

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 en sécurité des réseaux de transport 2021-2026 (Stratégie 2021-2026).

Qu'est-ce que la Vision zéro?

La Stratégie 2021-2026 est inspirée de la [Stratégie en sécurité routière 2025 du Canada](#)¹ 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 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 un [changement des perceptions](#)² 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.

¹ Pour plus d'informations : Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. *Stratégie de sécurité routière 2025 (SSR 2025), Vision zéro : les routes les plus sûres du monde*, [En ligne] <https://cmmta.ca/road-safety-strategy/fr/strategy> (Page consultée le 21 septembre 2021.)

² La comparaison entre les approches est inspirée de : 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.)



Afin de contribuer à l'atteinte des objectifs qu'elle s'est fixés, la Sûreté du Québec 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**.



Qu'est-ce que la Stratégie en sécurité des réseaux de transport 2021-2026?

Il s'agit de la nouvelle orientation de la Sûreté du Québec et de ses partenaires pour les actions en matière de sécurité sur la route, sur les **sentiers de véhicules hors route** ainsi que sur les **plans d'eau**.

Quels sont ses objectifs?

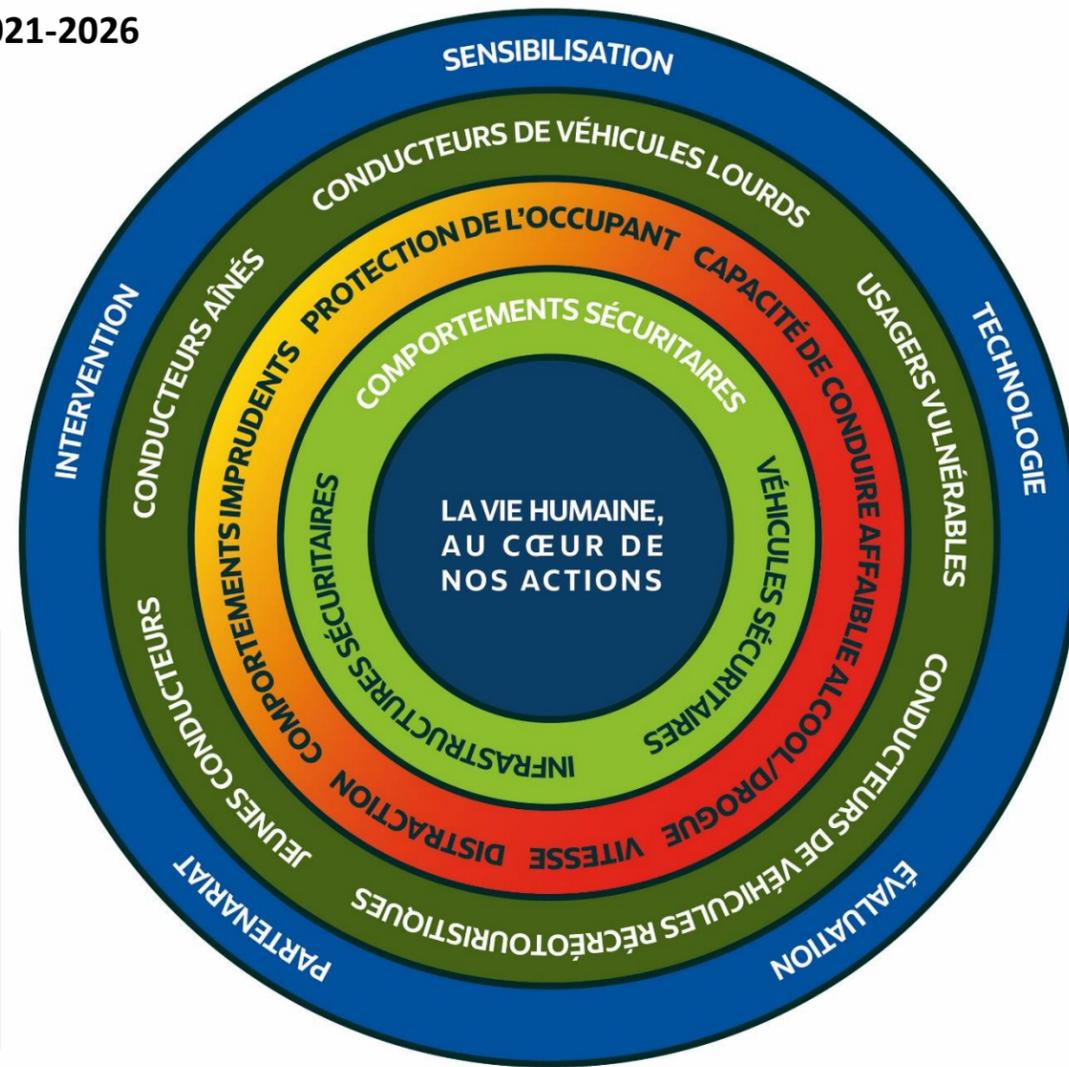
L'**objectif principal** est de **diminuer progressivement le nombre de collisions mortelles et avec blessés graves** sur le territoire desservi par la Sûreté du Québec.

