

PISTE



PARTENARIAT | INTERVENTION |
SENSIBILISATION | TECHNOLOGIE | ÉVALUATION



STRATÉGIE 2021-2026 SÉCURITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

LA VIE HUMAINE,
AU CŒUR DE NOS ACTIONS



PRÉSENTATION DE LA STRATÉGIE



Ce document a été élaboré par la Direction de la sécurité des réseaux de transport de la Sûreté du Québec.

Dans cette publication, le genre masculin est utilisé pour désigner les femmes et les hommes, sans discrimination, uniquement dans le but d’alléger le texte.

© Sûreté du Québec, octobre 2021

Tous droits réservés.

La reproduction et la traduction, même partielles, sont interdites sans l’autorisation de la Sûreté du Québec.

Table des matières

MOT DU DIRECTEUR

4

CONTEXTE ORGANISATIONNEL

5

LA SÛRETÉ DU QUÉBEC

5

La Direction de la sécurité des réseaux de transport

5

Mission, vision et valeurs

5

LE BILAN DES COLLISIONS

6

Véhicules routiers

6

Véhicules hors route

6

Embarcations nautiques

6

LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

7

L'Énoncé d'orientations en matière de sécurité routière 2006-2012

7

La Politique en matière de sécurité routière 2013-2020

7

Un défi toujours présent

7

LA STRATÉGIE EN SÉCURITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT 2021-2026

8

CONTEXTE : UNE TENDANCE MONDIALE ÉMERGENTE

8

Qu'est-ce que la Vision zéro?

9

LES PRINCIPES DE LA STRATÉGIE 2021-2026

9

LES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE 2021-2026

10

Objectif général

10

Objectifs spécifiques

10

LES ÉLÉMENTS-CLÉS DE LA STRATÉGIE 2021-2026

11

Premier anneau : La vie humaine, au cœur de nos actions

11

Deuxième anneau : Les champs d'intervention

12

Troisième anneau : Les causes de collisions et facteurs aggravants

13

Quatrième anneau : Les clientèles cibles

14

Cinquième anneau : Les axes stratégiques

15

ET LA COMMUNICATION?

16

POUR NOUS JOINDRE

17

Mot du directeur

Mesdames, Messieurs,

C'est avec plaisir que je vous présente la nouvelle *Stratégie en sécurité des réseaux de transport 2021-2026, La vie humaine, au cœur de nos actions* (Stratégie 2021-2026) de la Sûreté du Québec. Celle-ci s'inscrit en continuité de nos actions stratégiques visant l'amélioration du bilan routier et récréotouristique.

Rappelons que l'an dernier, la Sûreté du Québec célébrait ses 150 ans au service de la population. Au fil de ces années, les activités réalisées par cette dernière sont devenues de plus en plus variées et complexes, mais elle n'a cessé de s'adapter aux nouvelles réalités, ce dont témoignent les résultats de ses nombreuses opérations en sécurité des réseaux de transport. Pour ne citer que cet exemple, pensons aux interventions des agents évaluateurs en reconnaissance de drogue afin de détecter la capacité de conduire affaiblie par la drogue.



Au début de l'année 2021, la directrice générale par intérim, M^{me} Johanne Beausoleil, énonçait ses priorités dont celle de « continuer d'assurer une présence et une visibilité policières ». La Direction de la sécurité des réseaux de transport, créée en décembre dernier, a notamment pour mandat de mettre en œuvre cette priorité en bonifiant l'offre de service afin d'exercer une visibilité soutenue sur les réseaux de transport. Cette priorité se traduit par la mise en œuvre de la Stratégie 2021-2026 en collaboration avec les unités de la Grande fonction de la surveillance du territoire (GFST), ainsi que par des actions concrètes en synergie avec ses cinq axes : Partenariat, Intervention, Sensibilisation, Technologie et Évaluation. Ces pistes d'action, élaborées et mesurées annuellement, accompagneront le déploiement de la Stratégie 2021-2026.

Par ailleurs, le directeur général adjoint de la GFST, monsieur Patrick Bélanger, me signifiait ses attentes pour la présente année, dont l'une vise le développement de stratégies en matière de sécurité des réseaux de transport en partenariat avec les autres acteurs clés dans ce domaine, afin d'atteindre une diminution des collisions mortelles et avec blessés graves, tout en optimisant notre présence et notre performance sur les réseaux de transport. C'est ainsi que nous avons développé la Stratégie 2021-2026, soit une nouvelle orientation pour toutes nos actions en matière de sécurité sur la route, sur les **sentiers de véhicules hors route** ainsi que sur les **plans d'eau**.

La Stratégie 2021-2026 s'arrime donc aux plus hautes attentes organisationnelles. Les pistes d'action s'arrimeront également avec les recommandations du [rapport final](#) du Comité consultatif sur la réalité policière, dont la proximité, la concertation et le partenariat font partie des principaux éléments du virage proposé¹.

Enfin, je prends moi-même l'engagement d'assurer, avec l'ensemble de mon équipe et en collaboration avec les membres policiers et civils affectés à la sécurité des réseaux de transport, de rendre les réseaux de transport sur notre territoire toujours plus sécuritaires, puisque la vie humaine est au cœur de nos actions.

Soyez prudents dans tous vos déplacements!

Le directeur,

A blue ink signature of Luc Belzile.

Inspecteur-chef Luc Belzile
Direction de la sécurité des réseaux de transport



¹ Comité consultatif sur la réalité policière. *Rapport final Modernité, Confiance, Efficacité*, Gouvernement du Québec, 2021. [En ligne]
https://www.securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/police/pratiques_policiers/rapport_ccrp_final.pdf (Page consultée le 21 septembre 2021.)

