des blessures graves ou des décès sur les routes. Progressivement, les interventions fondées sur des données probantes en matière de sécurité routière peuvent entraîner des changements de comportement en matière d'utilisation de la route, qui peuvent à leur tour modifier complètement la culture de l'utilisation de la route.

RECOMMANDATIONS

Modifier les comportements par des interventions fondées sur des données probantes, telles que :

Un transport multimodal

En proposant aux usagers de la route en milieu urbain de multiples formes de transport à des horaires accessibles (un service régulier et fréquent de transports en commun), des pôles de transport (reliant différents modes de transport) et les infrastructures nécessaires, on leur permet d'opter pour des modes de transport alternatifs, plus sûrs et plus respectueux de l'environnement, comme la marche, le vélo, les roues et les transports en commun. (ODD 3.9, 11.2, 11.6, 11.a, 11.b)

La perception de la sécurité

Les recherches montrent qu'une faible perception de la sécurité peut dissuader les gens de faire du vélo ou de marcher (Riggs, 2012). Cela laisse entendre que la réduction des facteurs pouvant mener à une perception que les routes sont peu sûres (voitures roulant à grande vitesse, temps de traversée insuffisant pour les piétons aux intersections, traversée de routes larges, ou pistes cyclables non protégées adjacentes aux voies de circulation automobile) pourrait se traduire par une augmentation du recours à des modes de transport actifs. (ODD 11.2)

La réduction de la vitesse

La réduction de la vitesse des véhicules diminue les risques et la gravité des collisions, notamment le risque de décès des piétons (Hussain et coll., 2019). Les vitesses plus lentes contribuent également à réduire le bruit, ce qui présente des avantages pour les troubles du sommeil et la santé cardiovasculaire (Rossi et coll., 2020). Les limites de vitesse doivent être accompagnées d'éléments de conception appropriés et de mesures de modération du trafic qui font respecter ces limites, qu'il s'agisse de radars, de ralentisseurs, de rétrécissement des voies, de ronds-points ou d'autres éléments qui incitent les conducteurs à adapter leur vitesse de conduite. Ces interventions visant à réduire la vitesse peuvent obliger les usagers de la route à repenser leur utilisation de la route et à modifier leurs comportements en conséquence.

Des voitures plus sûres

La distraction des conducteurs est un facteur contribuant à plus de 20 % des collisions mortelles au Canada, plus que la conduite avec facultés affaiblies. (Transports Canada, 2021). Les participants aux tables rondes ont suggéré que les interventions visant à réduire la distraction au volant, comme la réduction des options numériques dans l'habitacle d'une voiture, pourraient être un élément clé de la réduction des blessures et des décès sur la route, ainsi que du changement des comportements en matière de distraction au volant. La conception de voitures plus sûres pour tous les usagers, à la fois par la construction, par exemple en plaçant les pare-chocs plus bas sur les véhicules, et par l'emploi de technologies comme les systèmes de prévention des collisions, a le potentiel d'améliorer la sécurité routière globale. (ODD 3.6)

Modifier la culture de la sécurité routière en :

Mettant fin à la culpabilisation des victimes et en favorisant la responsabilisation

Les médias et le discours public s'interrogent souvent sur ce que faisaient les victimes d'accidents de la route qui ont provoqué l'accident, par exemple un piéton qui s'est avancé devant la voiture ou un conducteur qui a heurté un piéton. Une nouvelle approche de la responsabilité des usagers de la route, notamment dans le langage utilisé autour des collisions et de la responsabilité, peut changer la culture de la sécurité routière. La terminologie influence la façon dont les gens perçoivent les décès sur la route (Goddard et coll., 2019) et le changement de langage, comme le fait de formuler les incidents comme des collisions évitables plutôt que des « accidents » imprévisibles, peut contribuer à attirer l'attention soutenue et généralisée du public sur la question. (ODD 16.3, 16.7, 16.b)

Partageant les succès

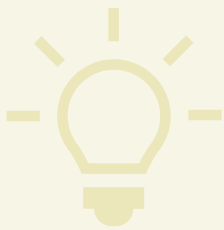
La perception est influencée par ce que nous voyons et ce que nous entendons. Les participants à la table ronde ont estimé que la diffusion des résultats positifs des interventions fondées sur des données probantes et des exemples de réussite est un élément clé pour changer la culture de la sécurité routière et faire connaître la myriade de conséquences positives que des routes urbaines sûres, saines et durables peuvent avoir.

Éliminant les décès évitables

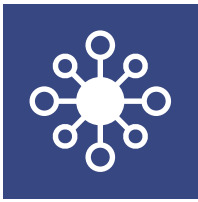
L'élément central de la philosophie de Vision Zéro est d'atteindre zéro décès et blessure grave sur les routes. Comme le montrent les données actuelles, certains décès et blessures sur les routes restent acceptables pour le grand public (Riga, 2020). Un changement de culture visant à garantir qu'aucun décès ni aucune blessure n'est acceptable contribuera aux points ci-dessus et augmentera la sécurité routière pour tous les usagers de la route. (ODD 3.6, 11.6)