Pour contribuer à l'atteinte de cet objectif, la Sûreté du Québec 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.



Représentation visuelle de la Stratégie 2021-2026



La communication

La communication est transversale entre tous les axes, afin de favoriser le succès et la cohérence pour la mise en œuvre des actions. Il s'agit d'un moyen essentiel pour l'atteinte des objectifs.

La vision : La vie humaine, au cœur de nos actions

C'est l'essence même de la Stratégie : la Sûreté, par sa mission de protéger la vie, place l'humain au centre de ses priorités.

Les champs d'intervention

- 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 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 la Stratégie.
- 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 ajuster ses interventions à la configuration du réseau ou aux limites de vitesse établies afin d'assurer sa contribution à ce créneau important.
- La Sûreté peut exercer une influence concernant les **véhicules sécuritaires** par ses échanges auprès de ses partenaires, dont les acteurs de l'industrie automobile ou récréotouristique. Elle peut établir des actions de sensibilisation auprès des usagers de ces véhicules ou cibler ses interventions auprès des véhicules dont l'état mécanique est déficient.

Les causes de collisions et facteurs aggravants

- La **vitesse** est une cause principale de collisions mortelles et avec blessés graves. Plus elle est élevée, plus les conséquences sont graves. La Sûreté effectue de la surveillance conventionnelle et par contrôle automatisé avec ses partenaires.
- La consommation de substances (alcool, drogue et certains médicaments) peut entraîner une **capacité de conduire affaiblie** affectant les comportements de conduite : il s'agit d'une cause importante de collisions mortelles et avec blessés graves.
- La **distraction** est aussi une cause importante de collision et survient lorsque l'attention du conducteur est détournée de la conduite par des activités à l'intérieur du véhicule (dont le cellulaire au volant) ou par des sources extérieures. La distraction cognitive est également un facteur affectant la conduite.
- Le non port des dispositifs de **protection de l'occupant** ou leur utilisation inadéquate, constituent des facteurs pouvant faire la différence entre la vie et la mort. La Sûreté agit également sur ce facteur aggravant des blessures.
- De nombreux autres **comportements imprudents** peuvent engendrer des collisions mortelles et avec blessés graves. La Sûreté élabore des actions pour intervenir en amont de ceux-ci pour prévenir les collisions.

Les clientèles

- Les **usagers vulnérables**, dont les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les personnes utilisant une aide à la mobilité motorisée. Ils sont vulnérables puisqu'ils ont peu de protection lorsqu'ils sont impliqués dans une collision.
- Les **jeunes 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.
- Les **conducteurs âgés** 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.
- Les **conducteurs de véhicules lourds**, 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 plus importantes qu'avec un véhicule léger.
- Les **conducteurs de véhicules récréotouristiques**, soit les véhicules hors route et les embarcations nautiques. On constate une augmentation importante de ces usagers au cours des dernières années.

Les axes stratégiques

- Le **partenariat** est une condition essentielle de succès : la complémentarité des actions a un impact accru sur la diminution des collisions. La collaboration permet d'optimiser l'impact de chacun et de générer des réseaux d'échanges pour renforcer les connaissances et les bonnes pratiques.
- L'**intervention** auprès des usagers des réseaux de transport constitue la mission première de la Sûreté. Les actions des patrouilleurs ont un impact direct sur l'amélioration du bilan, car elles visent à faire diminuer les comportements à risque.
- La **sensibilisation** auprès de la population permet d'intervenir en amont des collisions. Il s'agit d'un complément à l'intervention et d'une occasion privilégiée pour interagir avec les citoyens. Le fait de comprendre le bien-fondé d'une mesure contribue à favoriser l'adoption de comportements plus sécuritaires.
- L'avenir en sécurité des réseaux de transport implique la prise en compte des nouvelles **technologies**. Elles permettent d'optimiser les interventions policières par la diminution des manipulations et une meilleure gestion des données.
- Les pratiques d'**évaluation** permettent de 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 afin d'être toujours plus efficient pour améliorer le bilan des collisions.