Contexte organisationnel

La Sûreté du Québec

La Sûreté du Québec, ci-après nommée Sûreté, a connu de nombreuses transformations depuis sa création en 1870. Elle s’est constamment adaptée aux diverses lois et aux mandats qui lui ont été confiés. Elle est demeurée à l’affût des moyens les plus efficaces pour lutter contre les nouvelles formes de criminalité. Elle a su développer une expertise de pointe et conclure des partenariats stratégiques. Plus ouverte que jamais sur l’extérieur, elle s’est adjointe l’expertise des autres organisations et offre sa contribution en retour pour atteindre un objectif commun : la sécurité de la population².

Les mandats de la Sûreté se déclinent principalement au sein de trois grandes fonctions, soit celles de la Surveillance du territoire, des Enquêtes criminelles et de l’Administration. Plus précisément, la Grande fonction de la surveillance du territoire est composée des districts qui couvrent l’ensemble du territoire de la Sûreté et de plusieurs directions, dont la Direction de la sécurité des réseaux de transport.

La Direction de la sécurité des réseaux de transport

Afin de toujours mieux contribuer à l’amélioration du bilan routier et récréotouristique, la nouvelle Direction de la sécurité des réseaux de transport a été créée en décembre 2020. Elle a pour mandat d’assurer la sécurité des réseaux de transport sur le territoire de la Sûreté, en collaboration avec l’ensemble des membres qui y sont affectés, afin de sauver des vies et de limiter la gravité des blessures. Elle vise à rendre les déplacements toujours plus sécuritaires en appliquant la réglementation et en intervenant efficacement sur les principales causes de collisions et facteurs aggravants des blessures. De même, elle assure une présence continue et contribue à sensibiliser les usagers aux enjeux de sécurité sur les réseaux de transport, en partageant cette responsabilité avec ses nombreux partenaires.

Mission, vision et valeurs

La mise en œuvre de la présente *Stratégie en sécurité des réseaux de transport 2021-2026, La vie humaine, au cœur de nos actions* permettra d’orienter l’ensemble de ces actions. En effet, la Stratégie 2021-2026 s’inscrit dans la mission de la Sûreté :

Comme cela est précisé dans la Loi sur la police (RLRQ, chapitre P-13.1), la Sûreté est vouée au maintien de la paix, de l’ordre et de la sécurité publique ainsi qu’à la prévention et à la répression du crime. Ses membres assurent la sécurité des personnes et des biens, sauvegardent les droits et les libertés, sont attentifs aux besoins des victimes et collaborent avec la communauté. En tant que police nationale, la Sûreté soutient la communauté policière, coordonne des opérations policières d’envergure, contribue à l’intégrité des institutions étatiques et assure la sécurité des réseaux de transport qui relèvent du Québec. De plus, elle gère un service central de renseignements qu’elle met à la disposition des autres corps de police.

De même, elle s’inscrit dans la vision de la Sûreté :

La Sûreté s’engage à être à l’écoute des citoyens et poursuit la mise en œuvre de stratégies proactives afin d’offrir des services adaptés à leurs préoccupations et aux réalités des collectivités.

Enfin, elle prône également les valeurs organisationnelles de la Sûreté :

SERVICE Nous sommes animés par une volonté de nous dépasser afin de répondre aux attentes des citoyens, de nos partenaires et de nos collègues. Il est fondamental pour notre personnel policier et civil de servir, d’aider, d’être utile et disponible.	RESPECT Nous manifestons de la considération à l’égard des citoyens, de nos partenaires et de nos collègues dans l’exercice de nos fonctions. Nous respectons la dignité et les droits des personnes ainsi que les valeurs démocratiques et individuelles.
PROFESSIONNALISME Nous agissons selon les règles de l’art dans nos interventions. Être à l’écoute, s’adapter au changement et se développer continuellement sont les composantes clés de notre professionnalisme.	INTÉGRITÉ Nous prenons en compte l’intérêt public ainsi que les valeurs et les normes de notre institution dans les décisions concernant les citoyens, nos partenaires et nos collègues. Notre comportement vise à préserver la confiance des citoyens à l’égard de notre institution.

² Le texte est principalement tiré du Rapport annuel de gestion 2020-2021 de la Sûreté du Québec. Pour plus de détails, voir Sûreté du Québec. *Rapport annuel de gestion 2020-2021*, 2021. [En ligne] <https://www.sq.gouv.qc.ca/organisation/publications/> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

Le bilan des collisions

L'évolution du bilan routier et récréotouristique au cours des dernières années³ démontre que la mise en place de différentes stratégies et mesures, incluant l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions législatives, ont contribué à l'atteinte des objectifs de réduction du nombre de collisions mortelles et avec blessés graves sur le territoire de la Sûreté du Québec.

Véhicules routiers

Le bilan des collisions mortelles et avec blessés graves impliquant un véhicule immatriculé pour circuler sur le réseau routier poursuit une tendance à la baisse depuis les dernières années. Cette amélioration est notamment due aux nombreuses actions ayant été mises en œuvre au cours des dernières années, incluant le déploiement du contrôle automatisé de la circulation (cinémomètres photographiques et caméras aux feux rouges). Rappelons que la Sûreté dessert environ 75 % du réseau routier de la province, en plus d'avoir la compétence exclusive pour appliquer le Code de la sécurité routière sur les autoroutes.