Repensant l'identité des usagers de la route

Les participants ont observé que la perception actuelle est que les routes sont une infrastructure pour les conducteurs et leurs véhicules, alors que cette infrastructure devrait servir à l'ensemble de la population. Alors que nous reconnaissons la complexité de ce défi, changer la culture autour de la façon dont nous concevons et utilisons les rues, les routes et les autres espaces publics pour qu'ils soient plus accessibles et inclusifs pour les autres usagers de la route, au-delà des conducteurs, améliorera la sécurité routière. Dans cet esprit, les modifications de l'environnement bâti ne doivent pas être considérées comme un acte visant à supprimer les privilèges de certains segments de la population pour les donner à d'autres, mais comme un processus visant à faire en sorte que l'espace serve mieux à tous. Cela représente un autre changement de culture dans l'utilisation de la route qui contribuera à la sécurité routière. (ODD 10.3, 11.2, 11.3, 11.7, 11.b)



Changer la culture de l'utilisation de la route et de la sécurité routière est un objectif complexe. Les participants à l'initiative *Changer pour de bon, pour de meilleures routes* ont indiqué que les interventions fondées sur des données probantes et les changements de comportement constituaient la principale stratégie pour modifier les habitudes d'utilisation des routes. L'utilisation de cadres tels que *Vision Zéro* et l'approche pour un système sûr et la prise en compte des ODD - ainsi que d'autres recherches et programmes réussis pour guider les interventions - pourraient constituer une étape fondamentale pour changer la conversation et modifier les perceptions en matière de sécurité routière urbaine.



TRANSFORMER LES PRATIQUES EN MATIÈRE DE DONNÉES

La nécessité de disposer de données de qualité et individualisées au niveau local est à la base de nombreuses stratégies visant à améliorer la sécurité des routes urbaines. Les participants à l'initiative *Changer pour de bon*, pour de meilleures routes ont souligné à plusieurs reprises l'importance du partage des données et des preuves pour éclairer les décisions justes.

Les participants ont convenu que les sources de données existantes, librement accessibles, ne

fournissent pas d'informations suffisamment détaillées et que les données recueillies par les organisations et les gouvernements restent souvent distinctes, ne sont pas largement partagées, ni harmonisées. Des données de bonne qualité sont d'une importance capitale pour des interventions en toute connaissance de cause fondées sur des preuves. Les parties prenantes doivent donc coordonner leurs efforts dans cette sphère. Ce problème n'est pas propre aux données sur les transports.

RECOMMANDATIONS

Partager les données entre les secteurs

Les participants ont révélé une lacune dans la capacité de partage des données intersectorielles. Ils ont estimé que la communauté de la sécurité routière bénéficierait d'une base de données centralisée et bien gérée des informations relatives à la sécurité routière. Cela permettrait, encouragerait et faciliterait le partage des données relatives à la sécurité routière entre les secteurs concernés, et harmoniserait les efforts de collecte de données afin que la communauté de la sécurité routière puisse utiliser les informations disponibles de manière plus efficace. Ces efforts devraient également être étendus à d'autres formes de données comme les résultats des projets pilotes, les récits communautaires et personnels, et d'autres formes utiles de preuves. En plus d'éclairer les interventions, elles pourraient être utilisées dans les communications avec le public et les décideurs. (ODD 16.10)

Recueillir des données plus détaillées

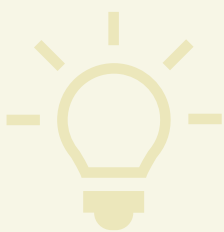
Les participants à l'initiative *Changer pour de bon*, pour de meilleures routes ont constaté que les données actuellement recueillies manquent de spécificité, de détails et de fréquence qui pourraient éclairer la prise de décision, par exemple les données raciales et les détails contextuels entourant l'incident. Les organisations et les gouvernements impliqués dans la collecte de données devraient s'engager avec d'autres acteurs de la sécurité routière afin d'informer l'étendue et le contenu de leurs recherches et de s'assurer que les données sont recueillies de manière cohérente. En recueillant les données que les parties prenantes de la sécurité routière considèrent comme nécessaires pour prendre des décisions éclairées, la qualité des interventions conçues pourrait être améliorée. (ODD 10.4, 11.3, 11.b, 16.10)

Utiliser des mesures d'impact appropriées

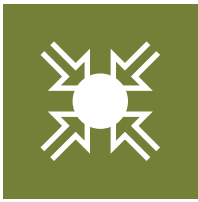
Les participants ont estimé que les décideurs mesurent souvent l'importance et l'impact des projets d'infrastructure routière par des mesures inappropriées, comme les fonds dépensés ou les kilomètres construits, plutôt qu'en fonction des résultats escomptés, tels que l'évolution du nombre de piétons, l'amélioration de la sécurité ou la différence de temps de trajet. En utilisant des mesures plus pertinentes et détaillées des résultats d'intervention souhaités, les parties prenantes peuvent mieux cadrer les programmes en cours et contribuer à l'élaboration de nouvelles interventions. (ODD 11.2, 11.3, 11.7, 11.b, 13.2, 16.10, 16.b)

Donner la priorité à l'équité

L'un des problèmes déterminés par les participants est que les données disponibles ne sont pas conçues pour permettre une prise de décision équitable. Par exemple, le manque de données incluant des informations ethniques au Canada limite la recherche sur l'équité raciale en matière de sécurité routière. Des données ventilées en catégories détaillées et spécifiques sont nécessaires pour identifier les populations les plus à risque au Canada et élaborer des interventions et des politiques pertinentes afin de réduire les incidents de route de manière plus ciblée. (ODD 5.1, 10.2, 10.3, 10.4, 11.7, 11.b, 16.3, 16.10, 16.b)



Les interventions fondées sur des preuves reposent sur des données de qualité. Les organisations dépensent des ressources supplémentaires, et souvent limitées, pour entreprendre la collecte de données et la recherche indépendantes dans un domaine qui fait l'objet de très nombreuses recherches de la part de la multitude de parties prenantes activement impliquées dans le travail lié à la sécurité routière. Des stratégies de collecte de données améliorées, un langage commun, des méthodes de collecte harmonisées et un partage coordonné des données sont essentiels pour améliorer la sécurité routière par des interventions fondées sur des preuves.