Année financière	Véhicule routier		
	Mortelles	Blessés graves	Total
2016-2017	232	703	935
2017-2018	242	758	1000
2018-2019	227	638	865
2019-2020	222	629	851
2020-2021	223	550	773
Moyenne	229,2	655,6	884,8

Année financière	Véhicule hors route		
	Mortelles	Blessés graves	Total
2016-2017	44	160	204
2017-2018	39	181	220
2018-2019	44	170	214
2019-2020	55	172	227
2020-2021	49	183	232
Moyenne	46,2	173,2	219,4

Véhicules hors route

Le bilan des collisions mortelles et avec blessés graves impliquant un véhicule hors route, tel qu'une motoneige ou un véhicule tout-terrain (VTT), varie d'une année à l'autre. La Sûreté souhaite atteindre une tendance à la baisse au cours des prochaines années, mais le défi est grand considérant les nombreux enjeux auxquels elle fait face, dont le nombre élevé et en croissance de ces véhicules qui circulent sur les terrains privés ainsi que l'étendue du territoire, constitué de plus de 33 500 km de sentiers de motoneige et de 25 000 km de sentiers de VTT.

Embarcations nautiques

Le bilan des collisions mortelles et avec blessés (graves et légers⁴) démontre une tendance à la hausse. Pourtant, chaque année, la Sûreté effectue de nombreuses opérations sur plusieurs des 511 plans d'eau navigables sur lesquels elle est appelée à patrouiller. Il s'agit d'un défi considérable en matière de surveillance policière et d'application des lois de compétence fédérale. En collaboration avec ses partenaires, la Sûreté souhaite optimiser ses stratégies d'intervention pour augmenter la sécurité sur les plans d'eau pour les prochaines années.

Année financière	Embarcation nautique		
	Mortelles	Blessés	Total
2016-2017	0	9	9
2017-2018	0	9	9
2018-2019	1	11	12
2019-2020	1	11	12
2020-2021	3	17	20
Moyenne	1	11,4	12,4

Notons que parmi les principales causes et facteurs contributifs à l'ensemble de ces collisions, nous retrouvons la vitesse, la capacité de conduire affaiblie par l'alcool et/ou la drogue, la distraction au volant ainsi que le non port des équipements de protection.

³ Source : Rapports annuels de gestion (RAG) de la Sûreté du Québec pour les années mentionnées; les RAG peuvent être consultés sur son site Internet : <https://www.sq.gouv.qc.ca/organisation/publications/>. La période correspondant à une année financière s'étend du 1^{er} avril au 31 mars. Certaines données n'étant pas mentionnées dans le RAG de 2020-2021, celles-ci ont été extraites séparément.

⁴ Les systèmes de gestion ne permettent pas de ventiler les blessés graves et légers.

La planification stratégique

Depuis de nombreuses années, la sécurité des réseaux de transport fait partie intégrante de la planification stratégique de la Sûreté. Par le biais de différentes stratégies, celle-ci vise principalement la diminution du nombre de collisions mortelles et avec blessés graves.

Actuellement, la [Planification stratégique 2020 à 2023](#)⁵ comporte l'objectif d'améliorer le bilan routier et hors route par l'augmentation des interventions réalisées auprès des usagers des réseaux de transport visant les principales causes de collisions, contribuant ainsi à la diminution des collisions mortelles et des collisions avec blessés graves impliquant un véhicule immatriculé pour circuler sur le réseau.

En plus des actions prévues à sa planification stratégique, la Sûreté s'est dotée de stratégies spécifiques en matière de sécurité des réseaux de transport au cours des dernières années. Deux d'entre elles se distinguent particulièrement.

L'Énoncé d'orientations en matière de sécurité routière 2006-2012

Cette stratégie avait pour objectif de contrer toute détérioration du bilan routier sur le territoire de la Sûreté, soit en freinant la tendance à la hausse des collisions avec dommages corporels. L'objectif a été atteint avec succès. Elle avait pour orientations une vision provinciale, le déploiement efficient des ressources et la collaboration avec des partenaires, et ce, selon trois axes : l'amélioration des outils de gestion; l'optimisation opérationnelle; ainsi que les activités innovatrices.

La Politique en matière de sécurité routière 2013-2020

Cette stratégie avait pour fondement d'élaborer une vision provinciale en sécurité routière laissant place à une liberté d'action locale, de sorte que chaque unité puisse adapter les outils en fonction de ses réalités, de son territoire et de ses partenaires locaux. Les objectifs étaient de poursuivre l'amélioration du bilan routier et l'accroissement du sentiment de sécurité des usagers de la route; de mobiliser les effectifs et les membres des comités de sécurité publique, tout en considérant l'évolution constante de l'environnement; d'accroître l'efficacité et la visibilité lors des opérations nationales, notamment pendant les périodes critiques en sécurité routière (longs congés); ainsi que de remplir le mandat de prévention en sécurité routière, auprès de tous les conducteurs et particulièrement des jeunes de 16 à 24 ans. Elle misait sur la synergie de ses quatre axes Éducation, Prévention, Intervention et Communication (EPIC) et était assortie de plans d'actions en sécurité routière et récréotouristique.

Un défi toujours présent

Malgré la tendance à la baisse du nombre de collisions mortelles et avec blessés graves sur le réseau routier depuis 2006, le défi reste présent : non seulement faut-il s'améliorer en regard d'un nombre moins élevé de collisions mortelles et avec blessés graves, mais certaines remontées surviennent périodiquement, de sorte qu'une certaine stagnation du bilan est constatée. Par ailleurs, les collisions sur les [sentiers de véhicules hors route](#) et les [plans d'eau](#) ne poursuivent pas cette tendance à la baisse.

Il est donc primordial de mettre continuellement en place de nouvelles orientations et des mesures reconnues pour leur efficacité en matière de sécurité des réseaux de transport, actualisées selon les nouvelles tendances mondiales. C'est dans ce contexte que la Stratégie 2021-2026 a été élaborée.