FAIRE LA PROMOTION DE L'ÉQUITÉ ET DE L'ACCESSIBILITÉ

De nombreux problèmes identifiés par les participants à l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes étaient ancrés dans l'idée que notre société actuelle, sous de nombreux aspects, est fondée sur des systèmes qui excluent essentiellement certaines populations. Les participants ont estimé que les systèmes actuels qui régissent la sécurité routière ou y interviennent ne sont pas inclusifs pour une grande variété de populations défavorisées, et pas seulement pour les communautés traditionnellement mal desservies, comme les minorités visibles. Dans le contexte de la sécurité routière, les usagers de la route autres que les voitures sont également considérés comme défavorisés et vulnérables.

Pour que les routes et autres espaces publics soient équitables pour tous, les parties prenantes impliquées dans la sécurité routière devraient se concentrer sur des stratégies visant à découvrir, identifier, reconnaître et corriger les inégalités dans nos systèmes actuels. Les participants ont formulé des recommandations concernant l'accessibilité dans l'aménagement urbain et l'environnement bâti, la collaboration avec les communautés et la facilitation de la participation des groupes d'intérêt à la planification et à la conception. Ces mesures devraient réduire les obstacles systémiques à la sécurité routière pour tous.

RECOMMANDATIONS

Redéfinir l'accessibilité

Bien que l'accessibilité ait été reconnue comme un élément clé sous-jacent de la sécurité routière urbaine, les participants ont souligné l'importance de redéfinir l'accessibilité afin d'inclure le plus grand nombre de groupes possible. Pour que les routes urbaines soient réellement accessibles, elles doivent être inclusives, sûres et utilisables par tous. Alors que l'accessibilité désigne traditionnellement les personnes ayant des niveaux différents de mobilité ou de handicap, les experts en sécurité routière ont souligné que cette notion devait être étendue pour inclure le sexe, les origines culturelles, le statut socio-économique,

les régions géographiques, ainsi qu'une variété d'autres facteurs qui peuvent rendre les usagers de la route vulnérables. Les participants ont suggéré qu'une véritable accessibilité serait atteinte lorsque tous les usagers de la route auraient le choix d'utiliser notre environnement bâti facilement et en toute sécurité. (ODD 5.1, 5.5, 10.2, 10.3, 10.4, 11.2, 11.3, 11.7, 11.a, 11.b, 16.7, 16.b)

Concevoir des routes pour tous

Pour aborder les questions d'équité en matière de sécurité routière, il est important que les interventions soient conçues pour rendre les espaces plus sûrs pour tous, plutôt que d'apporter

des améliorations progressives pour répondre aux besoins de certaines populations. Les participants ont identifié l'approche systémique des interventions comme un outil existant utile pour la conception de routes urbaines sûres, ainsi que l'incorporation continue des principes de conception universelle. Le recours à des interventions fondées sur des données probantes qui donnent la priorité à la sécurité pour tous constitue un point de départ pour une intervention collaborative qui peut améliorer le bien-être de tous les usagers de la route. (ODD 3.6, 5.1, 9.4, 10.2, 10.3, 10.4, 11.2, 11.3, 11.7, 11.b)

L'équité dans l'environnement bâti

Les autres problèmes systémiques relevés sont les inégalités dans la manière dont les routes, les villes et les espaces publics sont construits, la manière dont le Code de la route est appliqué dans les différentes collectivités, ainsi que la sécurité et les services offerts dans les espaces urbains. Les quartiers à revenus élevés ont tendance à bénéficier d'un nombre disproportionné de services concernant les interventions de sécurité routière, comme un nombre plus élevé de ralentisseurs, exacerbant ainsi les inégalités existantes par le biais de l'environnement bâti (Fecht, 2012; Rothman et coll., 2020). Ces inégalités dans la conception et la construction des espaces urbains devraient être abordées par les efforts de collaboration d'un large éventail de parties prenantes, en visant une distribution équitable des ressources. L'inclusion de diverses voix des experts, ainsi que les voix de la communauté à la table ronde, permet aux planificateurs de programmes, décideurs politiques et organisateurs communautaires de créer une répartition plus équitable des ressources basées sur les infrastructures. (ODD 5.1, 9.1, 10.2, 10.3, 10.4, 11.2, 11.3, 11.7, 11.b, 16.7, 16.b)

Supprimer les obstacles bureaucratiques au changement

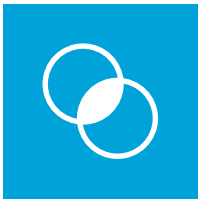
Les participants à l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes ont fait état d'importants défis pour les collectivités qui souhaitent provoquer des changements dans leur propre environnement bâti, entravé par des obstacles bureaucratiques. Les initiatives locales peuvent ne jamais atteindre la phase de mise en œuvre en raison des obstacles imposés par les organisations publiques et privées responsables de l'infrastructure et de l'aménagement urbain, tandis que les projets bien financés et ayant subi des pressions peuvent faire l'objet de moins de négociations publiques et politiques. Pour savoir comment utiliser les systèmes actuels afin de provoquer un changement, il faut souvent un champion connaissant bien des domaines tels que la politique et la bureaucratie. La réduction ou l'élimination de ces obstacles permettrait aux communautés d'avoir une intervention plus directe dans les différentes utilisations de leur espace. (ODD 11.3, 11.7, 16.7, 16.10)

Faire du bon choix un choix facile

Les tables rondes ont mis en évidence la nécessité de s'assurer que les modes de transport actif et les transports en commun soient accessibles à tous les usagers de la route. Pour certaines populations ou communautés, le transport en commun ou actif peut être l'option la moins sûre ou la moins accessible, en raison d'inégalités structurelles dans l'environnement bâti, ainsi que d'obstacles liés au sexe, à la situation socio-économique, à la région géographique ou à la culture. En veillant à ce que ces formes de transport soient plus sûres, plus rapides et plus pratiques, les zones urbaines peuvent améliorer la santé et le bien-être de leurs villes et la sécurité de leurs populations les plus vulnérables. (ODD 3.6, 3.9, 9.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.a, 11.b, 13.2, 13.3)



Pour lever les obstacles systémiques à la sécurité routière urbaine équitable, les parties prenantes impliquées dans la politique et la programmation des routes urbaines doivent veiller à ce que les améliorations apportées aux infrastructures soient justes, inclusives et habilitantes pour les collectivités qui en ont besoin. Pour cela, il faut que les parties prenantes trouvent, reconnaissent et traitent les inégalités de manière appropriée.



ASSURER LA PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS À LA COCRÉATION

Les participants aux tables rondes ont insisté sur la nécessité d'écouter les opinions de tout le monde dans le cadre des stratégies ou mesures de sécurité routière, en mettant l'accent sur l'identification et l'inclusion des besoins personnels et communautaires de manière itérative, afin d'apporter de la valeur à toutes les personnes impliquées dans l'intervention en cours. Il est important d'assurer la participation continue et significative de toutes les parties prenantes qui influenceront un projet ou une intervention ou qui en seront influencées.

Une priorité pour les participants était la nécessité de repenser les stratégies et techniques

actuellement en place pour mobiliser les membres de la communauté dans les processus de planification de la sécurité routière. Les stratégies de mobilisation les plus courantes peuvent ne pas être accessibles à tous, en particulier aux membres les plus vulnérables d'une communauté, les stratégies actuelles ne prenant pas suffisamment en compte les handicaps, le statut socio-économique, le sexe et les barrières géographiques qui pourraient empêcher la participation des parties prenantes. Ces recommandations mettent en avant des stratégies permettant de lever ces obstacles à une participation significative de la communauté en matière de sécurité routière.

RECOMMANDATIONS

Privilégier la cocréation à la consultation

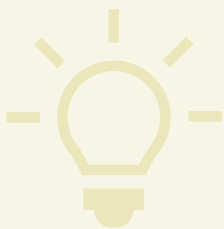
Les participants ont souligné la nécessité d'impliquer la communauté dès les premières étapes des interventions. Grâce à une participation anticipée et à la cocréation, les professionnels de la sécurité routière peuvent donner la priorité aux besoins de la communauté, améliorant ainsi l'engagement continu et la durabilité des programmes. Les professionnels impliqués dans la planification urbaine ont des compétences importantes et nécessaires pour assurer la viabilité et la faisabilité des interventions. Ceci, combiné à l'implication de la communauté dans la réflexion stratégique, permet de satisfaire les besoins réels de manière pertinente et durable. (ODD 5.5, 10.2, 11.3 16.7)

Mettre l'accent sur la sécurité

Les tables rondes ont démontré que la participation des communautés en identifiant les éléments des interventions qui sont les plus importants pour elles est un élément essentiel de l'acceptation, de la durabilité et, en fin de compte, de la réussite. Les participants ont reconnu la sécurité comme un sujet qui trouve un écho chez le grand public, par rapport aux autres résultats potentiels des programmes ou des politiques. Pour accroître et maintenir la participation des communautés aux interventions liées aux routes et autres infrastructures bâties, le résultat le plus important et le plus pertinent que les responsables de la mise en œuvre doivent transmettre aux communautés est la sécurité personnelle et publique. (ODD 3.6, 11.2)

Favoriser la participation importante et continue de la communauté

Pour que la participation des parties prenantes locales apporte de la valeur à leur communauté et aux interventions futures, les responsables de la mise en œuvre doivent impliquer les membres de la communauté de manière systématique et significative, en veillant à ce que chacun ait une place à la table. Cela signifie que les stratégies visant à encourager la participation doivent être adaptées aux populations clés, clairement définies et culturellement appropriées. Les consultations doivent être structurées de manière accessible, en offrant aux membres de la communauté un forum approprié pour s'impliquer. Les participants aux tables rondes ont souligné l'importance de déterminer les questions prioritaires de la communauté locale, en veillant à ce qu'elle soit bien informée de la mise en œuvre et des résultats du projet en question. Il est également essentiel que les responsables de la mise en œuvre disposent d'une structure claire pour le retour continu d'information et la participation active de la communauté. (ODD 5.5, 10.2, 10.3, 10.4, 11.2, 11.3, 11.7, 11.b, 13.3, 16.7, 16.10)