⁵ Sûreté du Québec. *Plan stratégique 2020-2023*, 2020. [En ligne] <https://www.sq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2020/10/plan-strategique-2020-2023.pdf> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

La Stratégie en sécurité des réseaux de transport 2021-2026

Contexte : une tendance mondiale émergente

Au cours des dernières années, une nouvelle tendance mondiale émerge visant à diminuer les collisions mortelles et avec blessés graves : la *Vision Zéro*. Adoptée pour la première fois en 1997 par la Suède, cette stratégie hautement efficace et novatrice lui a permis d'atteindre l'un des plus faibles taux de mortalité sur la route au monde.

Rappelons qu'en mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies proclamait la [Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020](#) afin « de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde d'ici à 2020 »⁶. Le Plan mondial pour cette décennie s'appuyait sur les principes directeurs des systèmes sûrs et de la *Vision zéro*. Poursuivant la même volonté d'amélioration de la sécurité routière au niveau mondial, l'Assemblée générale des Nations Unies adoptait une [résolution](#)⁷ en août 2020 et proclamait la seconde Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030.

Plusieurs pays ont déjà adhéré à la Vision zéro et le Canada n'y fait pas exception avec sa [Stratégie de sécurité routière 2025 \(SSR 2025\)](#), [Vision zéro : les routes les plus sûres du monde](#)⁸. Son but est d'encourager la collaboration entre tous les intervenants en sécurité routière pour atteindre un objectif commun : rendre les routes du Canada les plus sûres au monde afin de réduire les décès et blessures graves liées aux collisions routières.

De nombreuses provinces et villes canadiennes ont déjà adhéré à cette tendance. Au Québec, plusieurs partenaires nationaux y ont également adhéré, dont le ministère des Transports du Québec (MTQ) dans sa [Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité](#)⁹ ainsi que la Société de l'assurance automobile du Québec dans sa [Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2023](#)¹⁰.

Pour ce qui est des actions impliquant les corps policiers, plusieurs villes ont adhéré à cette tendance, dont la ville de Montréal dans son [Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021, Des assises solides pour mieux travailler ensemble](#)¹¹, ainsi que la ville de Québec dans sa [Stratégie de sécurité routière 2020-2024, Ralentir, Être courtois, Sécuriser](#).¹²

Toujours soucieuse d'adopter les meilleures pratiques en lien avec sa mission, la Sûreté a également choisi d'adhérer à cette tendance avec sa *Stratégie en sécurité des réseaux de transport 2021-2026, La vie humaine, au cœur de nos actions*.

La Sûreté a innové en intégrant le volet récréotouristique à sa Stratégie 2021-2026, puisque la philosophie Vision zéro concerne principalement le réseau routier, alors que les **sentiers de véhicules hors route** et les **plans d'eau** constituent également des réseaux de transport prioritaires sur lesquels la Sûreté souhaite agir.

⁶ World Health Organization. *Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*, [En ligne] https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/french_global_plan.pdf (Page consultée le 21 septembre 2021.)

⁷ Assemblée générale des Nations Unies, *Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 31 août 2020 (A/RES/74/299)*, [En ligne] <https://undocs.org/fr/A/RES/74/299> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

⁸ Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCMTA). *Stratégie de sécurité routière 2025 (SSR 2025), Vision zéro : les routes les plus sûres du monde*, [En ligne] <https://ccmta.ca/road-safety-strategy/fr/strategy> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

⁹ Ministère des Transports du Québec (MTQ). *Politique de mobilité durable - 2030 : Transporter le Québec vers la modernité*. [En ligne] https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf (Page consultée le 21 septembre 2021.)

¹⁰ Société de l'assurance automobile du Québec. *Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2023*, [En ligne] <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/strategie-prevention-securite-routiere-2021-2023.pdf> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

¹¹ Ville de Montréal. *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021, Des assises solides pour mieux travailler ensemble*, [En ligne] <https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/documents/vision-zero-ville-de-montreal-2019-2021.pdf> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

¹² Ville de Québec. *Stratégie de sécurité routière 2020-2024*, [En ligne] <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/securite-routiere/docs/strategie-de-securite-routiere-2020-2024.pdf> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

Qu’est-ce que la Vision zéro?

La Stratégie 2021-2026 est inspirée de la [SSR 2025](#)¹³ et adhère à la **Vision zéro**, soit une tendance mondiale émergente qui a fait ses preuves en matière d’amélioration du bilan. Il ne s’agit pas d’un slogan ni d’un objectif chiffré doté d’une échéance : il s’agit d’une aspiration, d’une nouvelle façon de concevoir la sécurité des réseaux de transport.

Le succès des interventions repose sur un **principe fondamental : la sécurité des réseaux de transport est une responsabilité partagée entre tous les acteurs**. Il n’est désormais plus question de travailler de façon indépendante, les actions doivent être concertées entre les acteurs-clés et poursuivre une même vision pour parvenir à une amélioration appréciable du bilan. **Le partenariat est une condition essentielle**.

Les pratiques nécessitent d’être adaptées à cette nouvelle philosophie qui place la tolérance humaine à la force physique au cœur des priorités. Les actions doivent viser à **diminuer les risques de décès ou de blessures graves** que l’humain supporte difficilement.

L’adhésion à la Vision zéro implique un **changement de paradigme** en sécurité des réseaux de transport, ce qui se traduit nécessairement par [changement des perceptions](#)¹⁴ entre l’approche traditionnelle et la Vision zéro.