L'augmentation de l'engagement et de la participation intégrés et significatifs des parties prenantes de la communauté dans les interventions relatives à la sécurité routière pourrait augmenter le niveau d'acceptation et le nombre de programmes plus appropriés qui répondent aux besoins réels des communautés. Pour favoriser l'engagement plus significatif des parties prenantes dans la conception des infrastructures et des interventions, les experts et les décideurs en sécurité routière devront créer de nouvelles stratégies pour l'engagement communautaire, la cocréation et l'implication itérative dans la conception et la mise en œuvre des stratégies et des infrastructures de sécurité routière.

PROCHAINES ÉTAPES

Maintenir notre élan

La pandémie de COVID-19 a incité de nombreuses villes canadiennes à accélérer la mise en œuvre d'une série d'initiatives visant à promouvoir et à faciliter l'utilisation du transport actif, tant pour les loisirs que pour le transport en commun. Les grandes villes du pays ont aménagé de nouvelles pistes cyclables, interdit temporairement l'accès des voitures aux routes principales et mis en place des « rues tranquilles » où les véhicules motorisés ne sont autorisés que pour la circulation locale, et à faible vitesse. Ces mesures « visent à fournir des options sûres, pratiques, peu coûteuses et non polluantes à la voiture et aux transports en commun, à faciliter les activités de plein air à moindre risque et à améliorer les liens aux services essentiels » (Lin et coll., 2021).

Les participants aux tables rondes ont convenu que ces développements démontrent l'appétit du public pour l'utilisation de modes de transport actif, et montrent que des interventions pilotes rapidement

mises en œuvre sont non seulement possibles, mais aussi un moyen très efficace d'essayer différentes solutions de l'utilisation de l'espace public. Il est nécessaire de poursuivre sur cet élan vers des routes plus sûres et plus saines. Les participants craignent que, malgré l'augmentation du nombre de cyclistes et les attitudes positives à l'égard de ces interventions (TCAT, 2021), le statu quo d'avant la pandémie ne revienne et que ces projets temporaires ne soient délaissés en faveur des conducteurs. L'initiative *Changer pour de bon*, pour de meilleures routes est en partie un message adressé au secteur pour qu'il saisisse cette occasion de plaider pour que ces interventions positives deviennent permanentes, avant qu'elles ne soient défaites.

Tout au long des consultations et des tables rondes, l'optimisme et le désir d'entreprendre une action collective étaient omniprésents. La nécessité de maintenir la dynamique de l'année écoulée et de s'engager en faveur de routes plus sûres est plus claire que jamais.

NOUS INVITONS LE LECTEUR DE CE RAPPORT À



Traduire les éléments clés et les recommandations de ce rapport en mesures pertinentes pour leur domaine et leur organisation.



S'engager à échanger l'information, afin que tous les secteurs concernés par la sécurité routière et le Canada en général puissent mieux profiter de l'information existante.



S'engager à poursuivre et à accroître les collaborations avec d'autres organisations et personnes qui ont un rôle, une responsabilité et un intérêt dans la sécurité routière urbaine, et à étendre ces liens.



S'engager à financer de façon progressive et proportionnelle les mesures et les organisations qui les mènent, afin de concrétiser les idées et les interventions.

Les tables rondes ont également fait ressortir le désir de poursuivre l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes. Parachute s'engage à renforcer la dynamique acquise par cette initiative et à faciliter l'action collective. En consultation avec tous les représentants des tables rondes, nous créerons un plan de diffusion, de communication et de sensibilisation qui comprendra des messages clés, des appels à l'action et des modèles. Les organisations du collectif de l'initiative Changer pour de bon, pour de meilleures routes pourront ainsi prendre des mesures concrètes pour maximiser leur impact.

Nous créerons des outils pour soutenir :



Le contenu des réseaux sociaux



La publicité donnée / payée



Les exposés aux décideurs



Les présentations lors d'événements
(p. ex., conférences, webinaires, ateliers)



La diffusion d'informations par des voies de communication organisationnelles
(p. ex., infolettres, publipostage électronique)

Ces activités renforceront l'action collective de toutes les organisations impliquées, en tant que groupe et individuellement, en s'inspirant des cinq domaines d'intérêt stratégique de cette initiative. En fin de compte, les décideurs politiques et les secteurs impliqués dans cette initiative partageront ces objectifs et répondront à leurs appels à l'action.

Ressources Supplémentaires



GLOSSAIRE

Approche pour un système sûr :

Une approche intégrée de la sécurité routière, assurant un filet de sécurité pour tous les usagers du système de transport grâce à des solutions qui anticipent l'erreur humaine et tiennent compte de la tolérance aux blessures humaines. Les systèmes sûrs reposent sur une conception appropriée des routes et des véhicules plutôt que sur des changements de comportement de la part des usagers de la route.

Environnement bâti :

L'ensemble des bâtiments, structures, infrastructures et autres constructions, dont les parcs et autres zones de végétation qui n'ont pas été créés par les forces de la nature.

Environnements urbains :

Zones bâties, densément peuplées, accompagnées d'une infrastructure bâtie de soutien. Les environnements urbains comprennent les villes et les banlieues, mais peuvent également inclure des zones présentant des caractéristiques similaires sans les exigences formelles des premiers exemples.

Guide canadien de conception géométrique des routes :

Document créé par l'Association des transports du Canada, qui traite des critères relatifs à la conception des routes dans les milieux urbains et hors de ceux-ci, y compris les routes et les aménagements pour les piétons et les cyclistes.

Objectifs de développement durable (ODD) :

« Les objectifs de développement durable (ODD), également connus sous le nom d'objectifs mondiaux, ont été adoptés par les Nations unies en 2015 comme un appel universel à l'action pour mettre fin à la pauvreté, protéger la planète et faire en sorte que d'ici à 2030 tous les peuples jouissent de

la paix et de la prospérité. Les 17 ODD sont intégrés - ils reconnaissent que l'action dans un domaine aura une incidence sur les résultats dans d'autres, et que le développement doit trouver l'équilibre entre la durabilité sociale, économique et environnementale. » (Objectifs de développement durable, s.d.)

Périurbain :

Zones de transition entre les utilisations rurales et urbaines du sol, situées entre les limites extérieures des centres urbains et régionaux et l'environnement rural.

Principes de conception universelle :

« La conception universelle est la conception de produits et d'environnements de sorte à les rendre utilisables par tout le monde, dans la mesure du possible, sans qu'il soit nécessaire de les adapter ou de les concevoir de manière spécialisée. »

(À propos de la conception universelle, s.d.)

Cela contraste avec les principes généralement répandus de conception pour l'utilisateur moyen. Selon le Centre for Universal Design, les sept principes sont les suivants : l'utilisation équitable, la souplesse d'utilisation, l'utilisation simple et intuitive, l'information perceptible, la tolérance à l'erreur, le faible effort physique et la taille et l'espace pour l'approche et l'utilisation (Les 7 principes, s.d.). Quoique similaire, la conception universelle n'est pas analogue à la conception inclusive : cette dernière est axée sur la garantie de l'inclusivité de la conception, ce qui peut impliquer différentes solutions pour certains groupes de personnes, alors que la conception universelle vise à fournir des conceptions accessibles à la plupart par une solution unique. (Mourichon, 2020)

Rues conviviales :

les rues conviviales sont des rues pour tous, qui donnent la priorité à la sécurité, à l'accès et au confort de tous les usagers, en mettant l'accent sur les populations traditionnellement mal desservies, comme les personnes âgées, les piétons, les personnes à mobilité réduite, les communautés PANDC ou les femmes. Les rues conviviales visent à rendre toutes les activités sur les routes et autour de celles-ci sûres et accessibles, quel que soit le mode de transport de l'utilisateur ou sa situation de vie. (What Are Complete Streets?, s.d.)

Systèmes de prévention des collisions :

Solutions technologiques qui aident les conducteurs à éviter les collisions avec d'autres véhicules, des piétons, des animaux ou des objets tels que des poteaux ou des arbres. Il s'agit par exemple de dispositifs de maintien dans la voie, de systèmes d'avertissement de collision avant ou de régulateurs de vitesse adaptatifs.

Vision Zéro :

« Vision Zéro » est une stratégie visant à éliminer tous les décès et les blessures graves dus à la circulation, tout en augmentant la mobilité sûre, saine et équitable pour tous. Mise en œuvre pour la première fois en Suède dans les années 1990, Vision Zéro a fait ses preuves dans toute l'Europe et elle gagne maintenant du terrain dans les grandes villes américaines. » (Qu'est-ce que la Vision Zéro?, s.d.)

ANNEXE

Liste des objectifs de développement durable connexes



3 | Bonne santé et bien-être

3.6 D'ici à 2020, réduire de moitié le nombre de décès et de blessures dus aux accidents de la route dans le monde.

3.9 D'ici à 2030, réduire considérablement le nombre de décès et de maladies dus à des produits chimiques dangereux et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol



5 | Égalité entre les sexes

5.1 Mettre fin à toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes et des filles partout dans le monde.

5.5 Garantir la participation pleine et efficace des femmes et l'égalité des chances en matière de leadership à tous les niveaux de décision de la vie politique, économique et publique.



9 | Industrie, innovation et infrastructures

9.1 Bâtir des infrastructures de qualité, fiables, durables et résilientes, y compris des infrastructures régionales et transfrontalières, pour soutenir le développement économique et le bien-être humain, en mettant l'accent sur un accès abordable et équitable pour tous.

9.4 D'ici à 2030, moderniser les infrastructures et rénover les industries pour les rendre durables, en améliorant l'efficacité de l'utilisation des ressources et en adoptant davantage de technologies et de processus industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays prenant des mesures en fonction de ses capacités respectives.



10 | Réduction des inégalités

10.2 D'ici à 2030, autonomiser et promouvoir l'inclusion sociale, économique et politique de tous, sans distinction d'âge, de sexe, de handicap, de race, d'appartenance ethnique, d'origine, de religion ou de statut économique ou autre.

10.3 Assurer l'égalité des chances et réduire les inégalités des résultats, notamment en éliminant les lois, politiques et pratiques discriminatoires et en favorisant des lois, des politiques et des mesures appropriées à cet égard

10.4 Adopter des politiques, notamment fiscales, salariales et de protection sociale, et parvenir progressivement à une plus grande égalité.