Approche traditionnelle	Vision Zéro
<ul style="list-style-type: none">• On présuppose un comportement humain irréprochable. On vise le perfectionnement du comportement humain sur un réseau imparfait.• Les collisions sont une conséquence potentielle inévitable lors d’un déplacement.• La responsabilité des collisions revient aux usagers.• On cherche à diminuer le nombre global de collisions sans égard à la gravité des blessures.• On intervient de façon réactive et ponctuelle, en priorisant les sites à risques.• Les initiatives de sécurité sont coûteuses.	<ul style="list-style-type: none">• On prend en compte la faillibilité et la vulnérabilité humaine. On vise le perfectionnement du réseau pour un comportement humain imparfait.• Le risque routier est inacceptable.• La responsabilité est partagée entre les différents acteurs (concepteurs, gestionnaires et usagers).• On cherche à diminuer les collisions mortelles et avec blessés graves.• On adopte une approche proactive visant l’ensemble des composantes des réseaux de transport.• Les initiatives de sécurité réduisent les coûts sociaux.

Les principes de la Stratégie 2021-2026

Les principes de la Stratégie 2021-2026 sont les mêmes que ceux de la [SSR 2025](#)¹⁵ et reposent sur les meilleures pratiques mondiales :

- Adoption d’une **approche proactive visant l’ensemble des composantes des réseaux de transport** qui s’articule autour de :
 - l’**éthique** : la vie humaine et la santé sont au cœur des priorités et priment sur la mobilité et les autres objectifs du système de transport;
 - la **responsabilité** : la sécurité des réseaux de transport est une responsabilité partagée entre les acteurs-clés concernés (concepteurs, entités responsables de la réglementation et usagers);
 - la **sécurité** : le système de transport doit tenir compte de la faillibilité humaine et tenter de réduire au maximum le potentiel d’erreur et le tort qu’il peut causer;
 - les **mécanismes de changement** : les acteurs-clés concernés par la sécurité des réseaux de transport doivent faire ce qui est en leur pouvoir pour garantir la sécurité, ce qui implique d’accepter le changement nécessaire;
- Poursuite de la **tendance à la baisse** du nombre de collisions mortelles et avec blessés graves en utilisant des moyennes sur plusieurs années pour contrôler les variations à court terme, puisqu’une réduction annuelle constante pourrait être difficile, voire impossible à atteindre;
- Intégration des **meilleures pratiques en sécurité des réseaux de transport**, tant celles qui ont été éprouvées que celles qui s’avèrent prometteuses.

¹³ CCMTA, *op. cit.*
¹⁴ La comparaison entre les approches est inspirée du *Plan d’action Vision zéro décès et blessé grave 2019-2021 de la Ville de Montréal*, *op. cit.*
¹⁵ CCMTA, *op. cit.*

Les objectifs de la Stratégie 2021-2026

Objectif général

La Stratégie 2021-2026 a pour objectif principal de **diminuer progressivement le nombre de collisions mortelles et avec blessés graves sur le territoire desservi par la Sûreté**. Cela se traduira par des actions visant à rendre les réseaux de transport plus sûrs en synergie avec ses cinq axes. Nous constatons déjà une tendance à la baisse pour les collisions mortelles et avec blessés graves impliquant un véhicule immatriculé pour circuler sur le réseau routier, alors que la variation des collisions impliquant un véhicule récréotouristique ne suit pas la même tendance.

Cible étalon : La mesure de départ qui servira à évaluer l’atteinte de la cible est constituée de la moyenne du nombre de collisions au cours des cinq dernières années (période du 1^{er} avril au 31 mars) ¹⁶.

Année financière	Véhicule routier			Véhicule hors route
	Mortelles	Blessés graves	Total	Mortelles
2016-2017	232	703	935	44
2017-2018	242	758	1000	39
2018-2019	227	638	865	44
2019-2020	222	629	851	55
2020-2021	223	550	773	49
Moyenne	229,2	655,6	884,8	46,2

Cibles annuelles : La tendance à la baisse du nombre de collisions sera mesurée en utilisant des moyennes sur plusieurs années. Comme pour la Planification stratégique 2020-2023, la diminution envisagée est de 0,5 % annuellement (l’année 2021-2022 étant exclue puisqu’il s’agit d’une année de transition vers la nouvelle Stratégie 2021-2026). Au terme de la Stratégie 2021-2026, la moyenne des années 2022-2023 à 2025-2026 devrait atteindre une diminution de 2 % comparativement à la mesure de départ.

Objectifs spécifiques

Pour contribuer à l’atteinte de cet objectif général, la Sûreté s’est dotée de cinq objectifs spécifiques en lien avec chacun des axes :

- Bonifier les **partenariats** avec les intervenants en sécurité des réseaux de transport;
- Renforcer l’application de la loi par des **interventions** efficaces en sécurité des réseaux de transport;
- **Sensibiliser** la population à l’adoption de comportements sécuritaires sur les réseaux de transport;
- Tirer parti des **technologies** existantes et de l’innovation en sécurité des réseaux de transport;
- Améliorer les pratiques d’**évaluation** en sécurité des réseaux de transport.

Ceux-ci ont été dotés d’indicateurs et de cibles, de sorte qu’il sera possible, au terme de la Stratégie 2021-2026, de déterminer les facteurs ayant pu influencer le nombre de collisions recensées sur le territoire de la Sûreté. De plus, des pistes d’actions seront mises en œuvre en lien avec chacun des axes par le biais de plans annuels, afin de contribuer à l’atteinte des objectifs.