11 | Villes et communautés durables

11.2 D'ici à 2030, assurer à tous l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, avec une attention particulière aux besoins des personnes en situation de vulnérabilité, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

11.3 D'ici à 2030, renforcer l'urbanisation inclusive et durable et les capacités de planification et de gestion participatives, intégrées et durables des établissements humains dans tous les pays.

11.6 D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, notamment en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion des déchets, municipaux et autres.

11.7 D'ici à 2030, assurer l'accès universel à des espaces verts et publics sûrs, inclusifs et accessibles, en particulier pour les femmes et les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées.

11.a Soutenir les liens économiques, sociaux et environnementaux positifs entre les zones urbaines, périurbaines et rurales en renforçant la planification du développement national et régional.

11.b D'ici à 2020, augmenter sensiblement le nombre de villes et d'établissements humains qui adoptent et mettent en œuvre des politiques et des plans intégrés en faveur de l'inclusion, de l'efficacité des ressources, de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à celui-ci, de la résilience aux catastrophes, et élaborer et mettre en œuvre, conformément au cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030, une gestion globale des risques de catastrophe à tous les niveaux.



13 | Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques

13.2 Intégrer les mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationales

13.3 Améliorer l'éducation, la sensibilisation et les capacités humaines et institutionnelles en matière d'atténuation, d'adaptation, de réduction des impacts et d'alerte précoce concernant le changement climatique.



16 | Paix, justice et institutions efficaces

16.3 Promouvoir l'État de droit au niveau national et international et garantir l'égalité d'accès à la justice pour tous.

16.7 Assurer une prise de décision réactive, inclusive, participative et représentative à tous les niveaux.

16.10 Garantir l'accès du public à l'information et protéger les libertés fondamentales, conformément à la législation nationale et aux accords internationaux.

16.b Promouvoir et appliquer des lois et des politiques non discriminatoires pour le développement durable.

RÉFÉRENCES

- Collaboration atlantique pour la prévention des blessures. (s.d.) The Social Determinants of Injury. [http://www.acip.ca/Document-Library/ACIP%20Publications%20\(All\)/ACIP%20Social%20Determinants%20of%20Injury%202011.pdf](http://www.acip.ca/Document-Library/ACIP%20Publications%20(All)/ACIP%20Social%20Determinants%20of%20Injury%202011.pdf)
- Emrich, T. (30 juillet 2018). Promouvoir l'équité dans le cadre bâti : « qui, quoi et quand » Centre de collaboration nationale des déterminants de la santé : <https://nccdh.ca/fr/blog/entry/promoting-equity-in-the-built-environment-the-who-what-and-when1>
- Farkas, B., Wagner, D. J., Nettel-Aguirre, A., Friedenreich, C., et McCormack, G. R. (2019). Synthèse des données probantes – Associations entre les caractéristiques de l'environnement bâti du quartier et la marche chez les adultes canadiens : une revue systématisée de la littérature. *Promotion de la santé et prévention des maladies chroniques au Canada : recherche, politique et pratique*, 39(1), 1–14. <https://doi.org/10.24095/hpcdp.39.1.01f>
- Fecht, S. (3 mai 2012). Accident-zone: Poorer neighborhoods have less-safe road designs. *Scientific American*. <https://www.scientificamerican.com/article/accident-zone-poorer-neighborhoods/>
- Friel, S., Akerman, M., Hancock, T., Kumaresan, J., Marmot, M., Melin, T., Vlahov, D., et membres de GRNUHE. (2011). Addressing the social and environmental determinants of urban health equity: Evidence for action and a research agenda. *Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine*, 88(5), 860–874. <https://doi.org/10.1007/s11524-011-9606-1>
- Goddard, T., Ralph, K., Thigpen, C.G., et Iacobucci, E. (2019). Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 3. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100073>
- Gray, J. A., Zimmerman, J. L., et Rimmer, J. H. (2012). Built environment instruments for walkability, bikeability, and recreation: Disability and universal design relevant? *Disability and Health Journal*, 5(2), 87–101. <https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2011.12.002>
- Gouvernement du Canada. (2020). Énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES). Gouvernement du Canada. <https://www.nrcan.gc.ca/science-and-data/data-and-analysis/energy-data-and-analysis/energy-facts/energy-and-greenhouse-gas-emissions-ghgs/20063#L4>
- Hussain, Q., Feng, H., Grzebieta, R., Brijs, T., et Olivier, J. (2019). The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash: A systematic review and meta-analysis. *Accident; analysis and prevention*, 129, 241–249. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.05.033>
- Leinberger, C. B. et Hadden Loh, T. (12 juillet 2019). The economic power of walkability in metro areas. Brookings. <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2019/07/12/the-economic-power-of-walkability-in-metro-areas/>