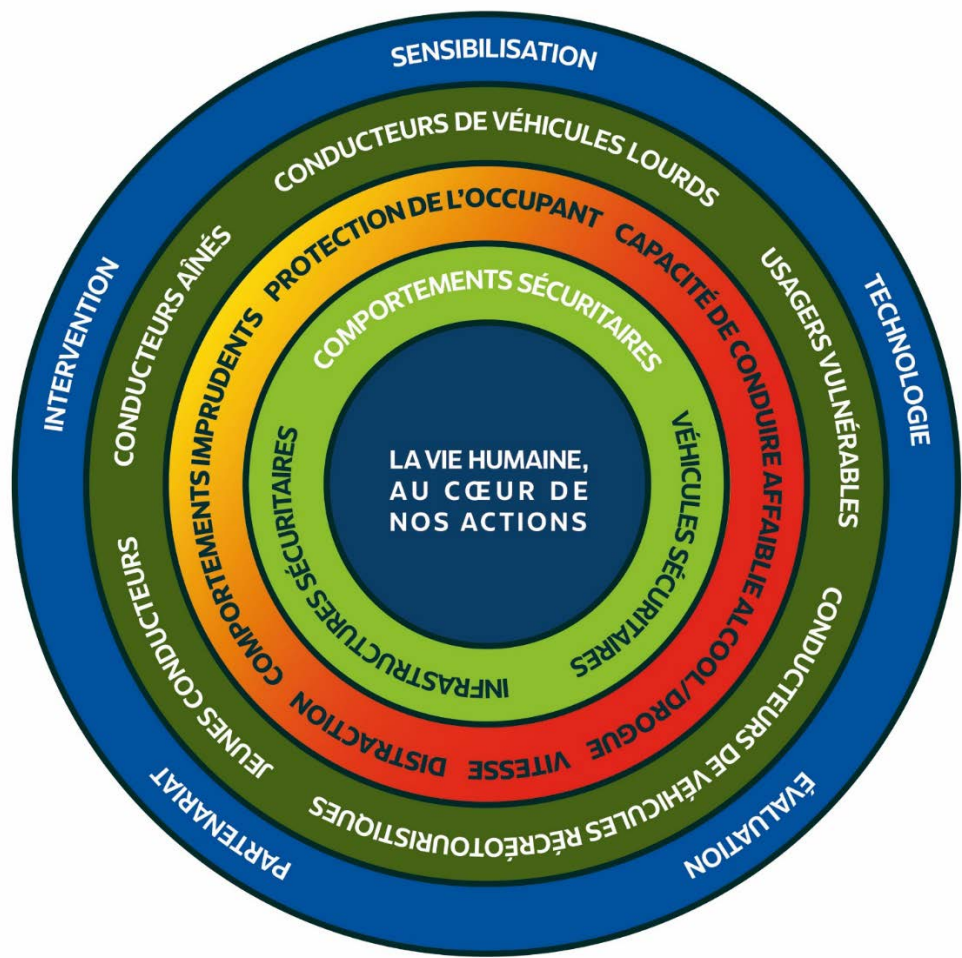
¹⁶ En raison de certaines contraintes en matière de gestion des données, l’indicateur est constitué des collisions mortelles et avec blessés graves pour les véhicules immatriculés pour circuler sur le réseau routier ainsi que des collisions mortelles pour les véhicules hors route. Toutefois, les pistes d’action qui accompagnent la Stratégie 2021-2026 seront élaborées dans l’objectif de prévenir les collisions mortelles et avec blessés graves pour l’ensemble des véhicules, incluant les embarcations nautiques.

Les éléments-clés de la Stratégie 2021-2026

Inspirée par la [SSR 2025](#)¹⁷, la Sûreté a choisi de représenter sa Stratégie 2021-2026 sous forme de cible, rappelant le modèle national en emploi de la force ainsi que le référentiel en conduite d’urgence avec lesquels ses patrouilleurs sont déjà familiers. L’amélioration du bilan des collisions étant une cible à atteindre, cette représentation cadre parfaitement avec sa vision.

Chaque anneau à l’intérieur de la cible représente un élément fondamental de la Stratégie 2021-2026 et ceux-ci sont décrits ci-après, à partir du centre jusqu’au dernier anneau.

Représentation visuelle de la Stratégie 2021-2026



Premier anneau : La vie humaine, au cœur de nos actions¹⁸

L’humain se trouve au cœur de la cible, puisque toutes nos actions visent ultimement à réduire les collisions mortelles et avec blessés graves. En effet, la Vision zéro place la tolérance humaine à la force physique au cœur des priorités. Bien que les collisions avec blessés légers et matérielles soient aussi importantes, l’humain est capable de mieux les tolérer physiquement, ainsi l’accent est mis sur les collisions qui lui causent un préjudice important.

Autrement dit, cela implique que nos pratiques soient adaptées à cette philosophie : les actions doivent viser à diminuer les risques de décès ou de blessures graves que l’humain supporte difficilement.

Il s’agit de la **vision** de de la Stratégie 2021-2026, puisque cette affirmation reflète l’essence de sa philosophie : la Sûreté, par sa mission de protéger et sauver des vies, place l’humain au centre de ses priorités.

LA VIE HUMAINE,
AU CŒUR DE NOS
ACTIONS

¹⁷ CCMTA, *op. cit.*

¹⁸ Le slogan *La vie humaine, au cœur de nos actions* a été choisi suivant une consultation auprès des policiers concernés par la sécurité des réseaux de transport.



Deuxième anneau : Les champs d’intervention

Le deuxième anneau identifie les trois principaux champs d’intervention en lien avec la Vision zéro. En effet, la diminution des collisions mortelles et avec blessés graves implique une collaboration avec les divers acteurs en matière de comportements, d’infrastructures et de véhicules.

COMPOTEMENTS
SÉCURITAIRES

En raison de sa mission première, le principal champ d’intervention de la Sûreté concerne les comportements sécuritaires des usagers des réseaux de transport, ainsi ce créneau prend plus d’importance que les deux autres. Le facteur humain est celui qui a le plus d’incidence lorsqu’une collision survient. La Sûreté entend agir sur les comportements sécuritaires de plusieurs façons par le biais de pistes d’actions ciblées en synergie avec les cinq axes de sa Stratégie 2021-2026.