- Lin, B., Chan, T. C. Y., et Saxe, S. (2021). The impact of COVID-19 cycling infrastructure on low-stress cycling accessibility: A case study in the City of Toronto. *Findings*, 19069. <https://doi.org/10.32866/001c.19069>
- McCormack, G. R., Cabaj, J., Orpana, H., Lukic, R., Blackstaffe, A., Goopy, S., Hagel, B., Keough, N., Martinson, R., Chapman, J., Lee, C., Tang, J., et Fabreau, G. (2019). A scoping review on the relations between urban form and health: a focus on Canadian quantitative evidence. *Promotion de la santé et prévention des maladies chroniques au Canada : recherche, politique et pratique*, 39(1), 187-200. <https://doi.org/10.24095/hpcdp.39.5.03f>
- Mizdrak, A., Blakely, T., Cleghorn, C. L., et Cobiac, L. J. (2019). Potential of active transport to improve health, reduce healthcare costs, and reduce greenhouse gas emissions: A modelling study. *PLOS ONE*, 14(7), e0219316. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0219316>
- Moradi, A., Soori, H., Kavousi, A., Eshghabadi, F., et Jamshidi, E. (2016). Spatial Factors Affecting the Frequency of Pedestrian Traffic Crashes: A Systematic Review. *Archives of trauma research*, 5(4), e30796. <https://doi.org/10.5812/atr.30796>
- Parachute. (2021). Potentiel perdu, potentiel de changement : Le coût des blessures au Canada. <https://www.parachute.ca/fr/ressource-professionnelle/le-cout-des-blessures-au-canada/>
- Urbanisme participatif. (25 avril 2019). Collisions et équité : les rues des secteurs défavorisés sont plus dangereuses pour les piétons. *Urbanisme participatif*. <https://urbanismeparticipatif.ca/media/2019-collisions-et-equite-les-rues-des-secteurs-defavorises-sont-plus-dangereuses-pour-les>
- Riga, A. (15 juillet 2020). Vision Zero campaign: How many road deaths are acceptable? *Montreal Gazette*. <https://montrealgazette.com/news/local-news/montreal-launches-road-safety-publicity-campaign>
- Riggs, W. (2019). Perception of safety and cycling behaviour on varying street typologies: Opportunities for behavioural economics and design. *Transportation Research Procedia*, 42, 204-218. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.09.039>
- Rossi, I. A., Vienneau, D., Ragetti, M. S., Flückiger, B., et Rösli, M. (2020). Estimating the health benefits associated with a speed limit reduction to thirty kilometres per hour: A health impact assessment of noise and road traffic crashes for the Swiss city of Lausanne. *Environment international*, 145, 106126. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.106126>
- Rothman, L., Cloutier, M. S., Manaugh, K., Howard, A. W., Macpherson, A. K., et Macarthur, C. (2020). Spatial distribution of roadway environment features related to child pedestrian safety by census tract income in Toronto, Canada. *Injury prevention: journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, 26(3), 229–233. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2018-043125>
- Statistique Canada. (31 juillet 2019). Les circonstances entourant les décès liés au cyclisme au Canada, 2006 à 2017. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/82-625-x/2019001/article/00009-fra.htm>

- Tcymbal, A., Demetriou, Y., Kelso, A., Wolbring, L., Wunsch, K., Wäsche, H., Woll, A., et Reimers, A. K. (2020). Effects of the built environment on physical activity: a systematic review of longitudinal studies taking sex/gender into account. *Environmental health and preventive medicine*, 25(1), 75. <https://doi.org/10.1186/s12199-020-00915-z>
- Association des Transport du Canada. (2020). Guide canadien de conception géométrique des routes. <https://www.tac-atc.ca/fr/publications-et-ressources/guide-canadien-de-conception-geometrique-des-routes>
- The Centre for Active Transportation. (2021). ActiveTO major road closures: Intercept survey evaluation report. The Centre for Active Transportation. <https://www.tcat.ca/resources/activeto-major-road-closures-evaluation-report/>
- Thielman, J., Rosella, L., Copes, R., Lebenbaum, M., et Manson, H. (2015). Neighborhood walkability: Differential associations with self-reported transport walking and leisure-time physical activity in Canadian towns and cities of all sizes. *Preventive Medicine*, 77, 174–180. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2015.05.011>
- Transports Canada. (2011). Sécurité routière au Canada. <https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tp15145f.pdf>
- Transports Canada. (11 juin 2021). Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2019. Transports Canada. <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/statistiques-donnees/statistiques-collisions-route-canada-2019>
- Nations Unies. (2015). Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030. <https://sdgs.un.org/fr/2030agenda>
- Vision Zero Network. (s.d.) What is Vision Zero?. <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero>
- Warburton, D. E. R., Katzmarzyk, P. T., Rhodes, R. E., et Shephard, R. J. (2007). Evidence-informed physical activity guidelines for Canadian adults. *Canadian Journal of Public Health*, 98(2), S16-68.
- Organisation mondiale de la santé. (s.d.) Strategies for healthy and sustainable transport. Organisation mondiale de la santé. <https://www.who.int/teams/control-of-neglected-tropical-diseases/yaws/diagnosis-and-treatment/air-quality-and-health>
- Wood, L., Frank, L. D., et Giles-Corti, B. (2010). Sense of community and its relationship with walking and neighbourhood design. *Social Science & Medicine*, 70(9), 1381–1390. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2010.01.021>

CONTACTEZ-NOUS

Siège

150 Eglinton Ave East
Suite 300
Toronto, Ontario
M4P 1E8

Téléphone

647-776-5100

Numéro sans frais

1-888-537-7777

Courriel

info@parachute.ca

**Pour toute demande
presse, merci de contacter**
media@parachute.ca
647-776-5128

Soutenu par



Desjardins
Assurances


Parachute
PRÉVENIR LES BLESSURES. SAUVER DES VIES.