INFRASTRUCTURES
SÉCURITAIRES

La Sûreté peut exercer une influence concernant les infrastructures sécuritaires par ses recommandations et échanges avec ses partenaires, dont le MTQ et les municipalités. Elle peut également ajuster ses interventions à la configuration du réseau ou aux limites de vitesse établies afin d’assurer sa contribution à ce créneau important.

VÉHICULES
SÉCURITAIRES

La Sûreté peut exercer une influence sur ce créneau par ses échanges auprès de ses partenaires, dont les acteurs de l’industrie automobile ou récréotouristique. Elle peut aussi établir des actions de sensibilisation auprès des usagers de ces véhicules par sa présence aux salons nationaux ou cibler ses interventions auprès des véhicules dont l’état mécanique est déficient.

Troisième anneau : Les causes de collisions et facteurs aggravants

Le troisième anneau représente les principales causes de collisions et facteurs aggravants des blessures ciblés par la Stratégie 2021-2026, soient ceux ayant une forte incidence sur les collisions mortelles et avec blessés graves. Il n'en demeure pas moins que la Sûreté intervient auprès de l'ensemble des facteurs de risque touchant la sécurité des réseaux de transport.

La vitesse demeure l'une des principales causes de collisions mortelles et avec blessés graves. Plus la vitesse est élevée, plus les conséquences sont graves. Par ses actions continues sur les réseaux de transport, la Sûreté renforce l'application de la loi en matière de vitesse. En plus des contrôles conventionnels de la vitesse, elle effectue de la surveillance par contrôle automatisé de la circulation (appareils fixes et mobiles) en collaboration avec ses partenaires.

VITESSE

La consommation de substances telles que l'alcool ou la drogue et certains médicaments peut entraîner une capacité de conduire affaiblie, affectant ainsi les comportements de conduite sécuritaire : il s'agit d'une cause importante des collisions mortelles et avec blessés graves. La Sûreté met en œuvre plusieurs actions pour prévenir et contrer ces comportements afin de rendre les réseaux de transport toujours plus sécuritaires.

CAPACITÉ DE
CONDUIRE
AFFAIBLIE

La distraction au volant est également une importante cause de collision. Elle survient lorsque l'attention du conducteur est détournée de la conduite par d'autres activités à l'intérieur du véhicule, dont le cellulaire au volant, ou par des sources de distraction extérieures au véhicule. La distraction cognitive est également un facteur affectant la conduite. La Sûreté fait de la distraction au volant une de ses priorités d'intervention.

DISTRACTION

Le non port des dispositifs de protection de l'occupant ou leur utilisation inadéquate, dont la ceinture de sécurité et les divers équipements de sécurité (p. ex. port du casque, vêtement de flottaison individuel), constituent des facteurs pouvant faire la différence entre la vie et la mort. La Sûreté agit également sur ce facteur aggravant des blessures.

PROTECTION DE
L'OCCUPANT

D'autres comportements imprudents ont un impact sur les collisions mortelles et avec blessés graves (p. ex. omettre un arrêt obligatoire, suivre de trop près, ne pas ajuster sa conduite aux conditions météorologiques). La Sûreté s'engage à élaborer des actions en ce sens afin d'intervenir en amont de ces comportements pour mieux prévenir les collisions.

COMPORTEMENTS
IMPRUDENTS

Quatrième anneau : Les clientèles cibles

Le quatrième anneau identifie les principales clientèles ciblées par la Stratégie 2021-2026, soient celles qui sont les plus à risque d’être impliquées dans les collisions mortelles ou avec blessés graves. Évidemment, tous les conducteurs et occupants de tous les types de véhicules sont visés dans l’ensemble de ses interventions, incluant les usagers des réseaux de transport qui ne sont pas en situation de conduite.

USAGERS
VULNÉRABLES

Il s’agit des piétons, des cyclistes, des motocyclistes et des personnes utilisant une aide à la mobilité motorisée. Ces usagers sont particulièrement vulnérables même s’ils ne sont pas en situation de conduite, puisqu’ils ont peu de protection lorsqu’ils sont impliqués dans une collision.

JEUNES
CONDUCTEURS

Il s’agit des conducteurs âgés de moins de 25 ans et/ou possédant moins de 2 ans d’expérience de conduite, ou encore un permis d’apprenti conducteur. En raison de leur manque d’expérience de conduite, ceux-ci constituent une clientèle pouvant être particulièrement à risque.

CONDUCTEURS ÂÎNÉS

Il s’agit des conducteurs dont les capacités cognitives ou physiques, en lien avec l’âge, pourraient avoir une incidence sur l’utilisation sécuritaire d’un véhicule. En raison du vieillissement de la population, cette clientèle est appelée à croître de façon importante au cours des prochaines années.

CONDUCTEURS DE
VÉHICULES LOURDS

Il s’agit notamment des véhicules dont le point nominal brut est de 4 500 kg ou plus, de même que les autobus. Ces véhicules sont surreprésentés au bilan des collisions et leurs conséquences sont souvent plus importantes qu’avec un véhicule léger.

CONDUCTEURS DE
VÉHICULES
RÉCRÉOTOURISTIQUES

Il s’agit des conducteurs de véhicules hors route (p. ex. motoneiges, quads) et d’embarcations nautiques (à moteur ou non). On constate une augmentation importante de ces usagers au cours des dernières années.



Cinquième anneau : Les axes stratégiques

Le cinquième anneau identifie les axes stratégiques de la Stratégie 2021-2026. Ceux-ci se traduisent par l’acronyme PISTE (Partenariat, Intervention, Sensibilisation, Technologie et Évaluation) et constituent les fondements des actions de la Sûreté en matière de sécurité des réseaux de transport. Il s’agit de la **piste** à suivre pour l’atteinte de notre destination, soit la diminution des collisions mortelles et avec blessés graves.¹⁹

Le **partenariat** est une condition essentielle de succès et constitue le fondement même de la Vision zéro. En effet, la complémentarité des actions de chaque partie prenante a un impact accru sur la diminution des collisions. Le partenariat permet de collaborer avec des ressources ayant des mandats connexes, ce qui permet d’optimiser l’impact de chacun, mais également de générer des réseaux d’échanges qui renforceront les connaissances et les bonnes pratiques.

PARTENARIAT

L’**intervention** des patrouilleurs auprès des usagers des réseaux de transport fait partie de la mission première de la Sûreté. Leurs interventions ont un impact direct sur l’amélioration du bilan des collisions. En effet, elles visent à faire diminuer les comportements à risque chez les usagers des réseaux de transport, notamment lors des périodes de fort achalandage en matière de circulation.

INTERVENTION

La **sensibilisation** permet d’informer la population ou des groupes spécifiques d’usagers concernant les causes et conséquences des collisions afin d’intervenir en amont de celles-ci. Il s’agit d’un complément important à l’intervention et d’une occasion privilégiée pour interagir avec les citoyens. En effet, le fait de comprendre le bien-fondé d’une mesure contribue à favoriser l’adoption de comportements plus sécuritaires.

SENSIBILISATION

L’avenir en sécurité des réseaux de transport implique la prise en compte des nouvelles **technologies** et de l’innovation. Elles permettent notamment d’optimiser les interventions policières par la diminution des manipulations et une meilleure gestion des données. Qu’il s’agisse d’outils pour les patrouilleurs, du déploiement du contrôle automatisé de la circulation ou des nouveaux dispositifs d’automatisation sur les véhicules, elles ont un impact sur les pratiques policières actuelles.

TECHNOLOGIE

Les pratiques d’**évaluation** permettent de bien planifier les interventions en amont des collisions, soit aux bons endroits, aux bons moments et sur les bonnes causes. Elles permettent aussi de mesurer l’impact des actions et de se réajuster afin d’être toujours plus efficace pour améliorer le bilan des collisions. L’étalonnage auprès d’organisations similaires permet également de tenir compte des meilleures pratiques en matière de sécurité des réseaux de transport.

ÉVALUATION

¹⁹ Les axes stratégiques sont également inspirés des cinq ‘E’ d’une stratégie de sécurité routière efficace pour améliorer la sécurité des déplacements des usagers vulnérables (en anglais) : *Encouragement, Enforcement, Education, Engineering et Evaluation*. Pour plus d’informations, voir Safe Routes to school, *The 5 E’s - Education, Encouragement, Enforcement, Evaluation, and Engineering*, State of Vermont, 2021. [En ligne] <https://saferoutes.vermont.gov/your-school/5es> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

Et la communication?

La communication est implicite et transversale entre tous les axes de la Stratégie 2021-2026, afin de favoriser le succès et la cohérence pour la mise en œuvre des actions. **Il ne s'agit donc pas d'un axe spécifique, mais d'un moyen essentiel pour atteindre nos objectifs.**

La Sûreté communique régulièrement ses activités à l'ensemble de ses membres ainsi qu'au grand public et à ses partenaires, afin de s'assurer que les différentes initiatives bénéficient d'une portée importante. Nous croyons que faire connaître nos interventions à nos clientèles leur permet de mieux s'approprier la réalité policière ainsi que les motifs justifiant nos interventions, et ce, dans l'objectif de toujours mieux contribuer à l'amélioration du bilan des collisions sur les réseaux de transport.

Rappelons que la Sûreté, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs qu'elle s'est fixés, déploiera chaque année des **pistes d'action** nationales, régionales et locales visant à rendre les réseaux de transport sur son territoire toujours plus sûrs, et ce, en synergie avec ses cinq axes : **Partenariat, Intervention, Sensibilisation, Technologie, Évaluation.**

Vous êtes l'une des parties prenantes!

En tant que citoyens, partenaires ou intervenants en sécurité publique, vous êtes concernés par la sécurité des réseaux de transport. Vous êtes au cœur de la Stratégie 2021-2026.

N'hésitez donc pas à nous transmettre vos commentaires en matière de sécurité routière et récréotouristique. Votre opinion est importante pour nous!



Pour nous joindre

Par la poste :

Grand quartier général
Direction de la sécurité des réseaux de transport
1701, rue Parthenais
Montréal (Québec) H2K 3S7

Par téléphone :

Numéro général : 514 598-4141 (télécopieur : 514 598-4242)
Région Estrie–Centre-du-Québec : 819 564-1212
Région Capitale-Nationale–Chaudière-Appalaches : 418 623-6262
Région du Bas-Saint-Laurent : 418 723-1122
Région Mauricie–Lanaudière : 819 379-7311
Région Outaouais–Laurentides : 819 770-9111
Région Côte-Nord : 418 296-2324
Région Abitibi-Témiscamingue : 819 764-3202
Région Nord-du-Québec : 819 764-3202
Région Montérégie : 450 641-9455
Région Saguenay–Lac-Saint-Jean : 418 549-9266
Région Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine : 418 689-1317

Par Internet :

Veuillez compléter le formulaire correspondant à votre requête : <https://www.sq.gouv.qc.ca/nous-joindre/>

Le site Internet de la Sûreté du Québec comporte également divers renseignements en matière de sécurité des réseaux de transport : <https://www.sq.gouv.qc.ca/services/surveillance-du-territoire/>